

Die Stadt als globale Fabrik.
Weltweite Netzwerke und gebaute
Räume der Bekleidungs-
produktion in Istanbul

Anke Hagemann

Die Stadt als globale Fabrik. Weltweite Netzwerke und gebaute Räume der Bekleidungs- produktion in Istanbul

Anke Hagemann

Dissertation

Eingereicht im September 2022, verteidigt im Februar 2023
HafenCity Universität Hamburg, Henning-Voscherau-Platz 1, 20457 Hamburg
Stadtplanung / Urban Design
Betreuer: Prof. Dr. Gernot Grabher, HCU Hamburg
Zweitgutachter: Prof. Dr. Philipp Misselwitz, TU Berlin
© 2024, Anke Hagemann

DOI 10.34712/142.45

Diese Doktorarbeit entstand mit Hilfe eines Stipendiums der HCU Hamburg aus ProPro-Mitteln (2013-2016), sowie im Rahmen des Forschungsprojekts „Transnationale Produktionsräume“, gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG, Förderkennzeichen MI 1893/2-1, 2016-2019).

Mitwirkende: Bei türkischsprachigen Recherchen und beim Dolmetschen von Interviews haben mich Edin Zaim, Ilkim Er, Banu Çiçek Tülü, Elif Çak, Corinna Trogisch, Ömür Kızılgün und Semiha Turgut unterstützt. Beim Anfertigen von GIS-Dokumenten und Zeichnungen halfen Ilkim Er, Edin Zaim, Elif Soylu und Francesco Grillo. Textlektorat: Helen Bauerfeind.

Lizenzhinweis: Dieses Werk steht unter einer Creative Commons Lizenz (CC BY-NC-ND).
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>. Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z.B. Abbildungen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Zusammenfassung

Die Stadt als globale Fabrik.

Weltweite Netzwerke und gebaute Räume der Bekleidungsproduktion in Istanbul

Die vorliegende Doktorarbeit geht der Frage nach, wie die Muster und Dynamiken der globalisierten Güterproduktion mit den gebauten Räumen und städtischen Entwicklungen einzelner Produktionsorte interagieren. Sie beschäftigt sich mit den Forschungsansätzen globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke und schlägt ihre Integration in die Stadtforschung vor. Zum einen diskutiert sie die Potenziale dieser Integration auf konzeptueller Ebene, indem sie geeignete Ansatzpunkte und Schnittstellen in der Forschungsliteratur beider Felder identifiziert und den möglichen Nutzen für die Stadtforschung wie auch für die Güterkettenanalyse herausstellt. Dabei verfolgt diese Arbeit die These, dass die städtebaulich orientierte Stadtforschung und die Güterkettenansätze sich komplementär ergänzen und gegenseitig befruchten können. Zum anderen entwickelt sie eine Methodologie und zeigt anhand einer Fallstudienuntersuchung einen Weg auf, wie Architektur- und Stadtforschung mit einer Güterkettenperspektive betrieben werden kann.

Die empirische Fallstudie dieser Arbeit beschäftigt sich mit transnationalen Produktionsnetzwerken der Bekleidungsindustrie, die westeuropäische Märkte mit türkischen Produktionsstandorten verbinden, und untersucht die baulichen Strukturen zweier Stationen der Bekleidungsproduktion im Raum Istanbul. Die beiden Untersuchungsorte – ein innerstädtische Gewerbeviertel und ein suburbanes Industriegebiet – stehen exemplarisch für unterschiedliche Produktionsschritte und Wertschöpfungsstufen des stark differenzierten und fragmentierten Produktionssystems. Gleichzeitig sind beide Stadtgebiete bedeutsame Konzentrationspunkte der Istanbuler Bekleidungsindustrie, die mit dem Aufschwung der Exportproduktion in den 1980er und 90er Jahren eine enorme physische Transformation erlebt haben. Die Untersuchung erkundet auf verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen – von den grenzüberschreitenden Güterflüssen über die Stadtregion und das Stadtviertel bis zur Architektur – sowie in zeitlicher Perspektive das Zusammenspiel aus vernetzter Produktion, baulichen Strukturen und städtischer Planung und Entwicklung. Mit Hilfe der wirtschaftsgeografischen Netzwerk-Perspektive wird das Verständnis der städtischen Raumproduktion und ihrer transnationalen Triebkräfte gefördert. Sie lenkt den Blick auf städtische Territorien, die bislang nicht im Fokus der Stadtforschung standen und offenbart, wie sich die Logik des arbeitsteiligen Produktionssystems in einem fragmentierten Stadtraum und differenzierten Gebäudetypen manifestiert. So funktioniert im Fall der Istanbuler Bekleidungsindustrie der Stadtraum als globale Fabrik. Umgekehrt liefert die Perspektive auf städtische Räume zusätzliche Erkenntnisse über die räumliche Konfiguration und Dynamik der betrachteten Produktionsnetzwerke – ihre räumliche Einbettung, städtischen Entwicklungseffekte wie auch die physischen Bedingungen der Standortentwicklung und -verlagerung. So zeigen die Untersuchungsergebnisse, dass das Zusammenspiel zwischen globalen Produktionsnetzwerken und städtischen Räumen zu orts- und zeitspezifischen Konstellationen, Mustern und Dynamiken führt, die anhand der vorgestellten Methodologie analysiert werden können.

Abstract

The City as Global Factory. Worldwide Networks and Built Spaces of Clothing Production in Istanbul

This dissertation explores how the patterns and dynamics of globalized goods production interact with the built spaces and urban developments of individual production sites. It engages with the research approaches of Global Commodity Chains and Global Production Networks and proposes their integration into urban research. First, it discusses the potentials of this integration on a conceptual level by identifying useful links and intersections in the research literature of both fields and highlighting the potential benefits for urban research as well as for commodity chain analysis. In doing so, this work pursues the thesis that urban research (with a particular focus on the built environment) and commodity chain approaches can complement and cross-fertilize each other. Second, it develops a methodology and shows a way how architectural and urban research can be conducted with a commodity chain perspective by means of a case study investigation.

The empirical case study of this thesis focuses on transnational production networks of the clothing industry linking Western European markets with Turkish production sites, and examines the built structures of two garment production locations in Istanbul region. The study sites – an inner-city commercial district and a suburban industrial area – exemplify different production steps and stages of value creation in the highly differentiated and fragmented production system. At the same time, both urban areas are significant nodes of Istanbul's clothing industry, which underwent an enormous physical transformation with the boom of export production in the 1980s and 1990s. The study explores the interplay (over time) of networked production, built structures, and urban planning and development at different spatial scales – from cross-border commodity flows to city region, urban district and architecture. Economic geography's network perspective helps to understand the production of urban space and its transnational drivers. It directs attention to urban territories that have not yet been in the focus of urban research and reveals how the logic of the production system based on the spatial division of labor manifests itself in fragmented urban space and differentiated building types in Istanbul region – where the city becomes the global factory. Conversely, the perspective on urban spaces provides additional insights into the spatial configuration and dynamics of the respective production networks – their spatial embeddedness, urban development effects as well as the physical conditions of network integration and relocation. Thus, the study results show that the interplay between global production networks and urban spaces leads to place- and time-specific constellations, patterns, and dynamics that can be analyzed using the methodology presented.

Teil A: Text

Teil B: Zeichnungen und Abbildungen

Hinweis: Zum Lesen der Arbeit am Bildschirm sollten Text- und Bildteil nebeneinander geöffnet sein. Ein Pfeil (►) im Fließtext verweist auf andere Kapitel oder Unterkapitel in Teil A, ein Rechteck (■) verweist auf zugehörige Zeichnungen und Abbildungen in Teil B. Das Layout ist für die Zweiseitenansicht mit Deckblatt optimiert.

Inhalt Teil A: Text

Kapitel 1. Einleitung	1
Kapitel 2. Potenziale einer Integration von Stadt- und Güterkettenforschung	11
2.1 Die räumliche Dimension globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke	12
2.1.1 Globale Arbeitsteilung und weltweite Warenflüsse	12
2.1.2 Orte und Räume globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke	23
2.1.3 Fazit: Anschlussfähigkeit der Güterkettenforschung für die Stadtforschung	36
2.2 Die Globale Dimension städtischer Räume	39
2.2.1 Städte in multiskalaren Beziehungsgeflechten	39
2.2.2 Gebaute Räume der globalisierten Warenzirkulation	49
2.2.3 Fazit: Anschlussfähigkeit der Stadtforschung für die Güterkettenforschung	52
2.3 Städtische Räume in globalen Güterketten	55
2.3.1 Güterketten als transnationale Verbindung zwischen Städten	44
2.3.2 Die räumliche Konfiguration globaler Produktionsstandorte	61
2.3.3 Fazit: Potenziale einer Integration von Stadt- und Güterkettenforschung	65
Kapitel 3. Stadtforschung entlang globaler Güterketten	71
3.1 Forschungsfragen, Ziele und Schwerpunktsetzungen	72
3.2 Auswahl und Struktur der Fallstudie	75
3.3 Analyserahmen	79
3.4 Forschungsmethoden	83
Kapitel 4. Globalisierte Bekleidungsproduktion in Istanbul	87
4.1 Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie	88
4.1.1 Globale Produktionsnetzwerke der Textil- und Bekleidungsindustrie	88
4.1.2 Entwicklung der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie	91
4.1.3 Bedeutung und Spezifika der türkischen Bekleidungsindustrie	94
4.1.4 Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie	97
4.2 Die Produktionsgeografie Istanbuls	105
4.2.1 1950–1980: Fabriken als Motor des städtischen Wachstums	105
4.2.2 1980–2000: Exportboom und Globalisierung der Stadt	109
4.2.3 Nach 2000: Neoliberale Stadtentwicklung und strategische Planung	113
4.2.4 Fazit	118
4.3 Städtische Stationen der Produktionskette	120
Kapitel 5. Merter: Schnittpunkt städtischer Produktionssysteme	129
5.1 Akteur und Netzwerk: Der Bekleidungsproduzent Yilmaz Giyim in Merter	130
5.1.1 Akteur: Unternehmensstruktur und Produktionsaktivitäten	130
5.1.2 Netzwerk: Produktionsbeziehungen, räumlicher Warenfluss und Rolle im Produktionsnetzwerk	132
5.1.3 Fazit Akteur und Netzwerk	136
5.2 Ort: Das Textilviertel Merter und sein städtisches Umfeld	137
5.2.1 Die Entwicklung Merters zum Standort der vernetzten Bekleidungsproduktion	138
5.2.X Exkurs: Strukturen und Räume des Kofferhandels in Istanbul	144
5.2.2 Bedingungen und Einflussfaktoren im Couplingprozess	152
5.2.3 Einfluss räumlicher Planung auf das Coupling und die Raumproduktion	155

<u>5.2.Y Exkurs: Kleingewerbebezonen und Handelszentren als Dezentralisierungsprojekte</u>	159
5.2.4 Fazit Ort	162
5.3 Städtebau: Das Gewerbegebiet Merter	165
5.3.1 Städtebauliche Struktur	165
5.3.2 Nutzungswandel und bauliche Transformation	168
5.3.3 Planerische Regulierung	176
<u>5.3.X Exkurs: Das Projekt „Merter Fashion Center“</u>	179
5.3.4 Fazit Städtebau	182
5.4 Architektur: Das Geschäftshaus von Yilmaz Giyim	184
5.4.1 Gebäudeanalyse	184
5.4.2 Gebäudenutzung und Interaktion mit der baulichen Struktur	186
<u>5.4.X Exkurs: Mehrfache Gebäudetransformation in Merter – vom Produktionsgebäude zur Showroom-Mall</u>	190
5.4.3 Fazit Architektur	192
Kapitel 6. Çorlu-Velimeşe: Peri-urbane Produktionsplattform	195
6.1 Akteur und Netzwerk: Die Jeanswäscherei Aksu Yikama in Çorlu-Velimeşe	196
6.1.1 Akteur: Unternehmensstruktur und Produktionsaktivitäten	196
6.1.2 Netzwerk: Produktionsbeziehungen, räumlicher Warenfluss und Rolle im Produktionsnetzwerk	199
6.1.3 Fazit Akteur und Netzwerk	202
6.2 Ort: Die Industrieregion Çorlu	203
6.2.1 Die Entwicklung Çorlus zum Standort der vernetzten Bekleidungsproduktion	204
6.2.2 Bedingungen und Einflussfaktoren im Couplingprozess	211
6.2.3 Einfluss räumlicher Planung auf das Coupling und die lokale Raumproduktion	216
6.2.4 Fazit Ort	224
6.3 Städtebau: Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe	226
6.3.1 Städtebauliche Struktur	226
6.3.2 Nutzungsstruktur und (trans-)lokale Vernetzung	229
6.3.3 Planerische Regulierung	231
<u>6.3.X Exkurs: Organisierte Industriezonen als Instrument der planerischen Steuerung von Industrieansiedlungen</u>	233
6.3.4 Fazit Städtebau	239
6.4 Architektur: Die Fabrikanlage von Aksu Yikama	242
6.4.1 Gebäudeanalyse	242
6.4.2 Gebäudenutzung und Interaktion mit der baulichen Struktur	246
6.4.3 Fazit Architektur	248
Kapitel 7. Schlussdiskussion	251
7.1 Relationaler Vergleich der Untersuchungsorte	251
7.2 Relational-territoriale Raumproduktion in Istanbul	254
7.3 Nutzen des Forschungsprogramms für die Stadt- und die Güterkettenforschung	260
7.4 Ausblick	262
Abkürzungen	265
Liste der Interviews	266
Literatur	270

Inhalt Teil B: Zeichnungen und Abbildungen

Abbildungen Kapitel 2	295
Abbildungen Kapitel 3	309
Abbildungen Kapitel 4	323
4.1 Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie	324
4.2 Die Produktionsgeografie Istanbuls	334
4.3 Städtische Stationen der Produktionskette	354
Abbildungen Kapitel 5	373
5.1 Akteur	374
5.2 Standort	386
5.3 Städtebau	432
5.4 Architektur	474
Abbildungen Kapitel 6	493
6.1 Akteur	494
6.2 Standort	508
6.3 Städtebau	538
6.4 Architektur	568

Kapitel 1. Einleitung

Auf den Spuren von H&M-T-Shirts, Levi's-Jeans und vielen anderen Modeartikeln, die für die zahlreichen Chainstores in weltweiten Shoppingmalls und Einkaufsstraßen hergestellt werden, lernte ich Istanbul „durch die Hintertür“ kennen. Die Warenwege führten mich ins Zentrum und ins ländliche Hinterland der Stadtregion, in Freihandelszonen und Kleingewerbegebiete, in gigantische Fabrikhallen und Kellerwerkstätten, in repräsentative Showrooms und enge Hinterzimmer, in Bürgermeisterzimmer und Polizeiwachen. Die transnationale Bekleidungsproduktion durchdringt Istanbul auf allen Maßstabsebenen, sie zirkuliert pausenlos durch die Adern der Stadt und macht den Stadtraum zur globalen Fabrik.

Stadtforschung entlang globaler Güterketten

Die industrielle Herstellung von Konsumgütern ist in den letzten Jahrzehnten stark angewachsen, und dennoch geriet sie durch ihre globale Verlagerung zunehmend aus dem Blickfeld der alten Industrieländer und der hier betriebenen Stadtforschung. Während die urbanistischen Diskurse auf Deindustrialisierung, Strukturwandel und die Revitalisierung alter Industrieflächen fokussierten, entging es der Aufmerksamkeit der Stadtforschung weitgehend, dass Produktionsstandorte in „neu industrialisierten Ländern“ rapide expandierten. Dort wurde durch die globalisierte Güterproduktion die Urbanisierung vorangetrieben und die gebaute Umwelt entscheidend geformt. Diese städtischen Veränderungen können – so die Grundannahme der vorliegenden Forschungsarbeit – nicht isoliert, sondern nur in Zusammenhang mit den globalen Produktionsbeziehungen und Warenflüssen verstanden werden, die die Güterproduktion an den jeweiligen Orten steuern. Denn die Weltmarktproduktion ist heute weitgehend in komplexen, grenzüberschreitenden Firmennetzwerken organisiert, die auf globaler Arbeitsteilung und ungleichen Voraussetzungen in unterschiedlichen Weltregionen beruhen. Ort, Art und Ausmaß der industriellen Exportproduktion werden maßgeblich von Entscheidungen bestimmt, die an anderen, oft weit entfernten Orten getroffen werden. Die Nachfrage der Verbraucher*innen¹ in den Zielländern, die Aufträge und Vorgaben globaler Leitunternehmen, die Entwicklung neuer Produkte in den Forschungs- und Marketingabteilungen dieser Unternehmen, die Regeln internationaler Handelsorganisationen wie auch der Ausbau grenzüberschreitender Transportinfrastrukturen nehmen letztlich Einfluss auf die gebaute Umwelt der Produktionsorte. Die globalisierte Industrieproduktion kann deshalb als ein Motor der Stadtentwicklung begriffen werden, der in anderen Teilen der Welt befeuert wird.

Der Zusammenhang zwischen „unserem“ Konsum und seinen Auswirkungen an entfernten Produktionsorten erlangte zwar durch Ereignisse wie den Einsturz des Rana-Plaza-Fabrikgebäudes in Bangladesch im Jahr 2013 eine kurzfristige „Hypersichtbarkeit“ (Siddiqi 2017; vgl. Hagemann und Beyer 2017), doch bleibt er aufgrund intransparenter und verschachtelter Lieferketten in der Regel im Dunkeln (vgl. Ibert u. a. 2019). Angesichts der zunehmend relationalen, globalen Konstitution von Orten tragen wir mit unserem (lokalen) Handeln aber eine Verantwortung für die Effekte an anderen Orten, so argumentiert die Geografin Doreen Massey (2004; vgl. Hagemann 2015c; Hagemann und Beyer 2016). Doch während ethischer Konsum, Unternehmensverantwortung, transparenter und fairer Handel in Bezug auf bessere Arbeitsbedingungen und Umweltstandards in den Produktionsländern seit Langem gefordert

¹ In der Doktorarbeit habe ich genderneutrale Bezeichnungen nur für Akteur*innen gewählt, bei denen es sich um natürliche Personengruppen unterschiedlichen Geschlechts handelt, und nicht etwa für Firmen wie „Einkäufer“, „Produzenten“, „Kunden“ etc.

und immer stärker praktiziert werden, gibt es bislang keinen Diskurs darüber, welche Folgen die globale Produktion für die Entwicklung gebauter Räume und den städtischen Alltag an diesen Orten hat.

Die vorliegende Doktorarbeit geht daher der grundlegenden Frage nach, wie sich die Muster und Dynamiken globaler Arbeitsteilung in den gebauten Räumen einzelner Produktionsorte niederschlagen und auf welche Weise die grenzüberschreitenden Zusammenhänge der Warenproduktion in die Architektur- und Stadtforschung integriert werden können.² Ausgangspunkt der Arbeit war die Idee, ein bestimmtes Konsumprodukt vom Verkaufsort über den Vertrieb und Transportweg zu den Orten seiner Herstellung zurückzuverfolgen, um diese Orte und ihre Prägung durch die globale Produktion räumlich zu untersuchen und als Stationen einer arbeitsteiligen Kette in Bezug zueinander zu betrachten. Dies kommt einem Perspektivwechsel in der Stadtforschung gleich: Der Fokus liegt nicht auf der Entwicklung eines spezifischen Ortes unter den ökonomischen Einflüssen der Globalisierung, sondern auf den unterschiedlichen räumlichen Bedingungen und Auswirkungen eines spezifischen multilokalen Produktionsprozesses. Auf diese Weise rücken Orte und städtische Dynamiken ins Blickfeld, die in der Stadtforschung meist unbeachtet bleiben oder nicht in Zusammenhang gesetzt werden (vgl. Choplin und Pliez 2015). Nicht zuletzt geht es darum, eine Vorgehensweise aufzuzeigen und zu erproben, die die Architektur- und Stadtforschung durch einen neuen, relationalen Zugang bereichert – „lenses through which cities can be apprehended and analysed“ (Knowles 2015, 10).

Das Nachvollziehen grenzüberschreitender Güterwege und Unternehmensbeziehungen ist aufgrund seiner Anschaulichkeit nicht nur in Journalismus und Didaktik eine beliebte Vorgehensweise – auch die Wirtschafts-, Sozial- und Raumwissenschaften liefern eine ganze Reihe von analytischen Ansätzen zur Untersuchung der transnationalen Produktionszusammenhänge, die die Weltwirtschaft zunehmend dominieren. Besonders die Forschungsansätze der Global Commodity Chains (GCC), Global Value Chains (GVC) und Global Production Networks (GPN) haben wichtige Beiträge zur empirischen Untersuchung und Konzeptualisierung der neuen multilokalen Produktionssysteme geliefert.

² Diese Motivation teilt die Arbeit mit einer Reihe von Projekten, die ich gemeinsam mit Kolleg*innen durchgeführt habe. Die Grundidee einer Untersuchung von Industriestandorten und Urbanisierungsprozessen im Kontext weltweiter Arbeitsteilung entwickelte ich gemeinsam mit Elke Beyer und Anita Kaspar im Rahmen eines Forschungsauftrags der Universität Stuttgart (2010/11). Aufbauend auf meinen konzeptuellen Vorarbeiten und empirischen Forschungen für die Doktorarbeit seit 2013 konzipierte ich gemeinsam mit Elke Beyer das DFG-Forschungsprojekt „Transnationale Produktionsräume“ (Projektleiter: Philipp Misselwitz), das wir 2016 bis 2019 durchführten (Hagemann und Beyer 2016; 2017; 2020; Beyer und Hagemann 2018; 2021a; Beyer, Hagemann und Misselwitz 2020; Beyer, Elsner und Hagemann 2021; 2021a). Das Forschungsprojekt integrierte meine Untersuchungsorte in der Türkei in eine multilokale Fallstudie, die weitere Produktionsorte der Bekleidungsindustrie in Bulgarien und Äthiopien umfasste (siehe Abschnitt 2.3.1). Dabei wurden die empirischen Forschungen in der Türkei ausschließlich von mir – und weitgehend vor Beginn des Forschungsprojekts – durchgeführt, abgesehen von einem kurzen gemeinsamen Feldaufenthalt in Istanbul im Jahr 2019. Entsprechend flossen nicht nur die empirischen Untersuchungsergebnisse, sondern auch die konzeptuellen Überlegungen und Fragestellungen der Doktorarbeit in das Forschungsprojekt und seine Veröffentlichungen ein. Insofern lassen sich die Untersuchungsorte der Doktorarbeit klar von den anderen Untersuchungsorten der Fallstudie abgrenzen, während sich die Grundannahmen und Fragestellungen mit denen des Forschungsprojekts überlagern. Der Mehrwert der Doktorarbeit besteht darin, die Anknüpfungspunkte und Schnittstellen der betreffenden Forschungsliteraturen fundiert herauszuarbeiten, daran anknüpfend ein präzises Analyseraster zu entwickeln und systematisch in entsprechender Tiefe an zwei Orten zu erproben. Auf den Ansatz dieser Forschungen baute eine Reihe von Lehrveranstaltungen an der TU Berlin und der BTU Cottbus-Senftenberg auf (durchgeführt von Elke Beyer und Lucas Elsner bzw. Anke Hagemann und Natacha Quintéro-Gonzalez auf), die sich mit der weltweiten Zirkulation von Alltagsprodukten, Lebensmitteln oder Baustoffen beschäftigte. Die Ergebnisse der Doktorarbeit und des Forschungsprojekts diskutierte ich schließlich mit den Mitgliedern des wirtschaftsgeografisch ausgerichteten DFG-Netzwerks „The Spaces of Global Production: The Territorial Dimensions of Global Production Networks and World City Networks“ (2018-21, IRS 2018).

„Den Weg eines Gutes zu verfolgen – sei es eine in China aus indischer Baumwolle genähte Jeans, eine in Ghana kultivierte und in den Niederlanden zu einem Schokoladenriegel verarbeitete Kakaobohne oder die Montage eines Laptops in Mexiko aus in Ostasien produzierten Komponenten – ermöglicht es, die global-lokalen Verbindungen auf fundierte Weise zu untersuchen und zu operationalisieren. Mit dem Global Commodity Chain-Ansatz wird Globalisierung vor Ort analysiert und unser Augenmerk auf die spezifischen Standorte gerichtet, an denen bestimmte Produktionsprozesse stattfinden, während er gleichzeitig erhellt, wie diese voneinander getrennten Orte und Aktivitäten als Glieder einer durch sie konstituierten Güterkette miteinander verbunden sind.“ (Bair 2010, 30)

Im Rahmen dieser Forschungen wurden seit den 1990er Jahren vor allem die Art der Unternehmensbeziehungen sowie die Macht- und Wertschöpfungsverteilung innerhalb der Produktionsketten oder -netzwerke unter die Lupe genommen. Der wirtschaftsgeografische Ansatz der Global Production Networks betonte dabei besonders die räumlichen Konstellationen und die Auswirkungen auf die Produktionsregionen (Henderson u. a. 2001; Coe und Yeung 2015). Die städtischen und baulichen Folgen der globalisierten Produktion blieben in diesen Forschungsfeldern jedoch bislang weitgehend unbeachtet. Gleichzeitig mehren sich Forderungen in der Wirtschaftsgeografie, die Knotenpunkte von Produktionsnetzwerken im kleineren Maßstab und in längerer zeitlicher Perspektive unter die Lupe zu nehmen, um auch räumliche Entwicklungseffekte sowie die Unbeständigkeit der Integration in globale Produktionsbeziehungen erfassen zu können (Bair und Werner 2011a; Kleibert und Horner 2018; Phelps 2017).

Auch im breiten Feld der multidisziplinären Stadtforschung hat man sich bislang nur wenig mit den Standorten der globalisierten Güterproduktion befasst. Die vorliegende Arbeit verortet sich zwar im Bereich einer städtebaulich orientierten Stadtforschung, wie sie im disziplinären Feld der Architektur betrieben wird, sie stützt sich aber gleichzeitig auf sozialwissenschaftliche Forschungsliteratur. Denn hier wurden seit den 1980er Jahren verschiedene Ansätze einer relationalen Stadtforschung entwickelt, die sich der zunehmenden globalen Vernetzung von Städten und deren Rückwirkungen auf städtische Räume und Entwicklungen widmet. Die Forschungen etwa zu World City Networks, Globalizing Cities oder Transnational Urban Spaces haben sich aber bislang vorwiegend mit weltweiten Finanz-, Informations- oder Migrationsflüssen beschäftigt und dabei die Zirkulation von Gütern vernachlässigt. Neuere Denkansätze fordern eine Stadtforschung von „planetarischer“ Reichweite, die mit innovativen Methoden sehr unterschiedliche Orte in globalen Zentren und Peripherien miteinander in Beziehung setzt und die globale Güterproduktion dabei stärker berücksichtigt (Brenner und Schmid 2015; Robinson 2011; Krätke, Wildner und Lanz 2012a). In jüngerer Zeit hat zudem eine Reihe von Beiträgen aus Architektur und Urbanistik die räumliche Organisation und die physischen Infrastrukturen globaler Warenlogistik zu einem prominenten Forschungsgegenstand gemacht (Easterling 2014; Lyster 2016; Hein 2016; LeCavalier 2016; Topalovic, Knüsel und Jäggi 2013). Mithilfe zeichnerischer Analysen und Visualisierungen haben sie die infrastrukturellen Landschaften und anonymen Zweckarchitekturen der Warenzirkulation ins Blickfeld gerückt, die angesichts ihrer zunehmenden räumlichen Präsenz mehr Aufmerksamkeit in der Forschung verdienen. Doch auch hier stand die *Güterproduktion* nur selten im Fokus.

Es ist die zentrale These der vorliegenden Arbeit, dass sich Güterkettenansätze³ und eine städtebaulich orientierte Stadtforschung komplementär ergänzen und gegenseitig befruchten können; dafür gibt es bereits vielversprechende Anknüpfungspunkte in beiden Forschungsfeldern. Die Doktorarbeit schlägt daher eine Integration von Güterkettenansätzen in die Stadtforschung vor (vgl. Hagemann und Beyer 2020; Beyer, Hagemann und Misselwitz 2020). Durch ein Zusammenführen relationaler und territorialer Forschungsperspektiven können die beiderseitigen Blind Spots in Bezug auf transnational vernetzte Produktionsorte beleuchtet werden: So kann die Güterkettenperspektive maßgeblich zum Verständnis der städtischen Struktur und Entwicklung von Produktionsorten beitragen und translokale Triebkräfte der städtischen Raumproduktion aufzeigen. Kernkonzepte aus der Güterkettenforschung bieten gleichzeitig nützliche Analysezugänge, um das vielschichtige und multiskalare Zusammenspiel von Produktionsnetzwerk und Ort zu erfassen. Umgekehrt kann die Perspektive der städtebaulich orientierten Stadtforschung die bislang nur grobkörnig betriebene Güterkettenforschung um kleine Raummaßstäbe ergänzen. Mithilfe städtebaulicher Analysen kann die räumliche und materielle Dimension der territorialen Einbettung von Produktionsnetzwerken sowie ihrer lokalen Auswirkungen ergründet werden. Damit rückt die Urbanisierung als wesentlicher Entwicklungseffekt ins Blickfeld, und die gebaute Umwelt und städtische Planung erscheinen als Einflussfaktoren der Standortentwicklung. So diskutiert die vorliegende Arbeit zum einen die Potenziale dieser Integration auf konzeptueller Ebene, indem sie geeignete Ansatzpunkte und Schnittstellen in der Forschungsliteratur beider Felder identifiziert. Zum anderen entwickelt sie eine Methodologie und zeigt anhand einer Fallstudie einen ersten Weg auf, wie Stadtforschung mit einer Güterkettenperspektive betrieben werden kann.

Globalisierte Bekleidungsproduktion im Raum Istanbul

Da die Bekleidungsindustrie sehr einfache Produkte erzeugt, ist die Nachverfolgung ihrer Lieferketten weniger komplex als die von Autos oder Mobiltelefonen. Dennoch ist die Herstellung von Textilien bereits seit der frühen Industrialisierung durch eine besonders ausgeprägte räumliche Arbeitsteilung charakterisiert (Komlosy 2010a). Aufgrund der arbeitsintensiven Fertigung und der großen Bedeutung der Lohnkosten verlagerte sich ein Großteil der Bekleidungsproduktion in den letzten 30 bis 40 Jahren in die Schwellen- und Entwicklungsländer Osteuropas, Asiens, Mittelamerikas und des arabischen Raums (Bair 2006; Staritz 2011; Pickles und Smith 2011). Gesteuert werden diese weltumspannenden Produktionsnetzwerke von den großen Modebrands und Einzelhandelsketten, die sich selbst auf Design und Marketing konzentrieren. Trotz der Einfachheit ihrer Produkte ist die Bekleidungsindustrie durch ein hohes Maß an Zwischenhandel und Outsourcing gekennzeichnet, wodurch sich komplexe, grenzüberschreitende Produktionsketten und ein starkes Gefälle in der Wertschöpfung ergeben (Gereffi 1994; Pickles u. a. 2006; Dicken 2007). Am unteren Ende der Produktionsketten steht oft schlecht bezahlte und informelle Arbeit in unzulänglichen baulichen Situationen. Da die Bekleidungsproduktion keine hohen Anforderungen an die technische und räumliche Ausstattung und die Qualifikation der Beschäftigten stellt, kann sie den Standort relativ schnell wechseln, wenn andere Regionen bessere Rahmenbedingungen versprechen. Doch trotz ihres flüchtigen Charakters hinterlässt die Bekleidungsindustrie deutliche Spuren im städtischen Gefüge – durch die enorme Mobilisierung von Arbeiter*innen, Transportnetzwerken und Zulieferstrukturen, den Neubau und die

³ In dieser Arbeit verwende ich „Güterkettenansätze“ bzw. „Güterkettenforschung“ als Sammelbegriff für die Forschungsansätze der Global Commodity Chains, Global Value Chains und Global Production Networks.

Umnutzung zahlreicher Gebäude oder den Funktionswandel ganzer Stadtteile (Hagemann 2015a; Hagemann und Beyer 2016; 2017).

Für diese Art der räumlichen Prägung ist Istanbul ein besonders markantes Beispiel. Denn das rapide Wachstum der Metropole in den vergangenen Jahrzehnten beruhte nicht zuletzt auf dem unerschöpflichen Arbeitskräftebedarf der türkischen Bekleidungsindustrie. Mit der wirtschaftlichen Liberalisierung nach 1980 erlebte die Türkei, die mit Baumwollanbau, Stoff- und Bekleidungsproduktion bereits über sämtliche Bereiche der textilen Kette verfügte, einen starken Boom der Exportproduktion von Bekleidung. Zahlreiche Kleinbetriebe wurden gegründet, expandierten und erschlossen sich in den folgenden Jahrzehnten höhere Stufen der Wertschöpfungskette. So stieg die Türkei zu einem der wichtigsten Exportländer für Bekleidung auf. Aufgrund der kurzen Produktions- und Lieferzeiten ist die Türkei noch immer – trotz gestiegener Lohnkosten – ein wichtiger Beschaffungsmarkt für westeuropäische Modefirmen. Dies gilt besonders im wachsenden Fast-Fashion-Segment des Modemarkts, das die Nachfrage der Kund*innen durch einen immer schnelleren Wechsel der Kollektionen zu steigern sucht. Türkische Bekleidungsproduzenten übernehmen dabei sämtliche Schritte der Produktion – vom Design über die Produktionsplanung und den Stoffeinkauf bis hin zur Beauftragung von Subunternehmen. Ihre Wettbewerbsfähigkeit wird durch ein stark fragmentiertes Produktionssystem aus zahlreichen spezialisierten kleinen und mittelgroßen Unternehmen gewährleistet, die auf mehreren Ebenen der Unterbeauftragung zusammenarbeiten. Gleichzeitig basiert sie auf der Beschäftigung einer großen Zahl nicht registrierter und unterbezahlter Arbeitskräfte (Neidik und Gereffi 2006; Evgeniev 2008; Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Hagemann 2015c; 2015b; Hagemann und Beyer 2016). Neben dem weit verbreiteten Outsourcing hat in den letzten 15 bis 20 Jahren das Offshoring der arbeitsintensiven Produktion aus Istanbul und dem Westen der Türkei in den Südosten Anatoliens, in osteuropäische und arabische Länder, in den Kaukasus sowie nach Afrika zugenommen (Hagemann und Beyer 2020).

Istanbul ist nicht nur das Zentrum der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie,⁴ wo sich rund die Hälfte der landesweit Beschäftigten dieser Sektoren konzentriert, sondern es ist auch die Schaltzentrale der Produktionsnetzwerke in der östlichen Mittelmeerregion. Führende Einzelhandelsketten betreiben hier überregionale Einkaufsbüros; die Produktion in den Nachbarländern wird oft von türkischen Unternehmen in Istanbul gesteuert. In der Stadtreion werden also sowohl transnationale Geschäfte abgewickelt und Produktionsprozesse organisiert, als auch sämtliche Herstellungsschritte der Bekleidungsproduktion ausgeführt. Diese vielschichtige Arbeitsteilung schlägt sich im Stadtraum deutlich nieder – und ist selbst für Tourist*innen sichtbar, die etwas abseits der Hauptsehenswürdigkeiten eine Nebenstraße der Altstadt einschlagen. Ganze Stadtteile sind durch Kleinbetriebe bestimmter Produktionssegmente oder den Großhandel mit spezifischen Textilien geprägt. Die Räume der Bekleidungsproduktion sind vielgestaltig – sie reichen von großen suburbanen Industrieanlagen über dichte innerstädtische Gewerbegebiete bis hin zu kleinen Sweatshops und Heimarbeit in den Nischen und Privaträumen ausgedehnter Wohngebiete (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Erder 2005). Diese unterschiedlichen Orte sind über komplexe Produktionsnetzwerke miteinander und mit den entfernten Orten der Auftraggeber und Konsument*innen verbunden (Hagemann 2015b; 2015c). Im Gegensatz zu Standorten der reinen Lohnveredelung, etwa in

⁴ Diese Arbeit befasst sich vorrangig mit den Produktionsnetzwerken der Bekleidungsherstellung und nur am Rande mit der Rohstoff-, Garn- und Stoffproduktion. „Textilindustrie“ im engeren Sinn bezeichnet die Herstellung von Garnen und Stoffen, nicht nur für Bekleidung, sondern auch für Heimtextilien, Industrie und Technik. Oft wird „Textilindustrie“ aber als Sammelbegriff für die Textil- und Bekleidungsindustrie verwendet, besonders in der Türkei werden beide Sektoren gern zusammengefasst. Ich verwende im Folgenden „Textilsektor“ als Oberbegriff.

Bulgarien oder Äthiopien (Hagemann und Beyer 2020; Beyer und Hagemann 2018), ist Istanbul ein besonderes Beispiel dafür, wie sich Arbeitsschritte und Wertschöpfungsstufen der gesamten Produktionskette in derselben Stadtregion bündeln und zugleich kleinräumlich differenzieren. Doch wie genau sich die räumliche Logik der globalen Bekleidungsindustrie und ihrer arbeitsteiligen Strukturen in den Stadtraum Istanbuls und seine Bauten eingeschrieben hat, wurde bislang noch nicht systematisch untersucht.

Fallstudie und Forschungsmethoden

Der konzeptuell attraktive Versuchsaufbau, nach dem *Follow-the-things*-Ansatz (siehe etwa Cook 2004; Knowles 2014) ein beispielhaftes Kleidungsstück vom ersten Produktionsschritt bis zum Einzelhandel und Konsum zu verfolgen, stellte sich bereits früh als problematisch heraus: Der investigative Aufwand wäre aufgrund der begrenzten Auskunftsbereitschaft deutscher Modeunternehmen und der oft undurchsichtigen Subcontractingstrukturen in der Türkei relativ hoch. Zudem handelt es sich bei einer realen Lieferkette immer um eine individuelle Momentaufnahme innerhalb äußerst vielfältiger und dynamischer Produktionsstrukturen. Ich habe mich stattdessen entschieden, für die räumliche Untersuchung Stadtgebiete auszuwählen, die durch bestimmte Arbeitsbereiche der Bekleidungsindustrie besonders stark geprägt sind, und charakteristische Akteure an diesen Orten in den Blick zu nehmen. Meine Vorauswahl umfasst verschiedene Segmente der Warenkette: Sie beginnt mit Einzelhandelsgeschäften in Berlin und einer Modefirma in Hessen, führt dann vom Einkaufsbüro eines deutschen Versandhändlers und einer Produktionsfirma im Westen Istanbuls über eine große Jeanswäscherei im westlichen Hinterland der Stadt zu einer kleinen Nähwerkstatt und einem Heimarbeitsnetzwerk an den nördlichen Stadtrand und endet schließlich bei einem deutschen Logistikunternehmen im äußersten Westen Istanbuls, das die fertige Bekleidung in die Warenlager der westeuropäischen Modeunternehmen transportiert. Anstelle einer durchgängigen Lieferkette offenbarten sich auf diesem Weg vielfältige Beziehungen zwischen den betrachteten Orten und zu vielen weiteren Orten innerhalb und außerhalb Istanbuls.

Um eine ausreichende Untersuchungstiefe zu gewährleisten und auch die zeitliche Entwicklung der Orte angemessen zu berücksichtigen, entschied ich zudem, die systematische bauliche Analyse auf zwei dieser Orte zu beschränken: das zentral gelegene Gewerbeviertel Merter und das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe in der westlichen Peripherie Istanbuls. Die beiden Untersuchungsorte werden als typische Standorte zweier verschiedener Produktionsschritte bzw. Wertschöpfungsstufen des stark differenzierten türkischen Produktionssystems betrachtet: zum einen die Bekleidungsproduktion bzw. das Produktionsmanagement im Auftrag europäischer Kunden (in Merter), zum anderen das Waschen und Färben von Jeans im Unterauftrag türkischer Jeansproduzenten (in Çorlu-Velimeşe). Für beide Arbeitsschritte wurde an den Orten ein beispielhaftes Unternehmen in den Blick genommen. Gleichzeitig sind beide Stadtgebiete bedeutsame Konzentrationspunkte der Istanbuler Bekleidungsindustrie, die mit dem Aufschwung der Exportproduktion in den 1980er und 1990er Jahren eine enorme physische Transformation erlebt haben: Das dichte, kleinteilige Gewerbeviertel Merter bot Raum für den Gründungsboom der Bekleidungsproduktion in den 1980er Jahren und entwickelte sich – parallel zum Upgrading und der Expansion der türkischen Unternehmen – sukzessive weiter zu einem „Modezentrum“ mit Unternehmensverwaltungen und Großhandelsgeschäften. Der betrachtete Bekleidungsproduzent und Exporteur steuert von hier aus sein Produktionsnetzwerk, das sich über die umliegenden Stadtviertel im Istanbuler Westen verteilt. Rund um die Stadt Çorlu wuchs in den 1990er Jahren ein industrieller Sprawl, denn die expandierenden Istanbuler Industriebetriebe suchten Flächen für große Fabrikanlagen außerhalb der Stadt. Besonders Stoff- und Jeansproduzenten zogen nach Çorlu, da sie hier eine

gute Wasserversorgung für ihre Wasch- und Färbprozesse vorhanden. Die ungesteuerten Industrieansiedlungen in der bis dahin landwirtschaftlich geprägten Region wurden von einem massiven Urbanisierungsschub und einer verheerenden Gewässerverschmutzung begleitet. Die betrachtete Wäscherei und Färberei steht in engen Produktionsbeziehungen zu ihrem Istanbul Mutterkonzern und anderen Auftraggebern im Großraum Istanbul, für die sie Jeans globaler Marken bearbeitet. Die beiden Untersuchungsorte Merter und Çorlu kontrastieren zwar in mancher Hinsicht, die Auswahl sollte aber nicht als klassischer Vergleich oder Gegenüberstellung von zwei Industriestandorten missverstanden werden. Es handelt sich vielmehr um zwei analytische Vertiefungen innerhalb einer größer konzipierten, multilokalen und relationalen Fallstudie.

Ziel der Falluntersuchungen ist es, die Wechselwirkungen zwischen transnationalen Produktionsbeziehungen und städtischen Transformationsprozessen zu verstehen und gleichzeitig eine Methodologie zu erproben, die die Forschungsperspektive globaler Produktionsnetzwerke in eine städtebaulich orientierte Stadtforschung integriert. Die forschungsleitende Frage sucht daher zu ergründen, wie die arbeitsteiligen Strukturen und Dynamiken der betrachteten Produktionsnetzwerke mit den gebauten Räumen und der städtischen Entwicklung der Untersuchungsorte interagieren. Anknüpfend an das multiskalare Raumverständnis der Güterkettenforschung wie auch der relationalen Stadtforschung übersetzt der Analyserahmen diese Frage auf vier Raummaßstäbe, die einen Bogen spannen von der transnationalen Reichweite der Produktionsbeziehungen über die Stadtregion und das Stadtgebiet bis hin zum Produktionsgebäude. Zudem betont er die zeitliche Dimension der Analyse und macht die zwei Untersuchungsperspektiven – Produktionsnetzwerk und Stadtraum – zum Leitthema.

Der erste Untersuchungsschritt nimmt die exemplarischen Unternehmen in Merter und Çorlu, ihre Produktionsaktivitäten und ihre Rolle in globalen Produktionsnetzwerken in den Blick. Kartierungen beispielhafter Güterflüsse geben zudem Aufschluss über die geographische Reichweite und räumliche Konstellation der Produktionsnetzwerke. Der zweite Analyseschritt betrachtet die Einbettung der beiden Untersuchungsgebiete in die Stadtregion, zeichnet ihre Entwicklung zu Produktionsstandorten nach und untersucht das Wechselspiel zwischen Ansiedlungsdynamik, räumlicher Transformation und Planung auf regionalem Maßstab. Im dritten Schritt wird die städtebauliche Struktur des jeweiligen Stadtgebiets und ihre Formation und Transformation in Abhängigkeit von der Dynamik der Bekleidungsproduktion analysiert. Die räumliche Untersuchung fokussiert schließlich im vierten Schritt auf die Produktionsgebäude der beiden Unternehmen und erkundet, wie sich der jeweils betrachtete Arbeitsschritt der Bekleidungsproduktion in die Architektur eingeschrieben hat und auf welche Weise die Gebäudestruktur veränderliche Arbeitsprozesse ermöglicht oder limitiert. Ein besonderes Augenmerk gilt in der gesamten Untersuchung den Einflussfaktoren der dynamischen Verknüpfung von Ort und Produktionsnetzwerk – in der GPN-Literatur als „Coupling“ bezeichnet (Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015) – sowie den translokalen und lokalen Kräften der städtischen Raumproduktion, inklusive der Rolle städtischer Planung.

Zentrale Methode ist die räumliche Analyse der gebauten Umwelt sowie der Unternehmensstandorte und Güterflüsse anhand von zeichnerischen Kartierungen. So werden auf überregionaler und regionaler Ebene beispielhafte Produktionsprozesse im Raum nachgezeichnet, die Verteilungsmuster von Industriebetrieben im Stadtgebiet oder die Entwicklung der Siedlungs- und Industrieflächen über die Zeit kartiert. Auf städtebaulichem Maßstab kommen klassische morphologische und typologische Studien sowie Nutzungsanalysen zum Einsatz

und auf der Ebene der Architektur werden die Produktionsgebäude durch isometrische Zeichnungen, Grundrissanalysen und Ansichten charakterisiert. Dabei gilt es, auch räumliche Transformationen in zeitlicher Perspektive zu erfassen. Im Forschungsprozess nahmen die Kartierungen verschiedene Funktionen an: Sie dienten der räumlichen Datenerfassung (anhand von GIS-Programmen), dem Erkenntnisgewinn aus der detaillierten analytischen Betrachtung einzelner Raumelemente, Schichten, Nutzungen oder Produktionsbeziehungen, wie auch der Dokumentation und Vermittlung der Forschungsergebnisse. Die Verwendung klassischer Werkzeuge aus Architektur und Städtebau zielt gleichzeitig darauf ab, diese als Instrumente der wissenschaftlichen Forschung weiter zu etablieren. Nicht zuletzt ist eine wichtige Motivation dieser Arbeit, die städtischen Räume transnationaler Güterketten *sichtbar* zu machen.

Die räumliche Datenermittlung – auf der Grundlage von Begehungen und Beobachtungen sowie der Auswertung von Internet-Kartendiensten und Satellitendaten – wurde durch eine Vielzahl qualitativer Interviews und die Auswertung einschlägiger Dokumente und Planmaterialien ergänzt und trianguliert. So lieferten Interviews mit Unternehmensvertreter*innen sowohl Informationen über die Struktur ihrer Produktionsnetzwerke als auch über die räumlichen Ansprüche der jeweiligen Produktionsaktivitäten und die Beweggründe für Standortentscheidungen oder bauliche Maßnahmen. Die individuellen Fallbeispiele der ausgewählten Unternehmen wurden durch zahlreiche Interviews mit vergleichbaren Unternehmen, zum Teil am selben Standort, sowie durch wissenschaftliche Hintergrundrecherchen zur Struktur der türkischen Produktionsnetzwerke kontextualisiert und trianguliert. Aus Gesprächen mit Planer*innen und Vertreter*innen städtischer Verwaltungen konnten zudem Erkenntnisse über die städtische Entwicklung und Planung der beiden Untersuchungsstandorte gewonnen werden. Diese wurden wiederum durch entsprechende Interviews und Recherchen in die gesamtstädtischen Muster der Industrieentwicklung und -planung eingeordnet.

Die Ergebnisse der Untersuchungen liefern schließlich ein Bild davon, wie sich die räumliche Logik der globalisierten Produktion durch verschiedene Maßstabsebenen hindurchzieht und im Stadtraum Istanbuls niederschlägt. Die Analysen zeigen, wie sich „Orte und globale Produktionsarrangements dynamisch reproduzieren“ (Werner 2016a, 15, eigene Übers.) – nicht nur in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht, wie es die Vertreter*innen der Güterkettenansätze deutlich machen, sondern auch mit Blick auf den gebauten Raum. Somit liefert die vorliegende Arbeit ein erstes Modell dafür, wie sich Stadt- und Güterkettenforschung in der empirischen, städtebaulich orientierten Forschung gegenseitig befruchten können.

Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist in einen konzeptuellen Teil (Kapitel 2) und einen empirischen Teil (Kapitel 3–6) gegliedert.

Kapitel 2 beschäftigt sich mit den konzeptuellen Wegen und Potenzialen einer Integration der Forschung zu globalen Güterketten und einer städtebaulich orientierten Stadtforschung. Dazu wird der Forschungsstand in beiden multidisziplinären Forschungsbereichen aufgearbeitet und die Forschungslücken, möglichen Anknüpfungspunkte und bestehenden Schnittstellen werden identifiziert. Schließlich werden Anhaltspunkte für ein zukünftiges Forschungsprogramm festgehalten und es wird der potenzielle Erkenntnisgewinn diskutiert, der sich für die beiden Forschungsperspektiven ergibt.

In Kapitel 3 wird das Forschungsdesign der empirischen Untersuchung erläutert. Die konzeptuellen Überlegungen aus Kapitel 2 werden in eine Fallstudie, konkrete Forschungsfragen und einen Analyserahmen übersetzt. Zudem werden die Maßstäbe, Aspekte und Schritte der Untersuchung sowie die Forschungsmethoden und die Quellenbasis dargestellt.

Anschließend führt Kapitel 4 in die empirische Fallstudie ein, indem wichtige Grundlagen zum Verständnis der Falluntersuchungen in Kapitel 5 und 6 in Hinblick auf die Netzwerkperspektive sowie die stadträumliche Perspektive gegeben werden. So werden Hintergründe zu den globalen und lokalen Netzwerkstrukturen der türkischen Bekleidungsindustrie sowie zur räumlichen Entwicklung und Planung von Industriestandorten im Raum Istanbul vermittelt. Schließlich werden die Falluntersuchungen von Merter und Çorlu durch Schlaglichter auf die erweiterte Auswahl von Orten und Akteuren gerahmt, die einen Weg durch verschiedene Stufen des Produktionsprozesses und äußerst unterschiedliche städtische Räume nachzeichnen.

Kapitel 5 und 6 stellen die Ergebnisse der detaillierten Analysen der Standorte Merter und Çorlu vor. Sie sind jeweils einem der Untersuchungsorte gewidmet und nach den vier Untersuchungsschritten bzw. -maßstäben strukturiert: 1. Akteur und Netzwerk, 2. Ort, 3. Städtebau, 4. Architektur. Die vier Textabschnitte werden durch umfangreiche analytische Zeichnungen und weiteres Bildmaterial im Abbildungsteil ergänzt. Die Untersuchungen in den beiden Kapiteln setzen unterschiedliche Schwerpunkte entsprechend der Verschiedenartigkeit der Orte, sie berücksichtigen aber generell das Zusammenspiel von Ort, Produktions-tätigkeit und städtischer Planung in seiner zeitlichen Entwicklung. Einige zentrale Entwicklungen, Planungsmodelle oder Fallbeispiele werden in Exkursen vertiefend dargestellt bzw. kontextualisiert.

In Kapitel 7, der Schlussdiskussion, werden die Ergebnisse der beiden Ortsuntersuchungen vergleichend in Bezug gesetzt. Es wird resümiert, wie sich im spezifischen Fall Istanbul die globalisierte Bekleidungsindustrie und ihre städtischen Produktionsorte gegenseitig geformt haben und welche Bedeutung transnationale Kräfte, städtische Planung und die gebaute Umwelt in der städtischen Raumproduktion hatten bzw. haben. Schließlich diskutiere ich die Relevanz des Forschungsansatzes für die Stadt- und die Güterkettenforschung und gebe einen Ausblick auf mögliche Richtungen zukünftiger Forschung.

Kapitel 2. Potenziale einer Integration von Stadt- und Güterkettenforschung

Der theoretische Teil der Arbeit (Kapitel 2) beschäftigt sich mit den konzeptuellen Wegen und Potenzialen einer Integration der Forschung zu globalen Güterketten und einer städtebaulich orientierten Stadtforschung. Angetrieben von einem generellen Interesse am Zusammenspiel globaler Produktionsnetzwerke und der städtebaulichen Transformation ihrer Standorte diskutiere ich zunächst umfassend die Vorarbeiten, konzeptuellen Anknüpfungspunkte und Schnittstellen für eine solche Forschung. Denn da es bislang keine passgenauen konzeptuellen und methodisch-empirischen Referenzen dafür gibt, muss mein Vorhaben auf der Zusammenführung verschiedener Forschungsliteraturen aufbauen. Der Komplexität des Forschungsgegenstands entsprechend nähere ich mich aus verschiedenen Disziplinen und Forschungsrichtungen. In den engeren Fokus rückt dabei die Zusammenführung des Ansatzes Globaler Produktionsnetzwerke (GPN) mit einer städtebaulich orientierten Stadtforschung, die sich auf sozialwissenschaftliche Forschungsliteratur zur transnationalen Stadtentwicklung stützt. Ziel ist es, den Forschungsbedarf und die allgemeinen Potenziale einer solchen Integration zu identifizieren, Anhaltspunkte für mögliche Forschungsstrategien zu gewinnen und ein Programm für die zukünftige Forschung an der Schnittstelle der verschiedenen Untersuchungsperspektiven zu entwerfen.⁵ Sicher kann meine Fallstudie lediglich erste Schritte auf diesem Weg gehen und nicht den gesamten dargestellten Forschungsbedarf bearbeiten. Im Sinne einer deduktiven Vorgehensweise operationalisiere ich die allgemeineren konzeptuellen Überlegungen in einem Forschungsdesign (Kapitel 3) und erprobe sie in den empirischen Untersuchungen (Kapitel 5 und 6).

Kapitel 2 unterteilt sich in drei Abschnitte: Der erste Abschnitt (2.1) nähert sich dem skizzierten Vorhaben aus Richtung der Forschung zu globalen Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerken. Er führt in die Modelle zur Erforschung grenzüberschreitender Warenflüsse und Unternehmensbeziehungen ein, stellt verschiedene räumliche Konzepte in den Ansätzen globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke vor und diskutiert ihre Anschlussfähigkeit für eine Untersuchung städtischer (gebauter) Räume. Der zweite Abschnitt (2.2) setzt sich mit verschiedenen Richtungen der interdisziplinären Stadtforschung auseinander, die Städte, städtische Räume und physische Infrastrukturen am Schnittpunkt ihrer vielfältigen transnationalen Verflechtungen betrachtet. Dabei ergänzen sich sozialwissenschaftliche Perspektiven und Ansätze aus Architektur und Städtebau. Im dritten Abschnitt (2.3) diskutiere ich eine Reihe konzeptueller und empirischer Vorstöße zur Integration von Güterkettenansätzen und Stadtforschung, fasse den Forschungsbedarf an der Schnittstelle der beiden Felder zusammen und erörtere schließlich den gegenseitigen Nutzen und potenziellen Erkenntnisgewinn, der sich durch die Integration für die jeweiligen Perspektiven ergibt.

⁵ Eine erste, weniger umfassende Version einer Forschungsagenda habe ich, basierend auf den hier dargestellten konzeptuellen Überlegungen, gemeinsam mit Elke Beyer in dem Aufsatz „Globalizing urban research, grounding global production networks. Transnational clothing production and the built environment“ aufgestellt (Hagemann und Beyer 2020).

2.1 Die räumliche Dimension globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke

Abschnitt 2.1 führt in die Forschungsperspektive globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke ein. Zunächst werden die Umstände der Herausbildung einer neuen internationalen Arbeitsteilung und globalen Produktionsorganisation seit den 1970er Jahren umrissen. Nach einer kurzen Übersicht über die unterschiedlichen Zugänge zur Beforschung dieser geografisch expandierenden Strukturen in den Raum- und Sozialwissenschaften werden die Ansätze globaler Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke eingehender vorgestellt, deren Nutzbarmachung für die Stadtforschung in dieser Arbeit erprobt werden soll (Abschnitt 2.1.1). Zu diesem Zweck untersucht der zweite Teil (Abschnitt 2.1.2) anhand von Schlüsselbegriffen der Literatur, wie die Räumlichkeit globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke sowie die Geografie der Orte, die darin eingebunden sind, innerhalb dieser Forschungsansätze aufgefasst und analysiert werden. Dabei werden Defizite und Forschungslücken sowie mögliche Anknüpfungspunkte identifiziert, die diese Konzepte für eine Untersuchung der städtischen Orte und gebauten Räume von globalisierten Produktionsprozessen bieten. Abschnitt 2.1.3 fasst die Anknüpfungspunkte aus der Güterkettenforschung als Grundlage für die weiteren Überlegungen zusammen.

2.1.1 Globale Arbeitsteilung und weltweite Warenflüsse

Die Herausbildung neuer globaler Produktionssysteme

Bereits seit einigen Jahrhunderten gibt es Muster räumlicher Arbeitsteilung auf globaler Ebene, die sich mit der Industrialisierung Westeuropas verstärkten (King 1990a; Komlosy 2010a). Bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein waren diese durch koloniale Beziehungen bestimmt und beruhten vor allem auf dem internationalen Handel mit fertigen Waren aus den westlichen Industrieländern und Rohstoffen aus den kolonisierten und nicht industrialisierten Ländern (Dicken 2007, 32; Fröbel, Heinrichs und Kreye 1977). Diese Art der Arbeitsteilung und des Welthandels setzte sich nach dem Zweiten Weltkrieg fort, als der Fordismus zur hegemonialen Produktionsweise in den westlichen Industrieländern wurde. Weite Teile der industriellen Güterproduktion fanden in großen, vertikal integrierten Fabriken statt, in denen idealerweise alle Arbeitsschritte unter einem Dach versammelt waren. Konsumgüter wurden in standardisierter Massenproduktion zunächst innerhalb nationaler Grenzen hergestellt und in zunehmendem Maße international gehandelt. In den 1960er Jahren begannen dann die industriellen Großunternehmen, ihre Aktivitäten zu transnationalisieren und in anderen Ländern Tochterunternehmen aufzubauen, die meist die gleichen Güter für die jeweiligen lokalen Märkte produzierten. Gleichzeitig gab es aber auch erste signifikante Verlagerungen von standardisierter, arbeitsintensiver Industrieproduktion für westliche Märkte in weniger industrialisierte Länder mit geringeren Produktions- und Lohnkosten – etwa die Fertigung von US-amerikanischen Elektronikprodukten in Südostasien oder Mexiko (Dicken 2007; Harvey 1990a; Scott 1988). So zeichnete sich bereits in den 1970er Jahren eine „neue internationale Arbeitsteilung“ (Fröbel, Heinrichs und Kreye 1977) ab, die vor allem auf weltweiten Investitionen und Tochterunternehmen multinationaler Konzerne beruhte (Coe und Yeung 2015, 3; Scott 1988).

Die globale Expansion multinationaler Unternehmen fiel zusammen mit einer tiefgreifenden Krise des fordistischen Produktionssystems und des keynesianischen Sozialstaats in den industrialisierten Ländern, die sich durch Marktsättigung, einen wachsenden internationalen Wettbewerb, sinkende Profitraten, eine zunehmende Arbeitslosigkeit und soziale Unruhen

artikulierte (Dicken 2007; Harvey 1990a). Die Öl- und Wirtschaftskrise von 1973 schließlich zwang die Industriestaaten und -unternehmen zu radikalen wirtschaftlichen und politischen Restrukturierungen. Der starre, vertikal organisierte Produktionsprozess des Fordismus wurde in den folgenden Jahrzehnten flexibilisiert, fragmentiert, geografisch zerstreut und zudem stark beschleunigt (Harvey 1990a; Coe und Yeung 2015; Dicken 2007). Diesen Wandel begleiteten eine neokonservative, unternehmensfreundliche Politik, ein Abbau des Sozialstaats und eine zunehmende Deregulierung des internationalen Handels und der Finanzmärkte (Harvey 1990a).

In den neuen, flexiblen Produktionsweisen, die sich seit den 1970er Jahren herausbildeten, griffen verschiedene Strategien als Antworten auf die Krise ineinander: (1) Beschleunigung, (2) organisatorische Desintegration und (3) geografische Expansion der Produktionsprozesse:

(1) Beschleunigung der Produktionsprozesse

Unterstützt durch die Entwicklung neuer Produktions- und Informationstechnologien verfolgten Unternehmen eine „Strategie der permanenten Innovation“ (Piore und Sabel 1984, 16). Produktionsabläufe, Produktlebenszyklen und Markteinführungszeiten wurden immer stärker beschleunigt, um die Nachfrage zu steigern und Wettbewerbsvorteile zu erzielen (Coe und Yeung 2015, 6, 7; Harvey 1990a, 156). Im Bereich der Bekleidungsindustrie etwa artikuliert sich diese Beschleunigung seit den 1990er Jahren in Form des Fast-Fashion-Systems (► **4.1.1**). Statt der *economies of scale* der fordistischen Massenproduktion setzen die neuen, technologisch ermöglichten Produktionsweisen zudem auf *economies of scope* – eine Bandbreite unterschiedlicher Waren in kleineren Produktionsmengen, die flexibel auf eine diversifizierte und sich wandelnde Nachfrage reagieren kann (Harvey 1990a, 155, 156; Dicken 2007, 95ff).

(2) organisatorische Desintegration der Produktionsprozesse

Eine weitere Strategie zur Flexibilisierung der Produktion war die systematische Aufspaltung und Desintegration der Produktionsabläufe, die sich in den 1980er Jahren zum Beispiel in den Subcontractingstrukturen der japanischen Automobilproduktion oder in der engen Vernetzung hoch spezialisierter Kleinbetriebe in norditalienischen und englischen Industrieclustern ausbildeten (Dicken 2007, 95ff, 285; Coe und Yeung 2015, 3; Piore und Sabel 1984). Auf Grundlage der Einführung elektronischer Steuerungs- und Kommunikationsformen und der zunehmenden Modularisierung von Produktkomponenten begannen große Industrieunternehmen, ihren Tätigkeitsbereich auf bestimmte Kernkompetenzen einzuschränken und alle anderen Arbeitsschritte an eigenständige Subunternehmen auszulagern (Outsourcing). Diese Kernkompetenzen sind meist Tätigkeiten mit höherer Wertschöpfung, wie etwa Forschung und Entwicklung, Produktdesign, technologieintensive Produktion und Vermarktung. Zunehmend ausgegliedert werden hingegen standardisierte und arbeitsintensive oder auch stark spezialisierte Produktionsschritte (Coe und Yeung 2015, 7; Fischer, Reiner und Staritz 2021a). Ein sehr hoher Grad des Outsourcing resultiert schließlich in „Industrieunternehmen ohne Fabrik“, wie sie etwa in der Elektronik- oder Bekleidungsindustrie zu finden sind – zum Beispiel Apple oder Nike (Fischer, Reiner und Staritz 2010, 9) (► **4.1.1**). Durch Outsourcing können große Unternehmen nach Bedarf auf bestimmte Leistungen zugreifen, ohne selbst in Produktionsanlagen zu investieren oder Arbeitskräfte einzustellen. Sie sparen Kosten, indem sie – zunehmend auf dem globalen Markt – die günstigsten

Anbieter auswählen.⁶ Dabei funktionieren die oft kleinen Subunternehmen als Puffer gegen Marktschwankungen. Durch neue Just-in-time-Liefersysteme werden zudem Lagerungskosten eingespart (Dicken 2007, 154; Harvey 1990a, 150–152; Fischer, Reiner und Staritz 2021a).

(3) geografische Expansion der Produktionsprozesse

Die starke Tendenz zum Outsourcing im flexiblen Produktionssystem ging Hand in Hand mit der Strategie zur räumlichen Streuung und globalen Expansion der organisatorisch fragmentierten Produktionsprozesse (Offshoring) (Fröbel, Heinrichs und Kreye 1977; Scott 1988, 203ff). Durch den tiefgreifenden Fortschritt von Kommunikations- und Verkehrstechnologien und die Reduktion von Transportkosten verlor die Entfernung zwischen einzelnen Produktionsstandorten zunehmend an Bedeutung (Harvey 1990a).⁷ Gleichzeitig ließ die Liberalisierung des Welthandels, die von den führenden Industrieländern und den internationalen handels- und wirtschaftspolitischen Organisationen vorangetrieben wurde, die Zölle und Handelsschranken sinken. Auch die Finanzmärkte wurden dereguliert, globalisiert und durch die neuen Kommunikationstechnologien radikal beschleunigt. Auf Druck von IWF und Weltbank wurden in vielen teils hoch verschuldeten Ländern des globalen Südens in den 1980er Jahren exportorientierte Wirtschaftsstrategien eingeführt, die eine importsubstituierende Industriepolitik ablösten (Fischer, Reiner und Staritz 2010; 2021a; Fritz 2005) – so auch in der Türkei (► 4.1.2). Durch diese Entwicklungen begünstigt begannen global agierende Unternehmen, eine „industrielle Reservearmee“ vor allem weiblicher Arbeitskräfte in Ländern mit niedrigem Lohnniveau zu erschließen (Fröbel, Heinrichs und Kreye 1978, 45). Durch das Outsourcing an scheinbar unabhängige Unternehmen in Ländern mit oft niedrigen Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards wurden gleichzeitig Kosten, negative soziale und ökologische Auswirkungen sowie die Unternehmensverantwortung externalisiert (Tsing 2009a; 2017). So nahm seit den ersten Offshoring-Vorstößen multinationaler Konzerne in den späten 1960er Jahren die Verlagerung von Produktionskapazitäten aus den Industrieländern in weniger industrialisierte Länder ständig zu. In arbeitsintensiven Industrien wie dem Textil- oder Elektroniksektor griff man auf immer neue Niedriglohnstandorte zurück. Auf die sogenannten asiatischen Tigerstaaten – Hong Kong, Taiwan, Südkorea und Singapur – folgten in den 1980er und 1990er Jahren zum Beispiel Indonesien, Malaysia und Thailand, und es kam zum Aufstieg Chinas zur globalen Produktions- und Exportplattform (Dicken 2007, 43ff). Gleichzeitig wurde auch die Türkei zu einem dynamischen Produktionsstandort für die Textil- und Bekleidungsindustrie (► 4.1.2). Diese globale Frontier kostengünstiger Produktionsstandorte hat sich bis heute immer weiter vorangeschoben. So wurden etwa im Bereich der Bekleidungsindustrie in der letzten Dekade zunehmend Produktionsstandorte in Subsahara-Afrika für die globale Produktion erschlossen – wobei hier bereits Unternehmen aus älteren Produktionsländern wie China, Bangladesch oder der Türkei im Offshoring eine treibende Rolle spielten (Morris, Staritz und Plank 2014; Beyer und Hagemann 2018).

Diese tiefgreifenden ökonomischen und politischen Transformationen beförderten die Herausbildung globaler Produktionssysteme als „Rückgrat und zentrales Nervensystem der Weltwirtschaft“ (Cattaneo, Gereffi und Staritz 2010, 7, eigene Übers.): Die Produktion von

⁶ Coe und Yeung bezeichnen diese Strategie als „organizational fix“: „The strategy of outsourcing to independent suppliers, for example, represents a popular organizational fix through which lead firms are able to increase their production flexibility without incurring the substantial financial and other liabilities associated with continuing existing, or establishing new, manufacturing or service facilities.“ (Coe und Yeung 2015, 5)

⁷ Angesichts der immer stärkeren Beschleunigung von Produktionsprozessen hat sich allerdings in den folgenden Jahrzehnten gezeigt, dass die räumliche Nähe von Unternehmen weiterhin von Bedeutung sein kann, siehe das Beispiel der Bekleidungsindustrie in Norditalien (Barbu, Dunford und Weidong 2013; Dei Ottati 2018) oder Istanbul (Tokatli, Kizilgün und Cho 2011)(siehe Abschnitte 4.1.4 und 5.1.2).

Waren und Dienstleistungen ist immer weniger auf einzelne Unternehmen, Standorte oder Nationalstaaten beschränkt – stattdessen haben sich globale Produktionssysteme herausgebildet, in denen unterschiedliche Arbeitsschritte auf eine Vielzahl verschiedener Firmen und Standorte in alten und neuen Industrieländern verteilt sind. Diese organisatorische und geografische Fragmentierung der Produktion hat bis heute zu einer immer intensiveren globalen Konnektivität und funktionalen Integration der Weltwirtschaft geführt (Dicken 2007, 8; Coe und Yeung 2015, 2; Harvey 1990a, 159). Wenngleich in den letzten zwei Jahrzehnten auch geografische Verschiebungen in den globalen Produktionssystemen,⁸ krisenbedingte Verlangsamungen⁹ und Gegenrends wie ein neuer Protektionismus oder ein vereinzelt Reshoring in die alten Industriestaaten¹⁰ zu beobachten waren (Coe und Yeung 2019; Fischer, Reiner und Staritz 2021a). Nicht zuletzt haben uns die Auswirkungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie seit Anfang 2020 vor Augen geführt, wie stark Konsum und Produktion in Westeuropa von globalen Lieferketten abhängig geworden sind. Durch die Ausnutzung regionaler Differenzen in unterschiedlichen Teilen der Welt verstärken sich dabei die räumlichen Muster ungleicher Entwicklung auf globalem Maßstab, während sich auch innerhalb einzelner Regionen die Unterschiede zwischen Gewinnern und Verlierern der neuen Produktionsweisen erhöhen (Werner 2016b; Tsing 2009a; Hitz, Schmid und Wolff 1995).

Um diese neuen Formen globaler Arbeitsteilung und grenzüberschreitender Produktionssysteme besser zu verstehen und ihre räumlichen Muster und Auswirkungen auf unterschiedliche Orte genauer zu untersuchen, wurde seit den 1970er Jahren eine Reihe neuer Forschungsansätze entwickelt. Neben makroökonomischen und neomarxistischen Erklärungsansätzen (siehe z.B. Harvey 1982; 1990a; Smith 1984; Hopkins und Wallerstein 1977) und der empirischen Erforschung einer neuen internationalen und räumlichen Arbeitsteilung (Fröbel, Heinrichs und Kreye 1978; Scott 1988; Massey 1995) bekam die Betrachtung wirtschaftlicher Aktivitäten und Produktionsprozesse in Form von Warenflüssen oder Ketten aus aufeinanderfolgenden Arbeitsschritten Auftrieb – diese, welche den wirtschaftswissenschaftlichen Blick auf Nationalstaaten und ihre Handelsbeziehungen durch einen Fokus auf die transnationalen Aktivitäten einzelner Akteure sowie ihre subnationalen Standorte ersetzte bzw. ergänzte.

Kettenmodelle und Warenbiografien

„I often ask beginning geography students to consider where their last meal came from. Tracing back all the items used in the production of that meal reveals a relation of dependence upon a whole world of social labor conducted in many different places under very different social relations and conditions of production. [...] We have to penetrate the veil of fetishisms with which we are necessarily surrounded by virtue of the system of commodity production and exchange and discover what lies behind it. In

⁸ Hier sind vor allem der weitere Aufstieg Chinas als Wirtschaftsmacht und sein globaler Einflussgewinn durch Investitionen in die „Belt and Road“-Infrastrukturprojekte zu nennen, aber auch die wachsende Bedeutung von Indien oder Brasilien und die Zunahme von Süd-Süd-Handelsbeziehungen (Coe und Yeung 2019; Fischer, Reiner und Staritz 2021a).

⁹ Eine Verlangsamung des Wachstums globaler Güterproduktion war bereits nach der Finanzkrise 2008 zu beobachten (Fischer, Reiner und Staritz 2021a).

¹⁰ In der Bekleidungsindustrie gibt es etwa den Trend marktnaher Produktionsstandorte (Nearshoring), der die schnelle und kontinuierliche Versorgung mit Fast Fashion garantieren soll (Andersson u. a. 2018; Hammer u. a. 2015). Gleichzeitig können Nachhaltigkeitserwägungen oder neue Fertigungsmethoden im Bereich der Industrie 4.0 Gründe für ein Reshoring – die Rückkehr der Produktion in die Regionen des Konsums – sein (Urry 2014). Schließlich schürte die Corona-Pandemie neue Diskussionen um ein Reshoring kritischer Industriezweige, um die Abhängigkeit von globalen Zulieferern zu reduzieren. Die Bedeutung dieser Gegen Tendenzen bleibt gegenüber dem globalen Offshoring jedoch bislang begrenzt (Coe und Yeung 2019; Fischer, Reiner und Staritz 2021a).

particular, we need to know how space and time get defined by these material processes which give us our daily bread.“ (Harvey 1990b, 422, 423)

Die Strategie, den Weg eines Produkts von der Rohstoffgewinnung über seinen Herstellungsprozess bis hin zum Verkauf und Konsum zu verfolgen, bietet für den Geografen David Harvey einen vielversprechenden Zugang zum Verständnis globaler wirtschaftlicher Prozesse und einen entlarvenden Blick hinter die Kulissen der Warenproduktion. Zudem könne sie die raumdefinierende Wirkung dieser materiellen Prozesse aufzeigen. Aufgrund ihres didaktischen Werts wird diese Vorgehensweise nicht nur in der universitären Lehre (Ermann 2015; Hagemann und Quintero-González 2021), sondern auch häufig in Sachbüchern oder Reportagen aufgegriffen (Klein 2001; Rivoli 2005; Uchatius 2010; Brooks und Toth-Fejel o. J.). Mithilfe individueller Warenbiografien lassen sich globale Zusammenhänge mit großer Anschaulichkeit nachvollziehen – für Konsument*innen wie für Lernende und Forschende. Die Produktionsorte und Transportwege, die Arbeiter*innen und Arbeitsprozesse, die oft ausbeuterischen Arbeitsbedingungen oder die ökologischen Auswirkungen der Industrie in anderen Teilen der Welt werden selektiv sichtbar gemacht und miteinander in Beziehung gesetzt. So bemerken Bair und Werner treffend:

„The interdisciplinary appeal of the chain heuristic lies in its ability to ground abstract-prone analysis of economic globalization in the everyday practices of firms, workers, households, states, and consumers.“ (Bair und Werner 2011a, 988)

Gerade im Kontext ethischer Fragestellungen um Arbeits- und Umweltstandards der Produktion in Niedriglohnländern soll durch die Nachverfolgung von Güterwegen und Firmenbeziehungen eine größere Transparenz in internationale Lieferketten gebracht werden¹¹ – sowohl im Bereich wissenschaftlicher Forschungen (Brooks 2015; Egels-Zandén, Hulthén und Wulff 2015; Mol 2015; Rossi, Luinstra und Pickles 2014; Mezzadri 2021) als auch in Aufklärungskampagnen von NGOs (z.B. Ditty 2015; Musiolek und Luginbühl 2014) oder den werbewirksamen Maßnahmen der Produktionsunternehmen im Bereich ihrer Corporate Social Responsibility¹² (vgl. Hagemann 2015c; Quintero-González und Hagemann 2022).

In verschiedenen Disziplinen und Denkrichtungen der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften wurden variierende Modelle von Produktionsketten und Warenflüssen mit jeweils spezifischen Erkenntnisinteressen entwickelt. Bereits in den 1970er Jahren erhielt das Konzept der Waren- oder Güterkette (*commodity chain*) eine zentrale Rolle innerhalb des Forschungsansatzes der Weltsystemanalyse.¹³ Warenketten – von Hopkins und Wallerstein (1986, 159) definiert als „a network of labour and production processes whose end result is a finished commodity“ – verbinden in dieser Perspektive unterschiedliche Weltregionen durch ungleiche Handelsbeziehungen miteinander und tragen durch den Werttransfer von peripheren in zentrale Regionen zur zunehmenden globalen Polarisierung bei (Fischer und Reiner 2012; Parnreiter 2011a). Ebenfalls in den 1970er Jahren konzipierten französische Industrieökonominnen das Modell der *filières* zur empirischen Beforschung von Produktionsketten, und in den 1980er Jahren fand der Begriff der Wertschöpfungskette (*value chain*) auch in die Managementliteratur Eingang (Henderson u. a. 2001; Hughes und Reimer 2004). Seit

¹¹ Das gilt insbesondere für die globale Bekleidungsindustrie, deren schlechte Arbeitsbedingungen nach dem Brand der Fabrik Ali Enterprises in Pakistan (2012) oder dem Zusammenbruch des Rana-Plaza-Gebäudes in Bangladesch (2013) verstärkt in die mediale Öffentlichkeit gelangt sind (Hagemann und Beyer 2017; Schuessler, Frenkel und Wright 2019).

¹² Einige große Mode- und Einzelhandelsunternehmen veröffentlichen ihre weltweiten Lieferantenlisten im Internet (z.B. H&M Group o. J.; adidas o. J.) oder ermöglichen das Nachverfolgen ausgewählter Artikel auf ihrer Homepage (dm.de 2019), um Lieferkettentransparenz zu signalisieren.

¹³ Die Weltsystemanalyse wurde in den 1970er und 1980er Jahren von Terence Hopkins und Immanuel Wallerstein entwickelt, um die ungleichen Strukturen der kapitalistischen Weltwirtschaft in historischer und neomarxistischer Perspektive zu verstehen (Hopkins und Wallerstein 1977).

Beginn der 1990er Jahre bildete sich eine große Breite an Forschungsperspektiven auf Produktionsketten und Warenbiografien heraus.

Die Ansätze der globalen Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke sind in den ökonomisch orientierten Sozialwissenschaften – insbesondere der Wirtschaftssoziologie, Entwicklungsökonomie und Wirtschaftsgeografie – verankert. Ausgehend von der Idee der Güterkette in der Weltsystemtheorie suchten ihre Vertreter*innen seit den frühen 1990er Jahren nach Wegen zum Verständnis der organisatorisch und räumlich immer stärker fragmentierten Güterproduktion – und damit der neuen Funktionsprinzipien der Weltwirtschaft –, indem sie den Blick auf die grenzüberschreitenden Aktivitäten einzelner Unternehmen richteten. Anhand von Ketten- oder Netzwerkmodellen betrachten sie Produktionsprozesse bestimmter Güter als eine Abfolge einzelner Operationen, die auf mehrere Unternehmen und Standorte verteilt sind und in unterschiedlichem Maß zum Wert der Ware beitragen. Diese Ketten führen zum Beispiel von der Rohmaterialgewinnung über verschiedene Verarbeitungs- und Herstellungsschritte bis hin zum Vertrieb, Einzelhandel und Konsum¹⁴ (Fischer und Reiner 2012; Dicken 2007; Bair 2005). Die Ansätze globaler Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke unterscheiden sich zwar in ihren Schwerpunktsetzungen und Zielen (siehe unten), ihnen allen ist aber gemein, dass sie die Organisationsstrukturen hierarchischer Produktionsbeziehungen beleuchten (die meist von machtvollen Global Players koordiniert werden) und die Verteilung der Gewinne auf die jeweiligen Akteure und Standorte der Kette analysieren. Das übergeordnete Ziel ist es, durch die Untersuchung der Macht- und Wertschöpfungsdifferenzen innerhalb der Produktionsketten Erkenntnisse über die ungleiche Entwicklung unterschiedlicher Weltregionen sowie über mögliche Entwicklungseffekte auf Produktionsregionen in Ländern des Südens zu gewinnen (Fischer und Reiner 2012; Dicken 2007; Bair 2005).

Parallel entstand im Bereich der Konsum- und Kulturgeografie eine Vielzahl von Studien und Forschungszugängen, die den Blick verstärkt auf das Zusammenspiel von Produktion und Konsum sowie auf kulturelle Praktiken und Bedeutungen in den jeweiligen Kontexten der wirtschaftlichen Aktivitäten lenken. Statt von Warenketten ist hier etwa von „systems of provision“ oder „commodity circuits“ die Rede (Fine und Leopold 1993; Leslie und Reimer 1999). Aus der Anthropologie stammt zudem der Aufruf „to follow the things“ (Appadurai 2007 [1986], 5), der dazu einlädt, materielle Dinge ins Zentrum der Analyse zu stellen und die multilokale Zirkulation und den Bedeutungswandel von Konsumprodukten zu verfolgen. Zahlreiche empirische Studien sind dieser Aufforderung gefolgt und haben mit verschiedenen, oft narrativen Warenbiografien hinter den Schleier der Güterproduktion geschaut¹⁵ (vgl. Harvey 1990b) und den Blick auf verschiedenste Orte gelenkt, durch die die Waren weltweit zirkulieren¹⁶ (Cook 2004; Cook und Harrison 2007; Jackson 2002; Miller und Woodward 2010). Mit einer „ethnography of global connection“ (Tsing 2005, 1) hat die Anthropologin Anna Tsing besonders auf die Ausbeutung kultureller Diversität und natürlicher Ressourcen im *supply chain capitalism* hingewiesen (Tsing 2009a; 2017). In diese Tradition des *follow*

¹⁴ Wenn weniger die Güterbewegungen, sondern eher die Arbeitsprozesse und Dienstleistungen im Vordergrund stehen, reichen die Ketten z. B. von Konzeption und Design der Ware über die Produktion bis zum Marketing und Verkauf. Die Dienstleistungen, die zur Herstellung von Waren oder zum Funktionieren der Produktionssysteme notwendig sind, werden explizit als Teil der Güterketten betrachtet, in der Empirie aber oft vernachlässigt (vgl. Dicken 2007, 14; Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 10). Spätestens mit dem GPN-Ansatz werden auch die Produktionsnetzwerke globaler Dienstleistungserbringung in die Analyse eingeschlossen (z.B. Kleibert 2015; 2016).

¹⁵ Viele der Autor*innen aus Kulturgeografie und Anthropologie sehen sich nicht in direkter Tradition Harveys und der marxistischen Denkweisen, die die Produktionsverhältnisse hinter dem Warenfetisch aufzudecken suchen (Mansvelt 2005; Ermann 2012).

¹⁶ Dabei wurde zunehmend auf die Methode der Multi-Sited Ethnography zurückgegriffen, mit der vertiefende Feldforschungen an verschiedenen Orten miteinander in Bezug gesetzt werden (Marcus 1995).

the things können auch einige jüngere Studien wie die von Caroline Knowles (2014), Olivier Pliez (2012), Alison Hulme (2015) oder Katharina Grüneisl (2020) gestellt werden, die mit der Nachverfolgung billiger „No-Name“- oder Second-Hand-Produkte alternative Narrative einer Globalisierung „von unten“ (Pliez 2012) aufzeigen und Einblicke in die unscheinbaren Orte und Seitenwege der globalisierten Produktion geben (Choplin und Pliez 2015; Knowles 2014).¹⁷

Der all diesen Forschungsmodellen gemeinsame Zugang besteht in der detaillierten qualitativen Analyse grenzüberschreitender wirtschaftlicher Zusammenhänge anhand von Fallstudien, die die Herstellung und Zirkulation spezifischer Waren zum Ausgangspunkt nehmen. Ein solcher Zugang kann die konkreten Wirkweisen und lokalen Kontexte transnationaler Produktionsprozesse aufzeigen und auf anschauliche Weise zum Verständnis globaler wirtschaftlicher Zusammenhänge beitragen. Während die kulturgeografischen und anthropologischen Ansätze den Blick auf die materiellen Realitäten, die kulturellen und städtischen Kontexte sowie den Alltag der Warenproduktion und -zirkulation fördern, wenden sich die ökonomisch orientierten Güterkettenansätze¹⁸ stärker den Firmenstrategien, der Wertschöpfungsverteilung und den regulativen Rahmenbedingungen zu. Sie bieten mit ihren Analysen ein größeres Erklärungspotenzial für die Wirkungsweise des globalen Produktionssystems und die (ungleiche) wirtschaftliche und räumliche Entwicklung einzelner Produktionsorte. Gleichzeitig haben diese Ansätze die breiteste und am weitesten entwickelte Forschungsliteratur zu globalen Warenflüssen hervorgebracht, in der sich große Wissensbestände zur organisatorischen und räumlichen Struktur verschiedener Sektoren und Produktionssysteme – insbesondere im Bereich der Bekleidungsindustrie – akkumulieren. Aus diesen Gründen befasst sich die vorliegende Forschungsarbeit vorwiegend mit den Ansätzen globaler Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke und ihrer Nutzbarmachung für die Stadtforschung. Kulturgeografische und anthropologische Forschungsperspektiven dienen darüber hinaus als Anregung und methodische Referenz für die detaillierte Betrachtung der kleinräumlichen lokalen Bedingungen und physischen Auswirkungen der globalisierten Produktion.

Globale Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke

Die Forschungsrichtungen der Global Commodity Chains (GCC), Global Value Chains (GVC) und Global Production Networks (GPN)¹⁹ verstehen sich nicht als Theorien, sondern als Forschungsprogramme bzw. Analyserahmen zur empirischen Untersuchung globaler Arbeitsteilung in der Güterproduktion anhand von Fallstudien (siehe z.B. Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994; Henderson u. a. 2001; Bair 2005).²⁰ So formulieren die drei Ansätze Konzepte, Fragestellungen und Analysekatoren mit jeweils eigenen Schwerpunktsetzungen entsprechend ihrer unterschiedlichen disziplinären Hintergründe. Die verschiedenen Ansätze und Strömungen bauen aufeinander auf und adressieren bestimmte Defizite ihrer Vorgänger, existieren aber auch parallel zueinander (Kleibert und Horner

¹⁷ Oft wird zudem die Akteur-Netzwerk-Theorie als ein Ansatz zur Untersuchung globaler Produktionssysteme aufgeführt (Hughes und Reimer 2004; und Mansvelt 2005, 117ff), da sie es ermöglicht, Produktionsbeziehungen als Netzwerke zu untersuchen, in denen neben menschlichen Akteur*innen auch materielle Dinge, Techniken oder Diskurse partizipieren (zu ihrer entsprechenden Anwendung in der Wirtschaftsgeografie siehe Whatmore und Thorne 1997; Olds und Yeung 1999; Hughes 2000; Murdoch 1998).

¹⁸ Im Folgenden verwende ich die Begriffe Güterkettenansätze oder Güterkettenforschung als Sammelbegriffe für die Forschungsansätze globaler Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke.

¹⁹ Im Folgenden werden die Akronyme GCC, GVC oder GPN nur benutzt, wenn die jeweiligen Forschungsansätze gemeint sind, und nicht, wenn es um das empirische Phänomen globaler Produktionssysteme als solches geht (vgl. Coe und Yeung 2019). „Güterkettenforschung“ verwende ich als Sammelbegriff für alle drei Forschungsrichtungen.

²⁰ Vertreter*innen des GPN-Ansatzes sprechen später von einem „heuristic framework“ (Coe, Dicken und Hess 2008, 272; Werner 2016b, 465), während Neil Coe und Henry Wai-chung Yeung (2015a) mit dem GPN-2.0-Konzept eine stärkere Theoriebildung beabsichtigen.

2018). In der empirischen Forschungspraxis und selbst in den konzeptuellen Literaturbeiträgen ist die Unterscheidung der einzelnen Ansätze allerdings nicht immer trennscharf und sie erweisen sich oft als austauschbar (Fischer, Reiner und Staritz 2010; Coe, Dicken und Hess 2008). Insgesamt ist in den letzten drei Jahrzehnten eine umfangreiche Forschungsliteratur entstanden, die empirische Studien zu unterschiedlichen Industriezweigen, Agrarprodukten oder Dienstleistungen vorstellt und Beiträge zur konzeptuellen Weiterentwicklung der jeweiligen Forschungsrahmen leistet. Die Bekleidungsproduktion, als besonders arbeitsintensive und stark globalisierte Industrie, ist eine der meistbeforschten Branchen innerhalb der Güterkettenliteratur. Gerade über die Bekleidungsindustrie in der Türkei gibt es einige wertvolle Beiträge zu diesem Forschungszeit (► 4.1).

Der Begriff der globalen Güterketten (Global Commodity Chains, GCC) wurde 1994 durch den US-amerikanischen Wirtschaftssoziologen Gary Gereffi geprägt.²¹ Anknüpfend an das Konzept der Commodity Chain in der Weltsystemanalyse definierte er die Global Commodity Chain folgendermaßen: „

A GCC consists of sets of interorganizational networks clustered around one commodity or product, linking households, enterprises, and states to one another within the world-economy.“ (Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 2)

Einzelne aufeinanderfolgende Arbeitsprozesse – Materialbeschaffung, Herstellung, Distribution, Marketing und Konsum – werden als Kettensegmente oder Knoten betrachtet, die durch Netzwerke miteinander verbunden sind. Die Analyse dieser Verkettungen, ihrer geografischen Verteilung und organisatorischen Struktur, die Mikro- und Makroperspektiven miteinander verbindet, liefert Erkenntnisse über die räumlichen Ungleichheiten der Weltwirtschaft und trägt zur Entwicklungsliteratur bei (Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 2, 9). Gereffi (1994) hat dafür grundlegende Analysekategorien aufgestellt und sie anhand seiner empirischen Forschung zur globalen Bekleidungsindustrie ausgeführt. So formulierte er drei Dimensionen globaler Güterketten, die es zu analysieren gelte: (1) die Input-Output-Struktur einzelner Knoten; (2) die Territorialität bzw. räumliche Verteilung der Kettensegmente und (3) die Governance-Struktur, das heißt die Koordination und Machtverteilung innerhalb der Güterketten. Später fügte er den institutionellen Rahmen als vierte Dimension hinzu (Gereffi 1995). In seiner eigenen Empirie widmet sich Gereffi jedoch vor allem der Untersuchung der Governance-Struktur und identifiziert hier zunächst zwei Pole: die „produzentengesteuerte Güterkette“ („producer-driven commodity chain“) wird von global operierenden Produktionsunternehmen im Bereich technologieintensiver Industrien (z. B. Automobil- oder Computerproduktion) koordiniert, die die Kernprozesse in den eigenen Betrieben durchführen. Die „käufergesteuerte Güterkette“ („buyer-driven commodity chain“) wird hingegen durch Einzelhandelsketten oder Markenfirmen ohne eigene Fabriken aufgebaut, die in der Regel arbeitsintensive Konsumgüter (z. B. Bekleidung, Schuhe oder Spielwaren) vermarkten und all ihre Waren von einer Vielzahl individueller Produktionsunternehmen und Kontraktfertiger in verschiedenen Niedriglohnländern einkaufen (Gereffi 1994).

Entsprechend wurden in der darauf folgenden Forschung bestimmte Aspekte des ambitionierten und breit formulierten GCC-Forschungsprogramms priorisiert: Vor allem die Governance-Dimension – also die Macht- und Wertschöpfungsverteilung innerhalb der Ketten

²¹ Das Konzept wurde in dem (gemeinsam mit Miguel Korzeniewicz herausgegebenen) programmatischen Sammelband „Commodity Chains and Global Capitalism“ eingeführt. Dieser versammelt eine Reihe von Aufsätzen, die aus einem Treffen der Sektion „Political Economy of the World-System“ der American Sociological Association hervorgingen (Gereffi und Korzeniewicz 1994; Dicken u. a. 2001).

sowie Koordinationsformen und Unternehmensstrategien – erfuhr eine große Aufmerksamkeit. Die Firmenaktivitäten und -beziehungen blieben wesentlicher Untersuchungsgegenstand, während die gesellschaftlichen und institutionellen Kontexte weniger im Fokus standen (Dicken u. a. 2001; Fischer, Reiner und Staritz 2010). Zu einem Schwerpunkt der Forschung entwickelte sich die Frage des Upgrading: Unter welchen Bedingungen ist der Aufstieg von Unternehmen in Ländern des globalen Südens zu höherwertigen Tätigkeiten und damit einem höheren Wertschöpfungsanteil innerhalb der Güterkette möglich? Mit dem Vorbild der asiatischen Tigerstaaten wurde im Upgrading oft der Schlüssel zur wirtschaftlichen Entwicklung gesehen. Die Einbindung von Ländern des Südens in globale Güterketten begriff man also nicht mehr nur als Ursache für Abhängigkeit, Ausbeutung und weitere Polarisierung (wie es in der Weltsystemanalyse der Fall war), sondern immer mehr als Chance für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder (Fischer, Reiner und Staritz 2010; 2021b; Fischer und Reiner 2012).

Im Sinne dieser Schwerpunktsetzung wurde der GCC-Ansatz nach 2000 unter dem Begriff der Global Value Chains (GVC) konzeptuell weiterentwickelt. So werden im GVC-Analyse-rahmen insbesondere die zentralen Konzepte von Governance und Upgrading typologisch aufgefächert und miteinander in Bezug gesetzt (Gereffi, Humphrey und Sturgeon 2005; Humphrey und Schmitz 2001). Federführend war hierbei unter anderem das Institute of Development Studies an der Universität Sussex. Die Fragestellungen wurden anwendungsorientierter und zielten verstärkt auf entwicklungspolitische Strategien und Empfehlungen, während die Managementliteratur gegenüber der soziologischen Ausrichtung der GCC-Literatur an Einfluss gewann. Zunehmend wurde das Konzept globaler Wertschöpfungsketten auch von internationalen Institutionen wie UN, Weltbank, WTO oder OECD und nationalen Entwicklungsagenturen aufgegriffen, und die Einbindung in die globalen Produktionssysteme wurde immer unkritischer als notwendiger Schritt für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes aufgefasst (Bair 2005; Fischer, Reiner und Staritz 2010; Werner 2016b).

Gleichzeitig mit der Entwicklung des GVC-Ansatzes entwarf eine Gruppe von Wirtschaftsgeografen an der Universität Manchester nach 2000 einen weiteren Forschungsansatz, den sie mit Global Production Networks (GPN) betitelten. Als raumbezogene Disziplin, die sich traditionell mit regionaler Wirtschaftsentwicklung befasst, stellt die Wirtschaftsgeografie mit dem GPN-Ansatz die Auswirkungen transnationaler Produktionszusammenhänge auf die Entwicklung bestimmter Regionen stärker in den Vordergrund. Aufgrund seiner umfangreicheren räumlichen Konzeptualisierung bietet dieser Forschungszugang besonders geeignete Anknüpfungspunkte für eine räumlich-materielle Untersuchung globalisierter Produktionsprozesse. Globale Produktionsnetzwerke werden hier definiert als „the globally organized nexus of interconnected functions and operations by firms and non-firm institutions through which goods and services are produced and distributed“ (Coe u. a. 2004, 471). Vom GCC-Ansatz unterscheidet sich das GPN-Konzept zunächst durch die Betonung des Netzwerk-Modells gegenüber der impliziten Linearität und Vertikalität von Kettenstrukturen (Henderson u. a. 2001).²² So werden mit Bezug auf die Akteur-Netzwerk-Theorie Produktionsprozesse als relationale Netzwerke verschiedenartiger Akteure verstanden. Die komplexen und dynamischen Konfigurationen von Produktionsnetzwerken sind demnach nicht nur vertikal, sondern auch horizontal und diagonal strukturiert und können vielfältige Aspekte integrieren (Dicken u. a. 2001). Vor allem schließt der GPN-Ansatz neben den Firmenbeziehungen auch andere Akteure mit Einfluss auf die betreffenden Produktionsprozesse in die Analyse ein –

²² Mit dem Begriff der Produktion wollte man zudem den Herstellungsprozess anstelle der Ware hervorheben und damit auch die Produktion immaterieller Dienstleistungen einbeziehen (Henderson u. a. 2001; Kelly 2013).

so etwa internationale Organisationen, staatliche Institutionen, Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände, NGOs oder Konsumentenvereinigungen (Dicken u. a. 2001; Coe und Yeung 2015, 15).

Als Hauptanalysekategorien werden *value*, *power* und *embeddedness* definiert (Henderson u. a. 2001). Während mit den Kategorien *value* und *power* Ähnliches untersucht wird wie das, was der GCC-Ansatz unter den Begriffen Upgrading und Governance fasst, nämlich die Art der Machtausübung und Chancen für Wertschöpfungsgewinne innerhalb der Ketten, ist das Konzept der *Embeddedness* – der Einbettung von Produktionsnetzwerken in spezifische Orte und deren soziale und politische Kontexte – ein besonderes Merkmal des GPN-Ansatzes. Damit suchen die Vertreter*innen dieser Forschungsrichtung zu ergründen, wie sich globale Produktionsnetzwerke und einzelne Regionen über die wirtschaftlichen Aktivitäten dort ansässiger Firmen gegenseitig beeinflussen: „GPNs do not only connect firms functionally and territorially but also they connect aspects of the social and spatial arrangements in which those firms are embedded“ (Henderson u. a. 2001, 24). Dabei wird vor allem der institutionelle und regulatorische Kontext bestimmter Regionen in den Vordergrund gestellt, der für die Einbindung von Unternehmen in globale Produktionsnetzwerke und ihre Entwicklungsmöglichkeiten entscheidend sein kann. Die Art der Verankerung von global vernetzten Unternehmen in spezifischen Regionen habe schließlich, so die Annahme, großen Einfluss auf die wirtschaftlichen Entwicklungseffekte für diese Region (Henderson u. a. 2001; Hess 2004).

Der Verknüpfungsprozess von Produktionsnetzwerk und Region wird mit dem Begriff des *strategic coupling* konzeptualisiert: Wenn strategische Bedürfnisse von globalen Produktionsnetzwerken mit ökonomischen Angeboten einer Region zusammentreffen, könne mithilfe lokaler Institutionen ein aktiver, strategischer Prozess zur Einbindung der regionalen Wirtschaft in globale Netzwerke in Gang gesetzt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung einer Region sei dabei von einem erfolgreichen Coupling abhängig, doch führe die Einbindung in globale Produktionsnetzwerke nicht automatisch zu positiven regionalen Entwicklungseffekten (Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015). Um die relevanten Akteure und Zusammenhänge erfassen zu können, bedürfe es schließlich, so betont der GPN-Ansatz, einer multiskalaren Untersuchung, die lokale, regionale, nationale und globale Aspekte gleichermaßen beleuchte (Dicken u. a. 2001; Henderson u. a. 2001; Coe und Yeung 2015). Im Gegensatz zur empirischen GCC-Forschung, die einen Schwerpunkt auf Leichtindustrie und Agrarproduktion gesetzt hat, beschäftigen sich viele der zahlreichen Studien im Rahmen des GPN-Ansatzes mit kapitalintensiveren Industrien wie der Elektronik- oder Automobilbranche; außerdem entstanden Studien zum Dienstleistungs-, Logistik- und Finanzsektor (siehe McGrath 2018 für einen Überblick).

Unter dem Begriff GPN 2.0 zielten Neil Coe und Henry Wai-chung Yeung (2015a) in jüngerer Zeit auf eine Weiterentwicklung und kohärentere Konzeptualisierung des Forschungsprogramms.²³ Durch das Aufdecken kausaler Zusammenhänge sollten Erklärungen für die ungleiche Entwicklung verschiedener Regionen geboten und somit eine Theoriebildung erreicht werden. Um eine systematischere Verknüpfung global vernetzter Unternehmensaktivitäten und regionaler Entwicklung zu erreichen, identifizierten sie grundlegende

²³ Das beginnt bereits mit einer engeren Definition des globalen Produktionsnetzwerks anhand einer zentralen Lead Firm, die allerdings viele weniger zentral koordinierte Produktionskonstellationen ausschließt: „In GPN 2.0, a global production network necessarily entails the central role of one globally significant lead firm, and its organizational coordination and control and territorial configuration of a sufficient number of intra-firm affiliates, strategic partners, suppliers, customers, and extra-firm institutions.“ (Coe und Yeung 2015, 39)

kapitalistische Dynamiken der Gegenwart und diverse Unternehmensstrategien im Umgang damit. Die Aggregation dieser Strategien auf regionaler Ebene lasse dominierende Muster des Strategic Coupling erkennen, die unterschiedliche regionale Entwicklungseffekte generierten. Eine solche Vorgehensweise erfordere gleichzeitig „[a] more explicit conceptualization of the inherent territoriality of global production networks“ (Coe und Yeung 2015, 23) (► 2.1.2).

Währenddessen brachten Jennifer Bair und Marion Werner weitere Aspekte in die Debatte, die für die vertiefte Untersuchung spezifischer Standorte innerhalb von globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken relevant sind. Als „corrective“ (Bair und Werner 2011a) zur bestehenden Güterkettenliteratur lenkten sie in einer Reihe von Beiträgen mit einer „disarticulations perspective“²⁴ (2011a; 2011b; Bair u. a. 2013; Werner 2016b) den Blick zurück auf die ungleiche geografische Entwicklung als Voraussetzung und Resultat der globalisierten Güterproduktion. Sie kritisieren besonders den Fokus der bisherigen Güterkettenforschung auf die Netzwerkinklusion von Firmen und Regionen und die neue Erschließung von Produktionsstandorten, die etwa im Konzept des Strategic Coupling zum Ausdruck kommen²⁵ (Bair und Werner 2011a). Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise und der Restrukturierung globaler Produktionsbeziehungen gegen Ende der 2000er Jahre fordert die Disarticulations-Perspektive hingegen, den analytischen Blick auch auf den Rückzug globaler Güterketten zu richten und damit Netzwerkausschlüsse, Desinvestition und wirtschaftlichen Niedergang im Kontext der räumlichen Verlagerung der Produktionsnetzwerke zum Forschungsgegenstand zu machen. Für die Untersuchung spezifischer Produktionsstandorte bedeutet dies, die Orte stärker in ihrer zeitlichen Dynamik, ihren vielschichtigen historischen Trajektorien und sozioökonomischen Strukturen zu betrachten, um die lokalen Voraussetzungen und Auswirkungen der Netzwerkein- und -ausschlüsse besser zu erfassen. Ähnlich Tsing (2009a, siehe oben) weisen sie besonders auf die Nutzung und Reproduktion lokaler sozialer und kultureller Differenzen durch transnationale kapitalistische Produktionsbeziehungen wie auch auf die alltäglichen Überlebensstrategien und Widerstände der betroffenen Menschen an diesen Orten hin (Bair und Werner 2011b; Werner 2016a). Bair und Werner sind damit Teil einer jüngeren Strömung kritischer Beiträge zur Güterkettenliteratur, die besonders auf die Schattenseiten der NetzwerkinTEGRATION aufmerksam machen und das hegemone Narrative der „Entwicklung“ nationaler Ökonomien durch die Inklusion in globale Wertschöpfungsketten zunehmend infrage stellen (McGrath 2018; Ibert u. a. 2019; Phelps, Atienza und Arias 2018; Werner 2019; Selwyn 2019; Scholvin 2021).

Bis heute hat sich die Literatur zu globalen Güterketten, Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerken beständig vergrößert und auf immer mehr Wirtschaftssektoren und Güterkettenabschnitte (z. B. Dienstleistungsoutsourcing, globale Finanzwirtschaft oder Müll- und Recyclingketten) ausgedehnt. Sie hat die Kernkonzepte der GCC/GVC/GPN-Forschung stetig verfeinert, an angrenzende Forschungsfelder verschiedener Disziplinen angeknüpft²⁶ und

²⁴ Der Begriff geht zurück auf Stuart Halls „articulation“-Konzept. Zusammen mit dem marxistischen Konzept der ursprünglichen Akkumulation suchen Bair und Werner (2011a) damit die fortwährende Verhandlung und Verschiebung der Grenzen kapitalistischer Akkumulation und die daraus resultierenden, immer neuen Ein- und Ausschlüsse, Entwertungen und Enteignungen zu theoretisieren. Später wurde dieser Ansatz konzeptuell als „dis/articulations“ erweitert (Bair u. a. 2013).

²⁵ Diese Kritik wurde von Coe und Yeung (2015) bereits aufgegriffen, indem sie betonen, dass das Coupling nicht zwingend positive Effekte haben müsse, und dass die *value capture trajectories* auch das *decoupling* und *recoupling* der Unternehmen mit globalen Produktionsnetzwerken beinhalteten.

²⁶ Als wesentliche Felder zukünftiger Forschung in Verknüpfung mit globalen Warenketten oder Produktionsnetzwerken nennen Coe und Yeung (2019) sowie Fischer, Reiner und Staritz (2021b) die Rolle staatlicher Governance, die Bedeutung von Wert- und Finanzflüssen, die Makroebene ungleicher globaler Entwicklung, die Bedeutung der

die Auswirkungen jüngerer globaler Restrukturierungen und Krisen (z. B. der Corona-Pandemie) einbezogen (Coe und Yeung 2019; Fischer, Reiner und Staritz 2021b).

2.1.2 Orte und Räume globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke

Die räumlichen Konstellationen globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke und ihre Verankerung an konkreten Orten sind ein wichtiger Aspekt der GCC-, GVC- und GPN-Forschung. Als zentrale Dimension der jeweiligen Forschungsprogramme wurden sie konzeptuell integriert – vor allem im Bereich der GPN-Forschung – jedoch in der empirischen Forschung oft vernachlässigt. Die im Folgenden diskutierten räumlichen Begriffe aus der Forschungsliteratur – teils zentrale Konzepte, teils wiederkehrende Begrifflichkeiten, die sich nicht trennscharf voneinander abgrenzen lassen – bieten aber wichtige Anknüpfungspunkte für die beabsichtigte Untersuchung der städtischen Orte und gebauten Räume der globalisierten Güterproduktion.

Netzwerke und Territorien

Der Hauptfokus in der Analyse von globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken liegt auf der Struktur der Beziehungen und Interaktionen zwischen den beteiligten Akteuren, allen voran den Unternehmen. Dieser Blick auf die Ketten- oder Netzwerkkonfiguration legt zunächst eine relationale Sichtweise und ein abstraktes, topologisches Raumverständnis nahe. Trotz des zentralen Begriffs der Kette ist schon in der ursprünglichen Konzeption der Global Commodity Chains von Netzwerkstrukturen die Rede, in denen einzelne Segmente des Produktionsprozesses „Kästen“ oder „Knoten“ bilden (Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 2, 7). Dennoch wird der GCC-Ansatz später für seine Betonung der Linearität und Vertikalität des Produktionsablaufs kritisiert, und besonders Geograf*innen fordern, stärker in komplexen, netzwerkartigen Strukturen zu denken (Leslie und Reimer 1999; Dicken u. a. 2001; Hughes und Reimer 2004). So knüpft der GPN-Ansatz an die Akteur-Netzwerk-Theorie (ANT) an; er lenkt den Fokus ganz explizit auf Netzwerke und betont damit sein relationales Raumverständnis:

„[...] there is a growing consensus around the idea that one of the most useful keys to understanding the complexity of the global economy – especially its geographical complexity – is the concept of the network. This is not to imply that networks are, in any way, new but rather that they reflect the fundamental structural and relational nature of how production, distribution and consumption of goods and services are – indeed always have been – organized.“ (Coe, Dicken und Hess 2008, 272)

Die Hinwendung zu einem Netzwerk-Zugang birgt jedoch die Gefahr, konkrete Orte lediglich als Knoten mit unterschiedlicher Konnektivität zu betrachten und geografische Besonderheiten und Unterschiede außer Acht zu lassen (Dicken u. a. 2001, 96). So bemerken Dicken und Malmberg (2001, 345): „It is extraordinarily difficult to conceptualize economic activity systems and territorially defined economies simultaneously“. Diese grundlegende Spannung zwischen relationalen und territorialen Sichtweisen in den Güterkettenansätzen gehe laut Kleibert und Horner (2018) meist zulasten der territorialen Dimension und einer genaueren räumlichen Analyse einzelner Orte. Nicholas Phelps (2017, 32) argumentiert sogar, die Netzwerkmetapher sei in der Wirtschaftsgeografie generell überstrapaziert worden und die Integration von Orten und Territorien sei dabei verloren gegangen. Ebenso wird festgestellt, dass die strukturellen Machtbeziehungen und Hierarchien innerhalb der Güterketten und die unterschiedlichen räumlichen Maßstäbe ihrer Wirkungsbereiche mit einem

Arbeitsbedingungen und die Handlungsmacht von Arbeiter*innen sowie die Wechselwirkung globaler Produktionsprozesse mit natürlichen Ressourcen und lokalen Ökosystemen.

Netzwerkansatz im Sinne der ANT, die von einem unhierarchischen, ‚flachen‘ Beziehungsraum ausgeht, nicht ausreichend abgebildet werden können (Dicken u. a. 2001, 105; Phelps 2017, 26, 32).

Doch trotz des klaren Fokus auf Firmenbeziehungen war die Forschung zu globalen Güterketten von Anfang an auch an den konkreten Orten interessiert, die durch die Produktionsnetzwerke miteinander verbunden sind: Dabei ging es zum einen um die Voraussetzungen und Auswirkungen der Einbindung von bestimmten Orten in globale Produktionsnetzwerke: „[...] where does the global commodity chain ‚touch down‘ geographically, why, and with what implications for the extraction and realisation of an economic surplus?“ (Appelbaum und Gereffi 1994, 43, zitiert in Leslie und Reimer 1999, 404). Zum anderen war es das Ziel der Forschung, die geografische Gesamtstruktur dieser Standorte zu verstehen (Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 2). Aus diesem Grund hat Gereffi in seinem GCC-Analyserahmen die Territorialität²⁷ als zweite zentrale Dimension von Güterketten definiert, die die „räumliche Verteilung oder Konzentration von Produktions- und Distributionsnetzwerken“ beschreibt (Gereffi 1994, 97, eigene Übers.). Dennoch wurde in den Güterketten-Analysen nach dem GCC-Ansatz die räumliche Dimension gegenüber den Aspekten von Governance und Upgrading stark vernachlässigt (Henderson u. a. 2001; Dicken u. a. 2001). So kritisieren Vertreter*innen späterer Strömungen das eingeschränkte Raumverständnis der GCC-Forschung und die mangelnde Konzeptualisierung der Territorialität (Leslie und Reimer 1999; Brown u. a. 2010; Kelly 2013; Coe und Yeung 2015).

Für den GPN-Ansatz hingegen hat die Territorialität von Produktionsnetzwerken und die „wo-Frage“ (Coe und Yeung 2015, 67) eine größere Bedeutung. Mit Bezug auf Manuel Castells’ These der zunehmenden Verflüssigung des Raums in der Netzwerkgesellschaft schreibt Peter Dicken:

„The world is *both* a ‚space of places‘ *and* a ‚space of flows‘. Production networks don’t just float freely in a spaceless/placeless world. Although transportation and communications technologies have, indeed, been revolutionized, both geographical distance and, especially, place are fundamental. Every component in a production network – every firm, every economic function – is, quite literally, ‚grounded‘ in specific locations.“ (Dicken 2007, 18, Herv. i. O.)

So war es die Absicht des GPN-Ansatzes, die wirtschaftsgeografischen Forschungen zu regionaler Entwicklung mit denen zu globalen Güterketten zu verbinden (Coe u. a. 2004) und damit die scheinbaren Gegensätze von „place/space, flow/fixity, and territory/network“ in ihrer Wechselbeziehung zu adressieren (Kelly 2013, 82). Mithilfe des Konzepts der Embeddedness sowie der Betonung der Multiskalarität von Produktionsnetzwerken versucht der GPN-Ansatz, die Brücke zwischen relationalen und territorialen Raumauffassungen zu schlagen und die gegenseitige Verankerung von Netzwerken und spezifischen Orten aufzuzeigen:

„A network methodology forces us to address the direct and indirect connectivities between economic activities stretched across geographical space but embedded in particular places. Thus, we have a mutually constitutive process: while networks are

²⁷ Der Begriff der Territorialität wird in der Konzeptualisierung der Räumlichkeit von Güterketten und Produktionsnetzwerken meist nicht im engeren Sinn mit Bezug auf ein klar begrenztes Territorium, einen Macht- oder Geltungsbereich verwendet (siehe Belina 2013, 88ff; Jessop, Brenner und Jones 2008, 390), sondern oft gleichbedeutend mit geografischem Raum, Ort oder Region – in Opposition zum relationalen Netzwerkraum. In Anlehnung daran verwende auch ich den Begriff in dieser Arbeit in seiner breiten Bedeutung.

embedded within territories, territories are, at the same time, embedded into networks.“ (Dicken u. a. 2001, 97)

Doch auch in der GPN-Forschung gibt es noch Bedarf, die „horizontal-territorialen Schnittstellen“ von globalen Produktionsnetzwerken genauer zu beforschen, wie Kleibert und Horner (2018) vorbringen. Auch Bok und Coe (2018) kritisieren einen zu starken Fokus auf die Netzwerkaspekte:

„Many studies of global production networks focus primarily on the ‚global‘, networked dimensions of production systems, at the expense of understanding the cities and territories that mutually constitute those global network formations; it is as though global production networks ‚touch down‘ on the head of the pin.“ (Bok und Coe 2018, 70, 71)

Da eine GPN-Analyse den Ort nur in Hinblick auf die Einflussfaktoren und Auswirkungen von Netzwerkaktivitäten erfassen könne, nicht aber in seiner Gesamtheit und Multidimensionalität, schlägt Philip Kelly (2013) vor, die Netzwerkanalyse durch ortsbasierte Untersuchungen zu ergänzen. Damit könnten territoriale Effekte zum Vorschein kommen und das Spannungsverhältnis zwischen Netzwerk und Ort werde produktiv gemacht. Die Sichtbarmachung von Menschen und Orten jenseits der Netzwerkinklusion – „[w]hat network ‚does not see““ (Werner 2016b, 465; vgl. Kelly 2013, 87) – verfolgen auch Bair und Werner, während sie die relationale Perspektive – „the ways in which places are iteratively forged in relation to one another“ (Werner 2016a, 8) – beibehalten (Bair und Werner 2011a; Werner 2016b). Und schließlich spricht sich Phelps dafür aus, die grundlegende Dialektik zwischen „differentiation and equalization, mobility and fixity, space and place, agglomerations and networks“ (Phelps 2017, 9) in der Wirtschaftsgeografie zu erhalten.

Die globalen Güterketten- und Produktionsnetzwerkansätze zielen also in unterschiedlichem Maß darauf ab, relationale Netzwerkmodelle und territoriale Sichtweisen miteinander in Bezug zu setzen. Orte und Territorien werden dabei meist als geografisch spezifische und historisch geformte soziale, politische oder wirtschaftliche Strukturen aufgefasst. Dennoch lassen sich in der aufgezeigten Dialektik auch physische Landschaften und die gebaute Umwelt mitdenken: Wie korrespondieren transnationale Firmenbeziehungen mit städtischen Räumen und translokale Produktionsabläufe mit Architekturen? Durch eine solche topografische Betrachtung der Orte oder Territorien wird die Komplementarität zum topologischen Netzwerkraum verstärkt und gleichzeitig wird eine in den Güterkettenuntersuchungen bislang vernachlässigte Dimension des Raumes in den Blick genommen.

Die räumlichen Konzepte aus der Güterkettenliteratur, die ich im Folgenden diskutiere, beleuchten unterschiedliche, stark miteinander korrespondierende Facetten des Spannungsverhältnisses zwischen dem Netzwerkraum und der konkreten Produktionsgeografie. Gleichzeitig zeigen sie Potenziale auf, in der Analyse Brücken zum gebauten Raum zu schlagen.

Scales

Im räumlichen Verständnis von globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken wie auch in ihrer Untersuchung nimmt die Skalarität der betrachteten Prozesse eine wichtige Rolle ein. Denn dieser Forschungsperspektive liegt die Erkenntnis zugrunde, dass sich in Zeiten zunehmender Globalisierung Produktionsaktivitäten nicht mehr nur auf nationalstaatlicher Ebene erfassen lassen. Vielmehr durchkreuzen die Güterketten die klassischen, als hierarchisch ineinander geschachtelt begriffenen Scales von Stadt, Region, Staat und Globus – und verbinden diese gleichzeitig. So sollte mit dem GCC-Ansatz die bisherige staatszentrierte

ökonomische Forschung durch eine Untersuchung auf verschiedenen Maßstabsebenen ersetzt werden:

„Our GCC framework [...] permits us to more adequately forge the macro-micro-links between processes that are generally assumed to be discretely contained within global, national, and local units of analysis.“ (Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 2)

Güterketten-Untersuchungen können dementsprechend die makroökonomischen Betrachtungsweisen der Weltsystemanalyse mit mikroökonomischen Fallstudien verbinden. In der weiteren GCC-Forschung sei die subnationale Untersuchungsebene allerdings vernachlässigt worden, so die spätere Kritik von GPN-Vertretern (Coe und Yeung 2015, 68). Im GPN-Ansatz wurde die Skalarität der ökonomischen Aktivitäten systematischer behandelt. Da globale Produktionsnetzwerke hier grundsätzlich als multiskalare Konfigurationen betrachtet werden, solle auch die GPN-Analyse verschiedene Maßstabsebenen berücksichtigen (Dicken u. a. 2001). Die Netzwerkmethodik, die nicht an bestimmte Skalen gebunden sei, verhindere, dass einzelne Maßstäbe priorisiert werden oder der binäre global/lokal-Gegensatz die Untersuchung bestimme:²⁸ „Instead, scales – including the body, neighbourhood, nation-state, region and globe – are mutually constitutive parts of a globalizing economy“ (ebd., 95). Vom menschlichen Körper oder von Stadtvierteln ist allerdings in späteren konzeptuellen Beiträgen keine Rede mehr; meist bleibt die Aufzählung relevanter Scales auf die lokale, regionale, nationalstaatliche und globale Ebene beschränkt, auch wenn man von einem dynamischen „global-lokal-Kontinuum“ ausgehe (Coe und Yeung 2015, 71).²⁹

Trotz der Betonung der Skalarität im GPN-Konzept wird aber nur selten Bezug auf die umfangreichen Scales-Debatten der Critical Geography seit den 1980er Jahren genommen (siehe z.B. Dicken u. a. 2001)(► **2.2.1**). So war der städtische Maßstab eine wichtige räumliche Ebene in den Scales-Modellen von Peter Taylor und Neil Smith (Wissen 2008), er wurde aber von der GPN-Forschung nicht aufgegriffen bzw. durch den kaum definierten und wenig untersuchten ‚lokalen‘ Maßstab ersetzt. Die GPN-Literatur unterscheidet nicht klar zwischen der Skalarität der beobachteten, grenzüberschreitenden Prozesse und Organisationsformen, denen der klassischen Raumcontainer (Region, Nationalstaat, Globus), die meist durch bestehende Governance-Ebenen definiert sind, und den Maßstäben der Analyse, die oft aufgrund der Datenverfügbarkeit festgelegt werden. Trotz des „maßstabstranzendierenden“ Charakters von Produktionsnetzwerken (Kelly 2013) diskutiert und reproduziert die Forschung eher die klassischen Scales von Staat und Region, während der Mikromaßstab

²⁸ Die Hierarchie der Skalen in der GPN-Forschung steht dennoch im Widerspruch zum konsequent relationalen Denken in ‚flachen‘ Netzwerken in der Akteur-Netzwerk-Theorie, auf die der GPN-Ansatz referiert (Murdoch 1998; Amin 2002; Marston, Jones und Woodward 2005). Das Lokale und das Globale stehen demnach im Netzwerk auf derselben Ebene und sind durch konkrete Akteure und ihre Aktivitäten immer gleichzeitig wirksam (Wissen 2008; Belina 2013). Doch auch sie fördern letztlich die Aufmerksamkeit für die räumliche Reichweite sozialer Interaktion und die Gleichzeitigkeit von Lokalisierung und Globalisierung (vgl. Steets 2008, 403).

²⁹ Coe und Yeung konzeptualisieren in ihrem „GPN-2.0-Ansatz“ diese Abfolge geografischer Skalen als „vertikale Dimension“ von globalen Produktionsnetzwerken, mit der die Organisations-Maßstäbe des Netzwerks bzw. die unterschiedlichen Handlungsreichweiten der Netzwerkakteure beschrieben werden. Bislang wurde in der Forschung zu globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken ‚Vertikalität‘ allerdings immer mit der Abfolge von Transformationsprozessen zwischen Rohstoffgewinnung, Verarbeitung, Distribution und Konsum sowie mit einer oft entsprechend hierarchischen Firmenstruktur in Beziehung gesetzt (siehe z.B. Coe, Dicken und Hess 2008). Als „horizontale Dimension“ hingegen definieren Coe und Yeung, in Übereinstimmung mit anderen Forschungsbeiträgen, die territoriale Einbettung der einzelnen Netzwerkaktivitäten in Orte, Regionen oder Länder (Coe und Yeung 2015, 68, 69). Mit diesen beiden Dimensionen formulieren Coe und Yeung ein abstraktes Raummodell, um die Multidimensionalität und Multiskalarität von Produktionsnetzwerken zu erfassen. Da mir die Unterscheidung der Dimensionen und die Zuordnung von bestimmten Aktivitäten oder Akteurstypen zu bestimmten Scales allerdings nicht plausibel erscheint, gehe ich darauf in dieser Arbeit nicht näher ein.

städtischer Gebiete und physischer Raumerfahrung nur selten eine Rolle spielt. Das Potenzial der multiskalaren Forschung wurde also konzeptuell und empirisch noch nicht voll ausgeschöpft.

Auch die Untersuchung der räumlich-materiellen Strukturen globaler Produktionsnetzwerke erfordert eine multiskalare Herangehensweise, um „die global-lokalen Verbindungen“ (Bair 2010, 30), die dem Forschungsgegenstand inhärent sind, zu erfassen. Doch während der Untersuchungsmaßstab in der sozialwissenschaftlichen Forschung meist durch die Reichweite sozialer Konfigurationen definiert ist, so wird er in der städtebaulichen Forschung üblicherweise anhand der Dimension der betrachteten gebauten Räume (Gebäude, Gebäudekomplex, Stadtviertel etc.) und dem Detailgrad der Betrachtung bestimmt und mithilfe numerischer Plan-Maßstäbe (1:500, 1:1000 oder 1:10.000 etc.) beschrieben. Hier wäre zu überprüfen, inwieweit eine kartografische Analyse von Territorien und Beziehungen im Raum entlang derart definierter Maßstäbe die notwendige Multiskalarität der Güterkettenforschung umsetzen, verfeinern, ergänzen oder ihre vorgeprägten Raumeinheiten infrage stellen kann und nach welchen Kriterien im Gegenzug die numerischen Maßstäbe einer solchen Untersuchung bestimmt werden müssen.

Räumlicher Grundbaustein der Untersuchung

Das Verständnis von Ort und Territorialität der verschiedenen Güterkettenansätze kommt besonders im Maßstab zum Ausdruck, mit dem einzelne Produktionsstandorte bzw. Knoten innerhalb der Netzwerke betrachtet werden. So erklärte Gary Gereffi (1994, 113) in der ersten Formulierung des GCC-Konzepts, dass Nationalstaaten nicht die ideale Analyseeinheit seien, da Produktion in subnationalen Wirtschaftsregionen stattfindet. Dennoch blieb die kleinste Einheit der GCC- wie auch der GVC-Forschung häufig der Nationalstaat,³⁰ während lokale oder regionale Kontexte und Auswirkungen globaler Güterketten in der Forschung wenig Beachtung fanden (Leslie und Reimer 1999; Coe und Yeung 2015, 11, 68, 70). Der GPN-Ansatz hingegen definiert die subnationale Region als „geografischen Grundbaustein“ der Analyse (Coe und Yeung 2015, 18). Zum einen seien alle Unternehmen innerhalb globaler Produktionsnetzwerke in bestimmte Regionen eingebettet und durch deren soziale, kulturelle und wirtschaftliche Bedingungen geprägt, zum anderen seien die Entwicklungseffekte der Einbindung in globale Produktionsnetzwerke vor allem auf regionaler Ebene spürbar (Coe u. a. 2004). Die Region wird allerdings nur sehr vage definiert als „a porous territorial formation whose notional boundaries are straddled by a broad range of network connections“ (Coe u. a. 2004, 469). Coe und Yeung (2015, 168) zählen darunter zum Beispiel Stadtstaaten, Stadtregionen, Bundesstaaten, Provinzen oder Teile davon und setzen eine kohärente regionale Wirtschafts- und Verwaltungsstruktur für die Definition einzelner Regionen voraus.³¹ Die eigentlichen Prozesse mögen zwar an konkreten Orten stattfinden, sie seien aber immer in eine breitere regionale Wirtschaft eingebettet. So erwähnt die konzeptuelle GPN-Literatur zwar wiederholt den ‚lokalen‘, also subregionalen Maßstab, führt diesen aber kaum aus.

³⁰ Der stark aggregierte Blick auf ganze Produktionsländer kann zum einen auf die beschränkte Verfügbarkeit von detaillierteren Wirtschaftsdaten zurückgeführt werden, zum anderen spiegelt er die grobkörnigen Raumkategorien von Zentren und Peripherien in der Weltsystemanalyse wider (Dicken u. a. 2001, 99, 100; Coe und Yeung 2015, 11, 68, 70).

³¹ In einem Beitrag mit Rachel Bok präzisiert Neil Coe später, dass die „funktionale Stadtregion“ als analytische Grundeinheit definiert werden bzw. mit den bisherigen GPN-Ausführungen zur Region gleichgesetzt werden könne (Bok und Coe 2018).

Jüngere Forschungsbeiträge bemühen sich zum einen, die untersuchten Netzwerkknoten als unterschiedliche „geografische Formationen“ (Phelps 2017) zu betrachten und durch räumliche Metaphern wie etwa Gateway oder Korridor zu charakterisieren (siehe z.B. Breul 2019; Tups und Dannenberg 2021; Scholvin 2021)(► 2.3.2). Zum anderen gibt es eine wachsende Zahl an Studien, die einen genaueren Blick auf spezifische Produktionsregionen werfen, auf Differenzierungen innerhalb von städtischen und ländlichen Regionen hinweisen (Bair und Werner 2011b; Werner 2016a; Bok und Coe 2018) und auch kleinmaßstäbliche Beobachtungen in städtischen Räumen einschließen (Kelly 2013; Kleibert 2015). Niels Fold (2014) führt die „Siedlungsebene“ als Untersuchungsmaßstab sogar in den GVC-Ansatz ein (► 2.3.2). Die genaue Definition und Untersuchung des ‚lokalen‘ Maßstabs bis hin zur systematischen Betrachtung gebauter städtischer Räume bleibt aber der weiteren Forschung überlassen. So fordern Kleibert und Horner (2018, 232) „an opening-up of the ‚black-box‘ of the region“ und eine Analyse auf subregionaler und städtischer Ebene, die auch Polarisierungsprozesse innerhalb von Regionen erfassen kann.

Territoriale Einbettung

Die Beziehung zwischen einer wirtschaftlichen Aktivität innerhalb globaler Produktionsnetzwerke und der Region, in der sie stattfindet, wird in der Literatur mit dem Begriff der *Embeddedness* beschrieben.³² Die Idee der Integration von Unternehmensaktivitäten in lokale soziale Netzwerke ist bereits in der ersten GCC-Definition angelegt, wo es heißt: „These networks are situationally specific, socially constructed, and locally integrated, underscoring the social embeddedness of economic organization.“ (Gereffi, Korzeniewicz und Korzeniewicz 1994, 2) Diese Idee sei aber in der folgenden GCC-Forschung verloren gegangen, so die spätere Kritik, und die institutionellen Kontexte einzelner Knoten seien zu stark vernachlässigt worden (Dicken u. a. 2001, 100; Leslie und Reimer 1999, 410; Coe und Yeung 2015, 11). Im GPN-Ansatz hingegen ist die *Embeddedness* eine der drei Hauptanalysekategorien: Zusammen mit der Wertschöpfung (*value*) und der Machtverteilung (*power*) innerhalb eines Produktionsnetzwerks determiniere die Art der Einbettung die Aussichten für wirtschaftliche und soziale Entwicklung in einer Region (Henderson u. a. 2001). Dabei wird unterschieden zwischen *territorial*, *societal* und *network embeddedness* (Hess 2004; Coe und Yeung 2015, 17, 18). Die *territorial embeddedness* beschreibt die Verankerung von Unternehmen an spezifischen Orten³³ (Hess 2004; Coe und Yeung 2015, 17, 18). Peter Dicken illustriert dieses Verhältnis so: „Such grounding is both physical (in the form of the built environment) and also less tangible (in the form of localized social relationships and in distinctive institutions and cultural practices).“ (Dicken 2007, 18) In den konzeptuellen Darstellungen der GPN-Literatur spielt die physische Umgebung allerdings keine weitere Rolle und die *territorial embeddedness* beschränkt sich auf die „weniger greifbare“ sozioökonomische Einbettung der Unternehmen in regionale Kontexte (Henderson u. a. 2001; Hess 2004; Coe und Yeung 2015). Meist wird dabei zum einen die institutionelle Dimension hervorgehoben – die für den jeweiligen Ort relevanten Regulierungen auf verschiedenen Maßstabsebenen – und zum anderen die Anbindung an regionale Unternehmenscluster, wie sie Hess (2004) unterstreicht. Nach diesem Verständnis bestimmen besonders die Art und das Maß der Einbettung eines global vernetzten Unternehmens in die regionale Wirtschaft über regionale

³² Der Begriff der *Embeddedness* wurde in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften durch Karl Polanyi und Mark Granovetter geprägt, die die Einbettung wirtschaftlicher Aktivitäten jedoch nicht territorial, sondern sozial und institutionell betrachteten, und erst später in der Wirtschaftsgeografie auf die Einbettung von Unternehmen in die lokalen Netzwerke spezifischer Produktionsregionen bezogen (Hess 2004).

³³ *Societal embeddedness* bezeichnet hingegen den gesellschaftlichen Hintergrund, der die Aktivitäten eines Unternehmens auch außerhalb seiner Herkunftsregion prägt, und *network embeddedness* beschreibt die Konnektivität eines Knotens innerhalb des topologischen Netzwerkraums (Hess 2004; Coe und Yeung 2015, 17, 18).

Entwicklungseffekte und wirtschaftliches Upgrading. Die spezifische Beziehung zwischen Regionen und globalen Produktionsnetzwerken betonen auch Bair und Werner, und sie weisen besonders auf das individuelle Zusammenspiel vielschichtiger und langfristiger lokaler und globaler Dynamiken hin, die diese Beziehung prägen. Gleichzeitig betonen sie in ihren Fallstudien aber auch die Flüchtigkeit der globalisierten Produktion – trotz lokaler wirtschaftlicher Verankerung und dem Upgrading der Industrie (Bair und Werner 2011a; Werner 2016a).

Die Einbettung einzelner Netzwerkknoten an spezifischen Orten ist also in der GPN-Forschung von zentraler Bedeutung. Doch im Konzept der *territorial embeddedness* sind regionale Differenzierungen, physische Topografien und gebaute Räume bislang nicht inbegriffen. Stattdessen fördert der Blick auf die wirtschaftlichen, sozialen oder politischen Strukturen einer Region ein Verständnis des Territoriums als Beziehungsraum. Hess (2004, 174) argumentiert sogar, bisherige Auffassungen von Embeddedness in der Wirtschaftsgeografie seien „overterritorialized“, da sie die globalen Beziehungen von Regionen nicht ausreichend berücksichtigten. Im Gegensatz dazu kritisiert Kelly (2013), dass das Konzept der Embeddedness den Ort nur in Bezug auf die Unternehmensaktivität betrachte und so dem Netzwerk unterordne. Dennoch bietet das Konzept der Embeddedness die Möglichkeit, auch die Einbettung von globalisierten Produktionsprozessen in städtische und bauliche Kontexte mitzudenken und zu analysieren. Im Sinne dieses Konzepts ließen sich nicht nur die räumlich-geografische Verortung und der physische Kontext von Produktionsorten analysieren, sondern auch die Rückwirkungen, die diese physische Einbettung auf die Netzwerkaktivitäten des betreffenden Unternehmens haben kann: Sind die Standorte etwa baulich und funktional eng in ihre städtischen Kontexte integriert oder handelt es sich um Enklaven, die sich auch physisch von ihrer Umgebung isolieren? Und wie wirkt sich diese städtische Situation auf die Verfügbarkeit von Arbeitskräften oder auf lokale Produktionsbeziehungen aus? Gleichzeitig schließt die Einbettung in institutionelle Kontexte die planerische Regulierung ein, die eine Unternehmensansiedlung an einem spezifischen Ort möglich macht, einschränkt oder verhindert.

Gegenseitige Transformation und Wirkmacht des Raums

Die konzeptuelle GPN-Literatur betont wiederholt – so auch mit dem Konzept der Embeddedness – wie sich globale Produktionsnetzwerke und die spezifischen Umgebungen, in die sie eingebettet sind, gegenseitig transformieren:

„In order to understand the dynamics of development in a given place, then, we must comprehend how places are being transformed by flows of capital, labour, knowledge, power etc. and how, at the same time, places (or more specifically their institutional and social fabrics) are transforming those flows as they locate in place-specific domains.“ (Henderson u. a. 2001, 5)

Die Forschung müsse also „die Flüsse *und* die Orte *und* ihre dialektischen Verbindungen“ (Henderson u. a. 2001, 5, Herv. i. O., eigene Übers.) in den Blick nehmen. Orte (die hier vor allem durch ihre institutionellen und sozialen Strukturen gekennzeichnet sind) werden also nicht nur durch die transnationalen Netzwerke transformiert, ihnen wird vielmehr eine aktive, transformative Rolle zugeschrieben:

„Geography, however, is not just the physical surface on which these value activities are organized and performed. Rather, geography can be an active space that shapes the territorial constitution and configuration of these network activities.“ (Coe und Yeung 2015, 67–68)

Die Wechselwirkung zwischen spezifischen Orten und globalen Produktionsnetzwerken hebt auch die Disarticulations-Perspektive hervor. So bieten Orte durch ihre Individualität, die sich aus vielschichtigen historischen Prozessen ergibt, entscheidende Bedingungen für deren Netzwerkinclusion, während die kapitalistische Weltwirtschaft diese nutzt und modifiziert: „Places do not ‚enter into‘ global supply chains; rather, places and global arrangements of production dynamically reproduce one another.“ (Werner 2016a, 185)

Städtische Entwicklungen, physische Topografien und die gebaute Umwelt sind in diesem aktiven Zusammenspiel bislang allerdings nicht mitgedacht. Doch für die Untersuchung der physischen Räume globalisierter Produktion liefert die These der gegenseitigen Transformation von Produktionsnetzwerken und Orten einen wichtigen Anknüpfungspunkt. Denn damit kann ergründet werden, inwieweit auch physische Räume im Zusammenspiel mit globalen Produktionsnetzwerken eine eigene Wirkmacht entfalten. In diesem Sinne lassen sich städtische Entwicklung und die gebaute Umwelt nicht nur als Resultate von globalisierter Produktion an bestimmten Orten verstehen, sondern auch als Einflussfaktoren für die Standortstrukturen und Aktivitäten innerhalb transnationaler Produktionsnetzwerke. So gilt entsprechend für die Untersuchung der physischen Produktionsstandorte: „The analytical necessity, therefore, is to unpack the *mutual transformation* of both the firms/networks and the places in which they are embedded.“ (Coe und Yeung 2015, 14, Herv. i. O.)

Strategic Coupling

Die aktive Rolle von Orten oder Geografien wird besonders in der Idee des Strategic Coupling betont, die das Embeddedness-Konzept im GPN-Ansatz erweitert: Strategic Coupling findet nach ursprünglicher Definition statt, wenn regionale Ökonomien mit globalen Produktionsnetzwerken verknüpft werden. Dieser beiderseits intentionale Prozess sei aber nur möglich, wenn die regionalen wirtschaftlichen Ressourcen oder Angebote (*assets*) dem strategischen Bedarf (*strategic needs*) der translokalen Netzwerkakteure entsprechen. Dabei wird die Rolle institutioneller, insbesondere staatlicher Aktivitäten betont, die die regionalen Standortvorteile fördern und nach außen bewerben – wie etwa Ausbildungsmaßnahmen, Unternehmensförderungen, Infrastrukturverbesserungen oder Subventionen für ausländische Investitionen. Auf verschiedenen Governance-Ebenen operierende Institutionen³⁴ liefern damit „den Klebstoff, der globales Kapital bindet und das regionale Potenzial freisetzt“ (Coe u. a. 2004, 474, eigene Übers. vgl. Coe und Yeung 2015, 20). Aus dem Verhandlungsprozess zwischen regionalen, nationalen und globalen Akteuren resultiert schließlich die Art des Coupling und das dementsprechende Potenzial für regionale wirtschaftliche Entwicklung. Aus Sicht des GPN-Ansatzes ist die Beteiligung an globalen Produktionsnetzwerken zwar Bedingung und Schlüsselmechanismus für regionale Entwicklung, diese müsse aber nicht automatisch positiv sein.³⁵ Dennoch wurde die implizit positive Auffassung des Strategic Coupling dafür kritisiert, dass sie strukturelle Machtverhältnisse zu sehr ausblende und die Möglichkeit von Downgrading und Decoupling, die aus der Abhängigkeit von Global Players und ihrer Standortmobilität resultiert, nicht ausreichend berücksichtige (MacKinnon 2012; McGrath 2018; Werner 2016b). Der *inclusionary bias*, den der Fokus auf das Coupling in der empirischen Forschung mit sich bringe, könne aber durch längerfristige Betrachtungen überwunden werden, die auch die Rückzugs- und Verlagerungsprozesse globaler Produktionsnetzwerke und deren (negative) Auswirkungen auf Orte und lokale

³⁴ Diese werden als „a cooperative set of state, labour and business institutions“ (Coe u. a. 2004, 476) beschrieben, die sowohl auf regionaler als auch auf staatlicher Ebene operieren können (Coe, Yeung 2015, 20).

³⁵ So etwa, wenn regionale Unternehmen in starker Abhängigkeit von global agierenden Leitunternehmen bleiben oder wenn die Profite aus der Region ausgeführt werden. Auch wird die Möglichkeit eines Decoupling oder Recoupling eingeräumt (Coe u. a. 2004).

Akteur*innen erfassten. Denn gerade die Brüche und Ausschlüsse seien den äußerst selektiven Coupling-Prozessen inhärent (McGrath 2018; Werner 2016b). Mit dem Update auf GPN 2.0 haben Coe und Yeung (2015, 165ff) das Konzept des Strategic Coupling differenziert und auf die wiederholte Kritik reagiert: Sie schlagen vor, die Coupling-Prozesse einzelner Unternehmen über längere Zeit zu betrachten und in den resultierenden *value capture trajectories* auch Downgrading und Decoupling zu berücksichtigen. Durch die Aggregation der individuellen Trajektorien in einer Region³⁶ kommen laut Coe und Yeung meist dominierende Muster zum Vorschein, die sie in unterschiedliche Arten (*modes*)³⁷ und Typen (*types*) des Strategic Coupling einteilen. Aus der Verknüpfung bestimmter Coupling-Arten mit spezifischen geografischen Formationen generieren sie acht Coupling-Typen, die in Richtung großmaßstäblicher Raumtypen deuten, wie etwa Innovationszentren, Global Cities, Logistikhubs, Produktionsstandorte oder Regionen der Rohstoffgewinnung. Bok und Coe (2018) zeigen schließlich, dass all diese Coupling-Typen mit Stadtregionen gleichgesetzt werden können und dass die Stadtpolitik eine wesentliche Funktion in Strategic-Coupling-Prozessen einnimmt.

Der Prozess, durch den Orte und Produktionsnetzwerke miteinander verknüpft und auch wieder getrennt werden – nennt man es nun (De-)Coupling oder (Dis-)Articulation – ist äußerst wichtig für die Untersuchung der städtischen Orte und gebauten Räume, in denen globalisierte Produktion stattfindet. Denn die entscheidenden Fragen nach dem „Wo?“ (Coe und Yeung 2015, 67) und „Warum dort?“ sind nur zu beantworten, wenn die Umstände der Standortwahl oder -verlagerung ermittelt werden: Akteursstrukturen, strategische Interessen, lokale Bedingungen, Verhandlungen sowie institutionelle Strukturen, die Produktionstätigkeiten an bestimmten Orten ermöglichen, verhindern oder verdrängen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Rolle physischer und baulicher Bedingungen – wie etwa das Vorhandensein von Bauland, geeigneten Gebäuden oder Infrastrukturen – für das Coupling oder Decoupling noch weitgehend unerforscht. Gleichzeitig bietet der Blick auf die strategischen Aktivitäten regionaler oder nationaler Institutionen das Potenzial, den Einfluss von Stadtpolitik (Bok und Coe 2018) wie auch von planerischer Regulierung und baulichen Maßnahmen auf das Coupling zu verstehen, die in der jüngeren Literatur bereits zunehmend Berücksichtigung finden (Gao u. a. 2017; Jaffee 2019). Doch planerische Maßnahmen und städtisches Wachstum können auch räumliche Verlagerungen und ein Decoupling befördern, wie der Fall Istanbul zeigt. Zudem gehen Standortentscheidungen nicht immer aus strategischen Verhandlungen auf der Ebene von Leitunternehmen und staatlichen Institutionen hervor (vgl. ► 5.2 und ► 6.2). Wenn es in diesem Sinne gelingt, das Coupling-Konzept weniger normativ, als komplexen und auch widersprüchlichen, nicht immer strategischen und langfristigen Prozess aufzufassen, der verschiedene Akteure und Skalaritäten einbezieht, bietet es wertvolle Anhaltspunkte, um die Bedingungen von Unternehmensansiedlungen und Standortverlagerungen in räumlicher und zeitlicher Perspektive zu untersuchen. Zudem kann eine kleinräumliche Untersuchungsperspektive die Anwendbarkeit des Coupling-Konzepts, das bislang in der Regel auf größere Wirtschaftsregionen bezogen ist, auch auf kleinere Gebietseinheiten überprüfen und die Rolle lokaler Differenzierungen ergründen.

³⁶ Sie adressieren damit vor allem das „Aggregations-Problem“ in der bestehenden Literatur, die oft von Coupling und Upgrading einzelner Firmen auf das Coupling und die Entwicklung ganzer Regionen schließt (Coe und Yeung 2015, 179). Zudem weist Hassink (2021) darauf hin, dass in der Coupling-Literatur meist regionale Cluster eines spezifischen Sektors untersucht würden anstatt aller relevanten Sektoren einer Region. Auf diese Weise könne die regionale wirtschaftliche Entwicklung aber nicht umfassend – wie im ursprünglichen Konzept intendiert – adressiert werden. Um regionale Entwicklungseffekte besser auf die Netzwerkintegration zurückführen zu können, beschäftigt sich etwa Fold (2014) explizit mit Regionen, die nur von *einem* globalisierten Produktionssektor bestimmt werden.

³⁷ Die drei Arten des Coupling beschreiben das Kräfteverhältnis zwischen regionalen Unternehmen und globalen Produktionsnetzwerken (Coe und Yeung 2015, 184).

Entwicklungseffekte und ungleiche Entwicklung

Bei den erklärten Zielen der Güterkettenforschung stehen zwei Begriffe im Zentrum, die die Auswirkungen der globalisierten Produktionsaktivitäten auf geografische Räume betreffen: Zum einen geht es darum, die zunehmende „ungleiche Entwicklung“ (*uneven development*) verschiedener Weltregionen durch die detaillierte empirische Beforschung der weltwirtschaftlichen Strukturen besser erklären zu können. Zum anderen möchte man die „Entwicklung“ (*development*) einzelner Produktionsregionen als Resultat ihrer Eingliederung in globale Produktionsstrukturen untersuchen und Umstände identifizieren, die einer positiven sozioökonomischen Entwicklung förderlich sind. Während die Weltsystemanalyse Güterketten ursprünglich als Mechanismus ansah, mit dem globale Disparitäten ausgenutzt und reproduziert werden, nahmen die GCC-, GVC- und GPN-Ansätze die Eingliederung in Güterketten und Produktionsnetzwerke immer mehr als Chance für weniger entwickelte Länder wahr, zu Wirtschaftswachstum und mehr Wohlstand zu gelangen. Dementsprechend verschob sich der Fokus der Forschung von den negativen Folgen auf die positiven „Entwicklungseffekte“³⁸ der globalisierten Produktion. So wurde in den GCC- und GVC-Ansätzen das industrielle Upgrading als Untersuchungsgegenstand hervorgehoben, während der GPN-Forschungsrahmen die regionale Entwicklung³⁹ ins Zentrum stellte. Wie die derart relevanten Entwicklungseffekte zu bestimmen und zu bewerten sind, wurde jedoch lange Zeit nicht genau definiert. Während meist die Steigerung lokaler Wertschöpfung im Vordergrund stand, fragten andere Autor*innen etwa nach der Verbesserung der Arbeits- oder Lebensbedingungen (Barrientos, Gereffi und Rossi 2011; Kelly 2013; Rossi, Luinstra und Pickles 2014). Coe und Yeung (2015, 167) stellten schließlich klar, dass sie in ihrem GPN-2.0-Ansatz ausschließlich die *wirtschaftliche* Entwicklung der betreffenden Regionen betrachten, die sie definieren als „a process that results in the improvement of economic conditions within a particular territorial unit“, und die zum Beispiel in lokalen Profiten, einer Veränderung der Firmenstruktur oder einem Technologietransfer zum Ausdruck kommt (ebd., 181ff). Dennoch wiesen sie wiederholt darauf hin, dass es Ziel ihrer Theorie sei, die ungleiche Entwicklung im globalen Kapitalismus zu erklären (Coe und Yeung 2015; 2019), und sie räumten explizit auch die Möglichkeit negativer regionaler Auswirkungen ein (Coe und Yeung 2015, 189).

Andere Autor*innen übten dennoch Kritik an der eingeschränkten Definition regionaler Entwicklung – etwa der Vernachlässigung von ökologischem und sozialem Upgrading – und an dem normativen Entwicklungsbegriff, der hier reproduziert werde (McGrath 2018), während gleichzeitig strukturelle Hierarchien auf der Makroebene außer Acht gelassen würden (Werner 2019).⁴⁰ So betont etwa Selwyn (2019; 2020) mit dem Konzept der *global poverty chain*, dass globale Produktionssysteme die strukturellen Abhängigkeiten oft vergrößern statt zu ihrer Überwindung beizutragen. Insbesondere die Disarticulations-Perspektive stellt – mit Rückbezug auf die Weltsystemtheorie und andere neomarxistische Positionen seit den 1980er Jahren (Werner 2016a, 6ff; Werner 2019) – die Frage der ungleichen Entwicklung wieder ins Zentrum der Untersuchung. Sie betrachtet ungleiche Entwicklung sowohl als

³⁸ Im GPN-Ansatz werden diese durch verschiedene Begriffe umschrieben: „developmental consequences“, „possibilities for economic development and prosperity“ (Henderson u. a. 2001, 31, 5), „regional developmental outcomes“ (Coe u. a. 2004, 471), „developmental impacts“ oder „territorial development implications“ (Coe und Yeung 2015, 21, 23).

³⁹ Regionale Entwicklung wird hier sogar als die Folge der Verknüpfung von globalen Produktionsnetzwerken und regionalen Ökonomien definiert, was andere Arten der Entwicklung implizit ausschließt (Coe u. a. 2004, 469).

⁴⁰ Zu der Kritik nehmen Coe und Yeung in verschiedenen Aufsätzen Stellung (siehe z.B. Coe und Yeung 2019). Hier erklären sie, dass sie mit GPN 2.0 als *meso-level theory* das Forschungsfeld bewusst eingeengt hätten, um die analytische Leistungsfähigkeit und das Erklärungspotenzial des Ansatzes zu erhöhen. Insofern könne ihre GPN-Theorie nicht alle kapitalistischen Dynamiken und territorialen Auswirkungen integrieren; diese müssten durch weitere Perspektiven ergänzt werden.

konstitutive Grundlage wie auch als Ergebnis der Formation globaler Produktionsnetzwerke (Bair und Werner 2011a; Werner 2016b). Gleichzeitig werden hier neben den wirtschaftlichen Entwicklungseffekten auf bestimmte Orte auch soziale Differenzierungen, Arbeitslosigkeit, Konflikte und alltägliche Überlebensstrategien zum Gegenstand der Forschung (Bair und Werner 2011a; Bair und Werner 2011b; Werner 2016a). So zielt die Disarticulations-Perspektive auf eine „feinkörnigere Analyse regionaler Differenzierung“ (Werner 2016b, 465, eigene Übers.), um die Muster aus Inklusion und Exklusion nicht nur auf globaler, sondern auch auf regionaler oder lokaler Maßstabebene aufzudecken. In diesem Sinn stellt auch Kelly die sozialen und räumlichen Disparitäten als Folge der selektiven Integration von Menschen und Orten in globale Produktionsnetzwerke heraus. Er argumentiert, dass wichtige Entwicklungseffekte dieser Integration erst durch den Blick auf *territoriale* Veränderungen zum Vorschein kommen – wie etwa der Wandel von Flächennutzungen und physischen Landschaften, die Umweltauswirkungen der Industrie oder die Veränderung lokaler Haushaltsstrukturen und Lebenssituationen. Auf ähnliche Weise erklärt Fold (2014), dass die Lebensgrundlage der Menschen bei der Frage der regionalen Entwicklungseffekte globaler Marktintegration berücksichtigt werden müsse und dass diese sich vor allem in der (oft ungleichen) Entwicklung städtischer oder ländlicher Siedlungen innerhalb der Region offenbare. So spricht auch er sich für eine feinkörnigere Untersuchung regionaler Wertschöpfungsgewinne und der territorialen Dimension regionaler Entwicklung „in a more literal and tangible sense“ (Fold 2014, 782) aus. Dieser Argumentation folgen Kleibert und Horner (2018), wenn sie mehr Aufmerksamkeit für die *territorialen* Entwicklungseffekte fordern. Besonders die räumliche Polarisierung und Fragmentierung innerhalb von Regionen und Städten müsse dabei eingehender untersucht werden. Schließlich räumen auch Bok und Coe (2018, 81) ein, dass „a more multifaceted approach towards regional development and value capture“ notwendig sei, um die ungleiche räumliche und soziale Verteilung der Wertschöpfungsgewinne *innerhalb* von (Stadt-)Regionen sichtbar zu machen. Damit rücken Brüche und Verlagerungen, Entwertung und Desinvestition als unvermeidliche Schattenseiten der Formation globaler Produktionsnetzwerke in den Fokus. Das Zusammenspiel globaler Produktionsnetzwerke mit der materiellen Umwelt spielt auch dann zunehmend eine Rolle, wenn – wie in der jüngeren Literatur vermehrt – auf die ökologischen Auswirkungen globaler Produktionsnetzwerke hingewiesen wird (Coe und Yeung 2019; Werner 2022), so etwa in Bezug auf die Extraktion natürlicher Ressourcen (Phelps, Atienza und Arias 2018; Arboleda 2020) oder die Externalitäten in der Warenproduktion und -logistik (Ouma und Stenmanns 2021; Marchi u. a. 2019).

All diese Positionen liefern wichtige Anstöße – im Sinne eines breiteren und weniger normativen Entwicklungsbegriffs –, auch die kleinräumige, physische Transformation der Orte wirtschaftlicher Aktivitäten als territoriale Entwicklungseffekte globaler Produktionsnetzwerke zu betrachten. Damit rückt die Urbanisierung als Folge globaler Produktionsaktivitäten ins Blickfeld, die bislang in der Güterkettenforschung weitgehend ausgeblendet wurde, obwohl sie maßgebliche Auswirkungen auf lokale wirtschaftliche Dynamiken und die Lebensbedingungen der Menschen hat. Gleichzeitig kann die Analyse der gebauten Umwelt eine räumliche Polarisierung oder Fragmentierung insbesondere im subregionalen, städtischen Maßstab – etwa in Form von verstärkter Flächenkonversion und Bautätigkeit wie auch von Stagnation, Leerstand oder Verfall – als Folge der Netzwerk(des)integration aufzeigen. Sie lenkt den Blick auf weitere Schattenseiten der Netzwerkintegration wie etwa Konflikte um Raum und Boden, Prozesse der Enteignung und Verdrängung (siehe etwa Beyer und

Hagemann 2021) oder Umweltschädigungen infolge der Ansiedlung von Produktionsanlagen.⁴¹

Archipel der globalisierten Produktion

Tritt man nun vom Blick auf die Wechselwirkungen zwischen globalen Produktionssystemen und einzelnen Standorten einen Schritt zurück und betrachtet die geografische Gesamtkonfiguration globaler Güterketten oder Produktionsnetzwerke, so entsteht das Bild einer komplexen Räumlichkeit, die auf verschiedene Arten beschrieben und konzeptualisiert worden ist. Die Weltsystemanalyse liefert ein grobkörniges, stark polarisiertes Muster aus Kernregionen (im globalen Norden), Semiperipherien und Peripherien (meist im globalen Süden). Die Commodity Chains, die die Regionen miteinander verbinden, werden gleichzeitig als Ursache ihrer ungleichen Entwicklung betrachtet (Hopkins und Wallerstein 1986). Dieses grobe räumliche Muster wurde implizit von den GCC- und GVC-Ansätzen übernommen, die vor allem wirtschaftliche Nord-Süd-Beziehungen zum Gegenstand der Forschung machten. Es wurde inzwischen durch eine Reihe empirischer Beiträge zu Produktionsbeziehungen zwischen Ländern des Südens korrigiert (Horner und Nadvi 2018; Kleibert und Horner 2018). Dennoch blieb die Gesamtformation der globalen Produktions- und Distributionsnetzwerke, die Gereffi mit dem Begriff der *territoriality* zu erfassen suchte (Gereffi 1994, 97),⁴² im GCC- wie auch im GVC-Ansatz wenig konzeptualisiert. So wurde erst kürzlich angemahnt, dass sich die Empirie stärker mit der tatsächlichen geografischen Reichweite und Verteilung von Wertschöpfungsketten beschäftigen müsse, um die Behauptung *globaler* Netzwerke zu untermauern, zum Beispiel in Form von GVC-Mappings (Kano, Tsang und Yeung 2020). Im GPN-Ansatz, der die Brücke zwischen dem topologischen Netzwerkraum und den horizontalen Territorien einzelner Netzwerkknoten schlägt, wird die hybride Gesamtkonfiguration globaler Produktionsnetzwerke als diskontinuierliches Muster einzelner, relational vernetzter Regionen verstanden: „[The production networks] ‚cut through‘ state boundaries in highly differentiated ways, [...] to create structures which are ‚discontinuously territorial‘.“ (Henderson u. a. 2001, 17–18) Martin Hess wendet auf diese diskontinuierlich-territoriale Raumstruktur das Bild des Archipels an, das er von Hein (2000) entlehnt. Demnach erschaffen multiskalare globale Produktionsnetzwerke eine „archipelago economy“ that consists of a number of places and localities, linked across space by relations of embedded actors and changing shape and scope over time“ (Hess 2004, 176).

Die räumliche Metapher des Archipels für die alten und neuen Muster globaler Arbeitsteilung haben Michiel van Meeteren und Jana Kleibert (2022) kürzlich weiterentwickelt, indem sie auch ihre Funktionsmechanismen beschrieben. Auch die Vertreter*innen der Disarticulations-Perspektive argumentierten, dass globale Produktionssysteme immer neue Ein- und Ausschlüsse auf unterschiedlichen Maßstabsebenen bewirken, und sie verstehen diese ebenfalls als diskontinuierliche räumliche Konfigurationen mit dynamischen Grenzziehungen (Bair u. a. 2013, 2544). Sie ermutigen gleichzeitig dazu, auch die Räume außerhalb der inselhaften Territorien der Netzwerkinklusion in die Untersuchung einzubeziehen (Bair und

⁴¹ Berücksichtigt man in diesem Kontext auch die aktiven staatlichen und internationalen Bemühungen um die „Entwicklung“ – das „*big D*“ *development* (McGrath 2018, 8, 9) – einzelner Länder und Regionen, so rücken erneut die oft umfangreichen planerischen und baulichen Maßnahmen zur Unterstützung des Strategic Coupling ins Blickfeld. So wurde in Äthiopien etwa von Regierungsseite – mit Unterstützung ausländischer Entwicklungsgelder – eine Reihe großer Industrieparks angelegt, um die Eingliederung in globale Produktionsnetzwerke und die Industrialisierung des Landes zu forcieren (Beyer und Hagemann 2018; 2021a; Beyer, Elsner und Hagemann 2021).

⁴² Gereffi beschrieb das weltweite Muster der Bekleidungsproduktion für US-amerikanische Einkäufer als Modell konzentrischer Kreise. Dabei abstrahierte er jedoch von den tatsächlichen geografischen Standorten (Gereffi 1994, 110–113).

Werner 2011a; Werner 2016b). Das Resultat dieser räumlich diskontinuierlichen Produktionsbeziehungen wird von anderen Autor*innen als ein multiskalares, feinkörniges Patchwork territorial verankerter sozialer und wirtschaftlicher Ungleichheit (Coe und Yeung 2019; mit Bezug auf Martin u. a. 2018) oder auch als „interconnected mosaic of porous urban-regional economies“ (Bok und Coe 2018, 72) beschrieben.

Globale Produktionsnetzwerke generieren also diskontinuierliche, inselhafte, translokal vernetzte Territorien und hierarchische Raumbeziehungen. Häufig entstehen „Enklaven“ (Phelps 2017; Kleibert 2015), die mit geografisch weit entfernten Orten in engem Bezug stehen, während Gebiete in direkter Nachbarschaft ausgeschlossen bleiben (vgl. ► 2.3.2 zur räumlichen Figur von Netzwerkknoten).⁴³ Hier lässt sich eine Brücke zur relationalen Stadtforschung schlagen, in der die Untersuchung diskontinuierlicher, aber relational verbundener Territorien seit Längerem praktiziert wird – jedoch bislang kaum in Hinblick auf weltweite Produktionsstrukturen und gebaute Räume (► 2.2.1). Dabei birgt eine multilokale und multi-skalare Stadtforschung, die weltweiten Produktionsbeziehungen folgt, das Potenzial, die wirtschaftliche Globalisierung als lokal verankerten, in physischen Räumen stattfindenden Prozess zu verstehen (► 2.3). Dieser für die Stadtforschung innovative, relationale und diskontinuierliche Blick folgt jedoch der Netzwerkinklusion und lässt die ausgeschlossenen Territorien tendenziell außer Acht. Der konventionelle kontinuierliche Blick auf physische Topografien in der städtebaulichen Forschung kann hingegen dabei helfen, den *inclusionary bias* (Bair und Werner 2011a, 989) zu überwinden und das räumliche Muster aus Ein- und Ausschlüssen besser zu erfassen, indem er auf verschiedenen Maßstabebenen die räumlichen Kontexte neben und zwischen den Produktionsaktivitäten sichtbar macht. Gleichzeitig können sich mit dem Blick auf kontinuierliche Gebiete die Verknüpfungen zwischen den Inselterritorien, die meist als abstrakte Relationen (wie etwa Firmenbeziehungen) gedacht sind, materialisieren, indem die verbindenden Infrastrukturen oder Verkehrswege sowie die Räume, die von diesen durchkreuzt werden, sichtbar gemacht werden.

Städte und gebauter Raum

Peter Dicken, Mitbegründer des GPN-Ansatzes, bemerkt in seinem wirtschaftsgeografischen Standardwerk „Global Shift“:

„Virtually all manufacturing and business service activity is located in urban places. It is these cities, and their associated local regions, which contain a nation’s economic activity, not some national statistical box.“ (Dicken 2007, 62)

Trotz dieser Erkenntnis nimmt die Forschung zu globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken nur selten Bezug auf Städte als Orte der betrachteten wirtschaftlichen Aktivitäten. Die konzeptuellen Ausführungen beschränken sich in der Regel auf die Nennung eines ‚lokalen‘ Maßstabs, während im Fall der GPN-Forschung der regionale Maßstab die kleinste räumliche Analyseeinheit bleibt. Wenn Städte hier direkt erwähnt werden, dann meist mit Bezug auf Global oder World Cities als Sitz der Head Offices global agierender Leitunternehmen oder unternehmensbezogener Dienstleistungen (Dicken 2007, 63, 141ff; Dicken u. a. 2001, 97; Coe und Yeung 2015, 72). Immerhin schließen Coe und Yeung (2015, 168) Stadtregionen explizit in ihre Definition der Wirtschaftsregion ein, und Bok und Coe (2018) heben die Bedeutung von Stadtregionen als Knoten in globalen Produktionsnetzwerken noch stärker hervor. Sie lenken zudem die Aufmerksamkeit auf städtische Territorien als „concrete, sprawling, and multicentric places“, die die Bedingungen für die Netzwerkintegration schaffen und gleichzeitig durch die globalen Netzwerke stark beeinflusst werden (► 2.3.2).

⁴³ Analog verwendete etwa Castells (1999) das Bild des *space of places* und *space of flows* (siehe Abschnitt 2.2.1).

Trotz der zunehmenden Anerkennung von Städten spielt der gebaute Raum bislang fast gar keine Rolle in den Güterkettendiskursen, und die Forschung nimmt nur wenig Bezug auf die physischen Grundlagen der Produktion und die Materialität der Warenströme. Zwar wurde in den ersten konzeptuellen Darstellungen des GPN-Ansatzes die Rolle von Technologien als inhärenter Teil von globalen Produktionsnetzwerken gewürdigt (Henderson u. a. 2001, 19), und die Akteur-Netzwerk-Theorie wird insbesondere deswegen als nützlicher Zugang herangezogen, weil sie auch nicht-menschliche Akteure wie etwa „computers, container port cranes, trains“ (Dicken u. a. 2001, 102) in die Netzwerkstrukturen einbezieht. Die Integration nicht-menschlicher Artefakte in die Untersuchung globaler Produktionsnetzwerke wurde jedoch in der späteren GPN-Literatur explizit verworfen (Hess 2004, 179; Coe und Yeung 2015, 12). So werden Territorien im GPN-Ansatz überwiegend als geografisch spezifische soziale und politische Konstellationen aufgefasst, während die *physische* Verankerung von Produktionsnetzwerken „in the form of the built environment“ (Dicken 2007, 18) oder als „specific geographical outcomes: the *material* world in which people struggle to make their lives“ (Coe, Dicken und Hess 2008, 271, Herv. i. O.) – in konzeptuellen Aufsätzen nur äußerst selten und knapp Erwähnung finden. In jüngerer Zeit wurde jedoch vermehrt auf die „soziomateriellen Verflechtung[en]“ und „infrastrukturellen Landschaften“ (Ouma und Stenmanns 2021, 267, 270) globaler Produktionssysteme hingewiesen, insbesondere in Bezug auf die grundlegenden physischen Infrastrukturen der Warenlogistik und ihre Bedeutung für das Coupling mit städtischen Umschlagplätzen (Hesse 2010; Jacobs und Lagendijk 2014; Jaffee 2019; Schindler und Kanai 2021; Beyer, Elsner und Hagemann 2021).

Zudem findet sich in der Breite der empirischen Forschung eine Reihe von Beispielen der Auseinandersetzung mit konkreten städtischen Territorien und gebauten Räumen als Orte, an denen global verknüpfte Wirtschaftsaktivitäten stattfinden und auf die sie sich auswirken (Berndt 2004; Parnreiter 2010; Fold 2014; Kelly 2013; Kleibert 2015). Doch während diese Beiträge wichtige Vorarbeiten für eine Integration von Güterkettenansätzen und städtischer Forschung geleistet haben (► 2.3.2), war ihr Einfluss auf zentrale GCC- oder GPN-Diskurse bislang begrenzt.⁴⁴ So blieb es bei wiederholten Aufforderungen, die Geografien von Güterketten und die Bedeutung von Orten und Räumen stärker zu konzeptualisieren (Leslie und Reimer 1999; Coe und Yeung 2015, 67ff; Kelly 2013; Phelps 2017) und dabei auch die Rolle von Städten und städtischen Räumen zu berücksichtigen (Brown u. a. 2010; Kleibert und Horner 2018; Bok und Coe 2018):

„More sensitivity towards questions of urban and regional development and polarisation, long revealed by ‚global cities‘ researchers [...], might therefore offer a potential remedy to the slightly under-theorised spatialities and territorialities of GVCs and GPNs.“ (Kleibert und Horner 2018, 13)

2.1.3 Fazit: Anschlussfähigkeit der Güterkettenforschung für die Stadtforschung

Zwar sind Städte und die gebaute Umwelt bislang kaum Gegenstand der GCC-, GVC- und GPN-Forschung, doch das Forschungsfeld liefert einige nützliche Anknüpfungspunkte zur Integration räumlicher und physischer Aspekte in die Untersuchung globaler Produktionsnetzwerke. Da die relationale Betrachtung von Firmenbeziehungen bislang meist im Vordergrund stand, gilt es, den Blick auf spezifische Geografien innerhalb der

⁴⁴ Auch jüngere Überblicksdarstellungen, die die gegenwärtigen Trends und Erweiterungen der Güterkettenliteratur beleuchten, gehen nicht auf die Territorialität als zukünftige Forschungsrichtung ein (Coe und Yeung 2019; Fischer, Reiner und Staritz 2021b; Kano, Tsang und Yeung 2020).

Produktionsnetzwerke zu stärken, um das dialektische Verhältnis zwischen topologischen und territorialen Sichtweisen zu erhalten und produktiv zu machen (Kelly 2013; Phelps 2017). In diesem Sinne suchen die im Folgenden zusammengefassten Denkrichtungen für eine räumliche Untersuchung globaler Produktionsnetzwerke an die zentralen Raumkonzepte der Forschung anzuknüpfen und den Blick auf physische Räume zu stärken.

(1) Um die „global-lokalen Verbindungen“ (Bair 2010, 30) und Aktivitäten von unterschiedlicher Reichweite zu untersuchen, setzt die Güterkettenforschung einen multiskalaren Ansatz voraus. Dieser wird zwar nicht immer eingelöst und bleibt oft schemenhaft, bietet aber die Grundlage zur Entwicklung eines systematischen Analyserasters und der Ergänzung durch kleinere Untersuchungsmaßstäbe.

(2) Damit ist es gleichzeitig möglich, die Netzwerkknoten genauer unter die Lupe zu nehmen, „die Black Box der Region zu öffnen“ (Kleibert und Horner 2018, eigene Übers.) und den bislang vernachlässigten ‚lokalen‘ Maßstab zu definieren – von städtischen Gebieten bis hin zu einzelnen Produktionsgebäuden. So können lokale Erscheinungsformen und Kontexte der globalisierten Produktion in der gebauten Umwelt wie auch räumliche Differenzierungen innerhalb von Städten und Regionen zum Vorschein treten.

(3) Die territoriale Verankerung bzw. Embeddedness von global vernetzten Produktionsaktivitäten an spezifischen Orten als zentrales Konzept des GPN-Ansatzes bietet einen geeigneten Anknüpfungspunkt für die Untersuchung der Einbettung in städtische und gebaute Räume, die bislang unberücksichtigt geblieben ist. Dafür liefert die Disarticulations-Perspektive wichtige Impulse, indem sie die Bedeutung lokaler Besonderheiten, die sich aus vielschichtigen lokalen und globalen Dynamiken entwickeln, für die Netzwerkintegration der Orte betont. In diesem Sinne gilt es durch eine längerfristige Untersuchung lokaler Bedingungen und Trajektorien zu ermitteln, welche Rolle spezifische städtische Kontexte für die Entwicklung der Produktionsstandorte spielen.

(4) Auch die Betrachtung konkreter Orte und Territorien als „active space“ (Coe und Yeung 2015, 67–68), die nicht nur durch globale Produktionsaktivitäten transformiert werden, sondern gleichzeitig auf diese einwirken, ist ein wichtiger Anknüpfungspunkt der GPN-Literatur für die Untersuchung der Rolle gebauter Räume im Zusammenspiel mit globalen Produktionsnetzwerken. So wird die „gegenseitige Transformation“ (Coe und Yeung 2015, 14) von Produktionsbeziehungen und gebauten Räumen und die fortwährende Reproduktion der Orte durch multiskalare Kräfte (Werner 2016a, 185) im Zentrum dieser Forschungsarbeit stehen.

(5) Mithilfe des GPN-Konzepts des Coupling und Decoupling, aufgefasst als komplexer und widersprüchlicher, langfristiger Prozess, lassen sich die vielschichtigen Umstände von Unternehmensansiedlungen und Standortverlagerungen ergründen. Diese liefern Rückschlüsse darauf, warum bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten an bestimmten Orten stattfinden. Der Blick auf die Interessen, Strategien und Verhandlungen lokaler und transnationaler Akteure lässt sich dabei sinnvoll ergänzen um die physischen und baulichen Standortfaktoren, die (oft entscheidende) Rolle planerischer und baulicher Maßnahmen und eine feinkörnigere Untersuchung der Netzwerkintegration subregionaler Orte.

(6) Zu den zentralen Zielen der Güterkettenforschung gehört es, die „Entwicklungseffekte“ globalisierter Produktion auf spezifische Orte sowie ungleiche räumliche Entwicklungen auf verschiedenen Maßstabsebenen zu ergründen. Durch den Blick auf Städte und die gebaute

Umwelt kann das Verständnis von *development* und *uneven development* im Zusammenhang mit globalen Produktionsnetzwerken ergänzt und verbessert werden: Erstens kann damit auch die Urbanisierung und städtebauliche Transformation als oft starker lokaler „Entwicklungseffekt“ in die Untersuchung integriert werden, und zweitens offenbart diese Perspektive die Folgen ungleicher Entwicklung und die *dark sides* der Netzwerkintegration in städtischen, gebauten Räumen – wie etwa Polarisierung, Fragmentierung oder räumliche Konflikte.

(7) Das diskontinuierliche räumliche Muster aus Ein- und Ausschlüssen, das durch globale Güterketten erzeugt und reproduziert wird und das sich zum Beispiel als Archipel beschreiben lässt, bleibt in der Literatur bislang sehr abstrakt. Die nähere Erforschung dieser räumlichen Konfigurationen *on the ground* erfordert zum einen innovative multilokale und relationale Herangehensweisen in der Stadtforschung. Zum anderen kann der herkömmliche kartografische Blick auf kontinuierliche Topografien dabei helfen, das horizontale Nebeneinander von Ein- und Ausschlüssen und auch die Zwischenräume zwischen den inselhaften Territorien der Netzwerkintegration auf verschiedenen Maßstabsebenen zu erfassen.

(8) Städte finden als Orte wirtschaftlicher Aktivitäten innerhalb globaler Produktionsnetzwerke bislang nur vereinzelt Beachtung in der GCC- und GPN-Forschung. Eine eingehendere Untersuchung der Netzwerkknoten und des lokalen Maßstabs wird aber die Bedeutung städtischer Räume als Grundlage und räumliche Artikulation der globalisierten Produktion zutage fördern. Gleichzeitig können damit die materiellen Voraussetzungen der Produktion ergründet werden, die in der Güterkettenforschung ebenfalls vernachlässigt worden sind.

2.2 Die Globale Dimension städtischer Räume

Angesichts der im globalen Norden dominierenden Stadtforschungsdiskurse um Deindustrialisierung, Strukturwandel, Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft spielte die globalisierte Industrieproduktion und ihre Auswirkung auf städtische Räume nur eine untergeordnete Rolle in der Stadtforschungsliteratur der letzten 20 bis 30 Jahre. Innerhalb des breiten Felds der interdisziplinären Stadtforschung wurden aber verschiedene Forschungsperspektiven entwickelt, die für eine Untersuchung des Zusammenspiels städtischer Räume und globaler Produktionsnetzwerke nützliche Grundlagen und Anknüpfungspunkte bieten. Zwar bewegt sich meine Forschungsarbeit im Bereich einer städtebaulich orientierten Stadtforschung, doch dieses disziplinäre Feld, das vornehmlich entwerflich-planerisch ausgerichtet ist, liefert für mein Vorhaben nur eine eingeschränkte Literaturbasis. Gleichzeitig orientiert sich die Forschung in Architektur und Städtebau seit Langem an den Konzepten und Theorien der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung. So führt Abschnitt 2.2 wichtige Referenzen aus beiden Feldern zusammen, die eine Anschlussfähigkeit an die Güterkettenforschung besitzen und sich in ihren unterschiedlichen Perspektiven gegenseitig ergänzen. Im ersten Teil (Abschnitt 2.2.1) werden verschiedene Ansätze der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung vorgestellt, die das Verhältnis zwischen städtischen Räumen und transnationalen Prozessen relational untersuchen und konzeptualisieren. In Abschnitt 2.2.2 wird eine Reihe jüngerer Forschungsarbeiten aus Architektur und Urbanismus vorgestellt, die sich mit der Räumlichkeit globaler Warenlogistik und ihren gebauten Infrastrukturen beschäftigen. Diese Forschungsbeiträge liefern wertvolle Referenzen für die Analyse gebauter Räume im Kontext der global vernetzten Produktion. Abschnitt 2.2.3 fasst die identifizierten Forschungsbedarfe und Anknüpfungspunkte aus den verschiedenen Richtungen der Stadtforschung zusammen.

2.2.1 Städte in multiskalaren Beziehungsgeflechten

Die wachsende Bedeutung globaler Finanz-, Informations-, Güter- und Migrationsbewegungen für die Städte angesichts der fortschreitenden „Zeit-Raum-Kompression“ (Harvey 1990a) wirft in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung seit Längerem die Frage auf, wie sich städtische Räume konstituieren, wenn sie nicht allein durch lokale Bedingungen determiniert sind, und wie sich lokale Entwicklungen zu transnationalen und globalen Dynamiken verhalten. Seit den 1980er Jahren suchen Vertreter*innen verschiedener Forschungsrichtungen diese Frage zu beantworten, indem sie sich aus unterschiedlichen Perspektiven mit städtischen Orten innerhalb zunehmender globaler Vernetzungen befassen – wenn auch kaum in Bezug auf Produktionsbeziehungen und Güterströme. Sie streben die Neudefinition von städtischen Orten in Relation zu ihren transnationalen Verknüpfungen an und zeigen eine wachsende Aufmerksamkeit für die Skalarität von sozialer Organisation und Raumproduktion. Im Zentrum stehen dabei Fragen nach der Rolle von Städten in globalen ökonomischen Netzwerken, den Auswirkungen vielfältiger transnationaler Beziehungen auf konkrete städtische Räume und der wachsenden räumlichen Reichweite von Urbanisierungsprozessen und städtischen Metabolismen.

Räumliche Arbeitsteilung und glokale Raumproduktion

Eine solche relationale Auffassung des (städtischen) Raums fußt nicht zuletzt auf marxistisch inspirierten Forschungspositionen der 1970er und 1980er Jahre, die den Raum als gesellschaftlich produziert begreifen und räumliche Strukturen – vom Globus bis zum städtischen Raum – auf die arbeitsteiligen kapitalistischen Produktionsweisen zurückführen, in die sie eingebunden sind (Lefebvre 1974; Harvey 1982; Smith 1984). Sie suchten die

dramatischen politisch-wirtschaftlichen Restrukturierungen ihrer Zeit (► 2.1.1) mit der Zunahme räumlicher Disparitäten und sozialer Konflikte auf verschiedenen Maßstabsebenen in Bezug zu setzen. Aus einer ähnlichen Perspektive beschäftigte sich eine Reihe empirischer Studien der 1980er Jahre mit den geografischen Mustern und städtischen Auswirkungen der „neuen räumlichen und internationalen Arbeitsteilung“⁴⁵ (Scott 1988, 204) und der Flexibilisierung der Güterproduktion. So stellten die Geograf*innen Doreen Massey (1995 [1984]) und Alan Scott (1988) fest, dass sich die Produktionsbeziehungen innerhalb und zwischen Unternehmen seit den 1960ern räumlich ausdehnten und verschiedenartige Arbeitsschritte (z. B. Unternehmensleitungen, Forschungsabteilungen und Fertigungsanlagen) an unterschiedlichen Standorten ausgeführt wurden. Die entsprechenden multilokalen räumlichen Transformationen seien aber nicht nur eine Folge, so Massey, sondern ein inhärentes Merkmal der neuen Produktionsweisen, die gezielt räumliche Differenzen ausnutzten (Massey 1995). Den Wandel kapitalistischer Produktionssysteme begriff Scott (1988) generell als Ursprung und Schlüssel zum Verständnis städtischer Entwicklung und Struktur. So bildeten räumlich konzentrierte, arbeitsteilige Produktionskomplexe die Grundlage für urbane Agglomerationsprozesse, während industrielle Massenproduktion in vertikal integrierten Betrieben die Verlagerung der Industrie an dezentrale Standorte fördere.⁴⁶ Die stadträumlichen Organisationsmuster desintegrierter Produktionskomplexe – und deren Ähnlichkeit zu Produktionsclustern des 19. und frühen 20. Jahrhunderts – zeigte Scott anhand detaillierter Kartierungen^{47, 48} (Scott 1988). Auf die historischen Kontinuitäten in den Mustern räumlicher Arbeitsteilung hat auch der Architekturhistoriker und Soziologe Anthony King (1990a) hingewiesen. Die räumliche Arbeitsteilung, die er ebenfalls als konstituierend für städtische Räume begreift, habe bereits mit dem kolonialen Welthandel eine globale Dimension erreicht. Daher könnten städtische Entwicklungen wie auch spezifische Architekturen in den Metropolen des Kolonialhandels nur im Zusammenhang dieser globalen Beziehungen verstanden werden. Ähnlich spiegelte sich gegenwärtig das klassische Stadt-Hinterland-Verhältnis in der Beziehung zwischen den Weltmetropolen und den globalen Peripherien, so Scott (1988), und entsprechend ist für John Friedmann die neue internationale Arbeitsteilung ein Ausgangspunkt für die „World-City-Hypothese“ (vgl. ■ 2.a):

„The form and extent of a city’s integration with the world economy, and the functions assigned to the city in the new spatial division of labour, will be decisive for any structural changes occurring within it.“ (Friedmann 1986, 70)

Der Fokus auf arbeitsteilige Produktionssysteme und ihre Interaktion mit städtischen Räumen ging allerdings in der weiteren Stadtforschung zugunsten anderer Arten von globalen Beziehungen – etwa Dienstleistungs- oder Migrationsnetzwerke – verloren.

⁴⁵ Während Fröbel, Heinrichs und Kreye (1977) den Begriff der „neuen internationalen Arbeitsteilung“ prägten, sprach Massey (1995) von „neuer räumlicher Arbeitsteilung“ und Scott (1988) von einer „neuen räumlichen und internationalen Arbeitsteilung“. Von einer „neuen und internationalen Arbeitsteilung“ sprach bereits Marx im ersten Band des „Kapital“, meinte damit aber die klassische Aufteilung in Industrieländer auf der einen Seite und Weltregionen für Landwirtschaft und Rohstoffversorgung auf der anderen Seite.

⁴⁶ In jüngerer Zeit beschrieb auch die Wirtschaftshistorikerin Andrea Komlosy (2010b; 2010a) am Beispiel der Textil- und Bekleidungsindustrie die räumliche Arbeitsteilung in historischer Perspektive als eine Abfolge von Phasen der räumlichen Ausdehnung und Konzentration von Produktionsprozessen. Sie wies vor allem auf die räumliche Expansion desintegrierter Produktionssysteme hin, die bereits seit Jahrhunderten multilokal organisiert sei.

⁴⁷ So kartierte er etwa die Standorte von Bekleidungsproduzenten und ihren Subunternehmen für Zuschnitt und Nähen in der Stadtregion Los Angeles und die neu entstandenen, dynamischen Elektronik- und Hightech-Industriecluster in Kalifornien (Scott 1988, 91ff, 160ff).

⁴⁸ Vgl. auch Scott und Storper (1986). Damit seien nur knapp die Schnittstellen der Stadtforschung zur wirtschaftsgeografischen Literatur hinsichtlich Standorttheorie, Industrieregionen, Clustern und Agglomerationen benannt, die sich in den 1990er Jahren stark entwickelte. Auf diese regionale Perspektive auf Industrieentwicklung – als komplementäres Modell zur GPN-Perspektive – wird im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht näher eingegangen.

Mit der verstärkten Beforschung wirtschaftlicher Umstrukturierungsprozesse und neuer räumlicher Arbeitsteilung in den 1980er Jahren wurde die traditionelle Sichtweise von Orten als in sich geschlossene Einheiten also zunehmend durch ihr Verständnis als „relational konstituierte, polyvalente Prozesse innerhalb breiterer sozialer Beziehungsgeflechte“ abgelöst (Jessop, Brenner und Jones 2008, 390, eigene Übers.). So gewann in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung eine relationale, topologische Auffassung von Raum und Stadt an Bedeutung. Doreen Massey (1991) etwa suchte das Verhältnis von lokalem Ort und globalen Beziehungen durch ein extrovertiertes „globales Ortsbewusstsein“ („global sense of place“) neu zu fassen, das Orte als spezifische, „poröse“ Kreuzungspunkte in vielfältigen translokalen Netzen definiert und ihnen multiple, wandelbare Identitäten verleiht. In diesem Verhältnis wirke nicht nur das Globale auf das Lokale ein, vielmehr entstünden globale Prozesse stets an konkreten Orten und seien immer lokal verankert (Massey 2004). Der Stadtforscher und Soziologe Manuel Castells (1999) stellte die weiterhin lokal determinierten Orte, die sich in einem „Space of Places“ manifestierten, der wachsenden Dominanz eines „Space of Flows“ gegenüber, der der weltweiten Zirkulation immaterieller Kapital- und Informationsströme diene.⁴⁹ Statt den Raum zu deterritorialisieren, integriere, hierarchisiere und exkludiere der Space of Flows spezifische Orte und schaffe damit stark fragmentierte Territorien auf globaler und städtischer Ebene. Somit wurden in der interdisziplinären Stadtforschung der 1990er Jahre sehr ähnliche, diskontinuierliche räumliche Muster wirtschaftlicher Globalisierungsprozesse erkannt, wie sie später innerhalb der Forschung zu globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken beschrieben wurden (Hess 2004; Bair und Werner 2011a; van Meeteren und Kleibert 2022).⁵⁰

Um translokale soziale Prozesse besser zu verstehen, aber gleichzeitig die oft normativ aufgefasste Binarität von global und lokal bzw. *space* und *place* zu vermeiden, wird zudem in der geografischen Stadtforschung auf die spezifische Skalarität dieser Prozesse verwiesen, die auf städtischer, regionaler, nationalstaatlicher, supranationaler oder globaler Ebene organisiert sind. So konstatierte man in den 1980er Jahren angesichts der neoliberalen Restrukturierungsprozesse einen Bedeutungsverlust der nationalstaatlichen Ebene gegenüber den supra- und subnationalen Ebenen. Ein frühes dreistufiges Scales-Modell aus Stadt, Nationalstaat und Globus (Taylor 1982; Smith 1984) wurde später in verschiedenen Beiträgen differenziert und erweitert (Swyngedouw 1997; Brenner 1999). Hier wird das angenommene Raumkontinuum zwischen dem Lokalen und dem Globalen durch Maßstabebenen gegliedert, die als Resultat sozialer Aushandlungsprozesse aufgefasst werden. Diese Scales bestimmen folglich auch die Methodologie der Forschung. So lässt sich nur mit einer multiskalaren Analyse das komplexe Zusammenspiel verschiedener Maßstabebenen in der Produktion städtischer Räume ergründen, das im häufig referierten Begriff der „Glokalisierung“⁵¹ seinen Ausdruck findet (Wissen 2008; Belina 2013). Auf diese Scales-Modelle gründen letztlich auch die Skalen der GPN-Forschung – jedoch ohne die Maßstabebene der Stadt, die hier durch den „lokalen“ Maßstab ersetzt wird. Sie sind für die vorliegende Arbeit relevant, weil sie die Aufmerksamkeit für die räumliche Reichweite sozialer Interaktion und ihre raumkonstituierende Wirkung an unterschiedlichen Orten fördern und die „Notwendigkeit einer

⁴⁹ Castells (1999) stützt sich dabei auf die empirische Untersuchung von Standortmustern verschiedener Wirtschaftssektoren. Er beschränkt sich nicht auf neue Dienstleistungssektoren, sondern schließt auch die Restrukturierung und Globalisierung der industriellen Güterproduktion mit ein.

⁵⁰ So referieren van Meeteren und Kleibert in ihrem Aufsatz zur räumlichen Metapher des Archipels auf Neil Smith, der von „islands of absolute space in a sea of relative space“ (Smith, 2008 [1984], 119) spricht (van Meeteren und Kleibert 2022, 10). Ähnlich beschrieben Hitz, Schmid und Wolff in den 1990er Jahren die „Zersplitterung und Flexibilisierung räumlicher Strukturen“ (Hitz, Schmid und Wolff 1995, 141) auf globaler Ebene als ein „Leopardenfell“, während sich auch städtische Strukturen immer stärker in Teilräume ausdifferenzierten.

⁵¹ Der Begriff wurde prominent z. B. von Robertson (1994), Swyngedouw (1997) und Pries (2009) verwendet.

multiskalaren Betrachtungsweise“ (Wissen 2008, 20) jenseits vorgefasster Raumeinheiten betonen.

Städte in globalen Netzwerken

Aufbauend auf den Betrachtungen und Studien zur internationalen Arbeitsteilung und den wirtschaftlichen Umstrukturierungen seit den 1970er Jahren entwickelte sich seit den 1980er Jahren der Forschungskomplex zu World Cities und Global Cities, der Städte zunehmend als machtvolle Knotenpunkte und Materialisierungen globaler wirtschaftlicher Netzwerke begreift. Man beobachtete, dass eine Reihe von Metropolen zu „basing points“ for global capital“ (Friedmann 1986) wurde und wichtige Steuerungsfunktionen in der Weltwirtschaft übernahm (Cohen 1981; Friedmann 1986; Friedmann und Wolff 1982; Sassen 1991; 1994). Durch die wachsende globale Verflechtung hätten diese Weltstädte schließlich mehr miteinander gemein als mit ihrem nationalen Hinterland, von dem sie sich immer mehr loslösten (Friedmann 1986; Sassen 1991; Michel 2017). Für die Formation solcher World bzw. Global Cities seien aber nicht nur die Headquarters transnationaler Konzerne von Bedeutung, wie Saskia Sassen (1991) herausstellte, sondern vermehrt auch die Ansiedlung weltweit vernetzter unternehmensorientierter Dienstleistungen – Unternehmensberatungen, Anwaltskanzleien oder Banken –, auf die diese Konzerne in der Organisation ihrer weltweiten Aktivitäten zurückgriffen. Diese global operierenden *producer services* konzentrierten sich zunehmend in wenigen städtischen Zentren weltweit und trugen zur Entwicklung eines transnationalen Netzwerks zwischen den Weltmetropolen bei, das eine hierarchische Struktur aufweise.

Der intensiven Untersuchung dieses „World-City-Netzwerks“ und der daraus resultierenden Hierarchie der World Cities wandten sich in der Folge Peter Taylor und seine Kolleg*innen im Globalization and World Cities Research Network (GaWC)⁵² zu, indem sie wiederholt Daten über die weltweiten Büro-Netzwerke der betreffenden Dienstleistungsfirmen erhoben und in Form komplexer Beziehungs-Mappings und regelmäßiger World-City-Rankings auswerteten (Beaverstock, Smith und Taylor 2000; Taylor 2004). Damit konzentrierte sich die Forschung zunehmend auf eine sehr spezifische Art transnationaler ökonomischer Netzwerke zwischen Städten,⁵³ während die globalisierte Industrieproduktion, die ursprünglich als Grundlage für die Herausbildung von Global oder World Cities erkannt wurde, für deren Beforschung kaum eine Rolle spielte.⁵⁴ So sieht Saskia Sassen Global Cities als „postindustrielle Produktionsstandorte“ (Sassen 1996, 102), in denen lediglich die Kontrolle über globale Produktionssysteme ausgeübt werde. Sie räumt jedoch ein, dass die Produktion selbst und „die mit diesen Aktivitäten zusammenhängenden Städte“ (Sassen 1996, 103) ebenso wesentlich für die Organisation der Weltwirtschaft seien. Während sich Friedmann und Sassen noch für den Zusammenhang zwischen der globalen Vernetzung dieser Städte und ihrer inneren sozialen Struktur interessiert hatten, beschränkten sich die Vertreter*innen des GaWC-Netzwerks vor allem auf die externen Beziehungen von Städten auf globalem Maßstab. So wurden Städte in den World-City-Network-Analysen zunehmend als Netzwerkknoten und immer weniger als vielschichtige Territorien mit individuellen Entwicklungspfaden betrachtet.

⁵² Das GaWC wurde 1998 an der Loughborough University gegründet (Derudder u. a. 2012).

⁵³ Das „World City Network (WCN)“ wird von Peter Taylor sehr eng definiert als globales Netz aus Dienstleistungsfirmen: „It is the work done in these office networks that defines today’s world city network.“ (Taylor 2012, 53). Dennoch integriert die GaWC-Forschung auch andere empirische Zugänge zur Untersuchung von Städtebeziehungen – zum Beispiel internationale Flugverbindungen, Internet-Infrastrukturen oder hoch qualifizierte Arbeitsmigration (siehe die Beiträge zu Derudder u. a. 2012).

⁵⁴ Edward Soja (2000) etwa kritisiert die „fast vollständige Unterschlagung der Industrie“ (Michel 2017, 41) in Ssassens „The Global City“ (1991). Stefan Krätke (2014) liefert später eine erste Analyse der weltweiten Unternehmens- und Produktionsstandorte führender transnationaler Konzerne als alternatives Städtenetzwerk.

Durch den Fokus auf unternehmensorientierte Dienstleistungen schränkte sich die Global- und World-Cities-Forschung zudem immer mehr auf die machtvollen Metropolen der Nordhalbkugel ein und ließ die ebenfalls stark durch die Globalisierung beeinflussten Städte und Megacities des Südens außer Acht (Brenner und Keil 2006, 189ff). Dies wurde aus der Perspektive einer postkolonialen Stadtforschung zunehmend bemängelt. Besonders prominent ist die Kritik Jennifer Robinsons (2002), auf diese Weise verschwänden zahlreiche „gewöhnliche“ Städte von der Karte der Stadtforschung. Robinson fordert stattdessen, den analytischen Blick zu erweitern und auf vielfältige, sich überlappende ökonomische wie auch soziale und kulturelle globale Beziehungen zu lenken. Durch eine solche breitere Auffassung von Globalisierung, die auch die Industrieproduktion einschließt (Robinson 2005, 759), könnten viel mehr gewöhnliche Städte, insbesondere Städte des Südens, in die Untersuchung einbezogen werden und es zeige sich die Diversität städtischer Erfahrungen (Robinson 2002). Um die Globalisierung zeitgenössischer Städte zu verstehen, brauche es demnach sowohl eine territoriale Perspektive als auch eine „Netzwerk-Optik“ (Robinson 2005, 757):

„The territorialization of economic activities, political relations and place-based social identities offers opportunities to engage with the city as both a place (a site or territory) and as a series of unbounded, relatively disconnected and dispersed, perhaps sprawling and differentiated activities, made in and through many different kinds of networks stretching far beyond the physical extent of the city.“ (Robinson 2005, 763)

Hier spiegelt sich in der relationalen Stadtforschung die Dialektik aus Netzwerk und Territorium, die auch der GPN-Forschung inhärent ist und deren Spannungsverhältnis in beiden Feldern immer wieder debattiert wird (Kelly 2013; Kleibert und Horner 2018; Söderström 2014) (► 2.1.2). Im Sinne von Robinsons Kritik wurde die Forschung zur Globalisierung von Städten aber bereits seit den 1990er Jahren durch detaillierte Perspektiven auf Städte des Südens ergänzt (Shatkin 1998; Parnreiter 2003; Grant und Nijman 2004; Gugler 2004; Robinson 2006). Diese Forschungsbeiträge, die häufig unter dem Begriff „Globalizing Cities“ zusammengefasst werden (Marcuse und van Kempen 2000), wenden sich vor allem stark wachsenden Megacities und ihren städtischen Transformationen unter dem Einfluss vielfältiger globaler Prozesse zu. In einigen Studien zu Städten des Südens findet auch die Entwicklung der Exportproduktion Berücksichtigung (Berndt 2004; Homm 2014; Altrock und Schoon 2014; Fonseca Alfaro 2018).

Transnationale städtische Räume

Als Antwort auf die häufige Vernachlässigung oder Negation des Lokalen in den Globalisierungsdiskursen wird auch im multidisziplinären Forschungsbereich zu transnationalen städtischen Räumen nach der Konstitution spezifischer städtischer Orte angesichts immer intensiverer globaler sozialer Verflechtungen gefragt. Im Unterschied zur Makroperspektive der Global- bzw. World-Cities-Forschung werden hier vor allem einzelne Orte oder Viertel innerhalb städtischer Regionen in den Blick genommen und mit anderen Orten weltweit in Bezug gesetzt. Generell stehen dabei „alltagsweltliche, soziale und kulturelle Aspekte“ (Wildner 2012, 215) im Vordergrund. Aufbauend auf dem Transnationalismus-Konzept aus der Migrationsforschung (Glick Schiller, Basch und Szanton Blanc 1995; Pries 1997) beschäftigte sich eine Reihe von Forschungsbeiträgen zunächst mit transnationalen *sozialen* Räumen, die sich durch grenzüberschreitende Beziehungsgeflechte über mehrere geografisch distante Orte erstrecken (Pries 2001; Crang, Dwyer und Jackson 2004). Neben der Migration spielten hier auch transnationale *ökonomische* Beziehungen eine Rolle, so etwa innerhalb transnationaler Unternehmen (Pries 2001; 2003; Vertovec 2009)⁵⁵ oder als Teil einer

⁵⁵ So schreibt Vertovec (2009, 8): „TNCs represent globe-spanning structures or networks that are presumed to have largely jettisoned their national origins. Their systems of supply, production, marketing, investment, information

„transnational commodity culture“ (Crang, Dwyer und Jackson 2003), die sich aus der transnationalen Zirkulation von Waren und ihren vielschichtigen Bedeutungen ergibt.⁵⁶ Für die vorliegende Fallstudie relevante Beiträge zu transnationalen Wirtschaftsbeziehungen „von unten“ betrachten insbesondere den sogenannten Kofferhandel mit Bekleidung zwischen Istanbul und Ländern des osteuropäischen und postsowjetischen Raums (Yükseker 2004; Eder und Öz 2010; Schapendonk 2013; Piart 2013). Während diese Beiträge expliziten Bezug auf das Istanbuler Handelsviertel Laleli nehmen, spielt der physische städtische Raum in den meisten Studien zu transnationalen Räumen jedoch meist keine vordergründige Rolle, und das Verständnis des transnationalen Raums ist vorwiegend durch die diskontinuierliche, multilokale Räumlichkeit der sozialen Beziehungsgeflechte geprägt (Wildner 2012).

Den „dominanten Narrativen der Globalisierung“ (Smith 2001, 2) durch globales Kapital „von oben“ setzte Michael Peter Smith (2001) seine Perspektive auf transnationale Akteur*innen „von unten“ entgegen. Vor allem aber brachte er unter dem Titel „Transnational Urbanism“ die Verankerung transnationaler Beziehungen in städtischen Räumen auf die Forschungsagenda, denn für ihn sind vor allem die Städte „sites of transnational practices, contexts of transnational network formation, socially constructed settings for social interaction, and mediators of the power, meaning, and effects of transnational flows ‚from above‘ as well as ‚from below‘.“ (Smith 2001, 19) Dennoch versteht Smith *transnational urbanism* lediglich als kulturelle „Metapher“ für transnationale soziale Praktiken an konkreten Orten (Smith 2001, 5), und die materielle Dimension städtischer Raumproduktion bleibt auch hier unterbelichtet (Parnreiter 2012). So fordern Stefan Krätke, Kathrin Wildner und Stephan Lanz (2012a), ähnlich Parnreiter (2012), bei der Erforschung transnationaler städtischer Räume neben der sozialen die physische Dimension gleichwertig in die Analyse einzubeziehen. Sie betonen die steigende Relevanz dieses Forschungsfelds, denn in Städten konzentrierten und verknüpften sich transnationale Akteur*innen, Praktiken, Prozesse und Infrastrukturen, und hier manifestierten sie sich auch im gebauten Raum. So schreibt Wildner (2012):

„Die baulich-räumliche Gestalt von Städten spiegelt Bewegungsströme von Menschen, Ideen und Objekten. Transnationale Beziehungen – Migrationsströme, aber auch wandernde Leitbilder und Diskurse – sind in den Stadtlandschaften, in Siedlungsstrukturen, Formen der räumlichen Gestaltungen, Aneignungen und Umnutzung eingeschrieben und abgebildet.“ (Wildner 2012, 225)

In einer Agenda für die zukünftige Beforschung transnationaler städtischer Räume führen Krätke, Wildner und Lanz (2012a) die Ansätze zur Untersuchung transnationaler sozialer Praktiken „von unten“ mit denen zur Untersuchung globaler wirtschaftlicher Netzwerke „von oben“ zusammen. Neben der Global- bzw. World-Cities-Forschung zählen sie zu letzteren insbesondere die Forschungsansätze zu globalen Güter- bzw. Wertschöpfungsketten (► **2.3**).

Die Berücksichtigung der gebauten Umwelt in der zukünftigen Forschung fordert Christof Parnreiter besonders nachdrücklich:

transfer and management often create the paths along which much of the world's transnational activities flow (cf. Castells 1996).“ Laut Parnreiter (2012) etablierte sich der Begriff des Transnationalen sogar erstmals im Zusammenhang mit „transnational corporations“ in den 1970er Jahren.

⁵⁶ Damit wird innerhalb der Cultural Economic Geography ein direkter Zusammenhang zwischen transnationalen Räumen und der Forschung zu Commodity Circuits hergestellt (siehe Abschnitt 2.1.1). Meist geht es hier allerdings nicht um industrielle Massenware, sondern um die transnationale Vermarktung „ethnischer Produkte“ (Krätke, Wildner und Lanz 2012a), wie etwa indischer Mode im traditionellen Stil für den britischen Markt (Crang, Dwyer und Jackson 2003).

„[...] in an analysis of the making of transnational urban spaces the focus on social actors, their activities, and their crossborder relations must be complemented by an assessment of the concrete built environments produced by these actors [...].“ (Parnreiter 2012, 98)

Anhand der Fallstudie eines Geschäftshochhauses in Mexiko-Stadt weist Parnreiter zudem auf die Bedeutung transnationaler Planungsakteure und -praktiken für die Produktion transnationaler städtischer Räume hin (► **2.3.1**). Er baut damit eine Brücke zum wachsenden Bereich der Transnationalismus-Forschung, der sich mit transnationalen Architekturtypologien, Planungspraktiken und global vernetzten Architekturbüros beschäftigt. So hat sich bereits Anthony King (1990b) ausgehend von den geografischen Mustern kolonialer Handelsbeziehungen, internationaler Arbeitsteilung und globaler Migrationsbewegungen mit dem transnationalen Austausch von Planungsideologien und -normen sowie spezifischen Bautypen beschäftigt. Er porträtierte die Suburb, die Villa und den Bungalow als globalisierte Bauformen und Produkte des Kolonialismus, die sich weiterhin weltweit verbreiten, aber gleichzeitig in unterschiedlichen kulturellen Kontexten spezifische, hybride Ausprägungen entwickeln (King 1990b; 2005). An Kings Forschungsarbeit anknüpfend fragten Michael Guggenheim und Ola Söderström (2009), welche Arten transnationaler Bewegung Einfluss auf die physische Form von Gebäuden und städtischen Strukturen nehmen. Dabei wiesen sie auf den globalen Städtewettbewerb und das Aufkommen weltweit agierender Architektur- und Planungsbüros als relevante Faktoren hin. Tatsächlich wurde die Transnationalisierung der Planungs- und Baupraxis selbst in den letzten zwei Jahrzehnten bereits intensiv beforscht (Sklair 2005; McNeill 2008; Falconbridge 2010; Falconbridge und Grubbauer 2015) – unter anderem wurden ihre globalen Büronetzwerke im Rahmen der World-City-Network-Forschung als weitere Kategorie relevanter Dienstleistungsunternehmen untersucht, die sich bevorzugt in globalen Metropolen niederlassen (Knox und Taylor 2005).

Doch nicht nur Baupläne zirkulieren durch weltweit vernetzte Büros, auch Planungsstrategien und stadtpolitische Konzepte verbreiten sich durch politische und professionelle Netzwerke, wie (neben anderen) Eugene McCann und Kevin Ward (2012) gezeigt haben (siehe auch Harms 2012). Viele der hier aufgeführten Dimensionen und Aspekte städtischer Transnationalität werden in Ola Söderströms (2014) Studie „Cities in Relations“ zusammengeführt, die vielfältige Arten der transnationalen Konnektivität von Städten sowie ihre Territorialisierung im städtischen Raum betrachtet. Söderström zeigt, auf welche Weise konkrete ökonomische, politische oder kulturelle translokale Verbindungen die lokale Stadtpolitik, die städtische Form und die alltäglichen Praktiken auch in „gewöhnlichen Städten“ des globalen Südens (Ouagadougou und Hanoi) immer stärker prägen. Damit spielt auch hier die Balance relationaler und territorialer Perspektiven in der Stadtforschung eine besondere Rolle, und mit der Betonung lokaler Entwicklungstrajektorien innerhalb einer vielschichtigen translokalen Vernetzung wird Masseys Vorschlag eines extrovertierten Ortsbewusstseins empirisch umgesetzt.

Während die hier aufgeführten Positionen nützliche Referenzen und Anknüpfungspunkte für eine Beforschung vielfältiger transnationaler Beziehungen zwischen städtischen Orten (auf verschiedenen Maßstabsebenen) und ihrer Materialisierung *on the ground* liefern, fehlt in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung doch meist der konkrete Blick auf die transnationale Güterproduktion und ihr Zusammenspiel mit dem städtischen Raum. Interessante Ausnahmen sind die Studien der Soziologin Caroline Knowles wie auch des Geografen Olivier Pliez, die eine Verbindung zwischen der *transnational commodity culture* und städtischen Räumen herstellen. Beide begleiten im Sinne des *follow the things* (► **2.1.1**) einfache

Gebrauchsgüter entlang ihrer Produktions- und Handelswege und erzählen lebendige Geschichten der beteiligten Akteur*innen und Orte (■ 2.c). So verfasste Knowles (2014; 2015) eine Objektbiografie der Flip-Flop-Sandale von der Erdölförderung in Kuwait über die petrochemische Industrie Südkoreas und die Herstellung der Sandale in China bis zu ihrem Verkauf auf äthiopischen Märkten und ihrer Entsorgung in Addis Abeba. Pliez (2012) beforchte die Stationen auf dem Handelsweg einfacher Gebrauchsgüter und Jeans von dem internationalen Großmarkt im ostchinesischen Yiwu über Tripoli nach Kairo sowie die Transnationalisierung der städtischen Räume in Yiwu, die sich aus den engen Handelsbeziehungen des Großhandelsstandorts mit arabischen Ländern ergeben hat (Belguidoum und Pliez 2015).⁵⁷ Eine solche Betrachtung von Ökonomien jenseits der Produktionsnetzwerke transnationaler Konzerne erzeugt alternative Narrative einer Globalisierung „von unten“ (Pliez 2012; Knowles 2015), sie offenbart unerwartete und unscheinbare städtische Orte (Choplin und Pliez 2015) und bietet „lenses through which cities can be apprehended and analysed“ (Knowles 2015, 10).

Strategien einer grenzüberschreitenden Stadtforschung

Die Perspektiven der relationalen Stadtforschung zeigen, dass es zum Verständnis gegenwärtiger Stadtentwicklung und städtischer Strukturen immer wichtiger wird, die Städte im Schnittpunkt ihrer transnationalen Verbindungen zu betrachten, ja, dass eine grenzüberschreitende Stadtforschung notwendig wird, die konventionelle Raumcontainer und Binaritäten hinter sich lässt. So rufen die im Folgenden vorgestellten Forschungsperspektiven dazu auf, eine Stadtforschung von größerer Reichweite zu betreiben und mit neuen Forschungsstrategien städtische Prozesse in unterschiedlichen Teilen der Welt miteinander in Bezug zu setzen: Sowohl die relationalen Zugänge zu einer vergleichenden Stadtforschung als auch das Paradigma der planetarischen Urbanisierung und die Perspektive auf urbane Metabolismen stellen konventionelle Kategorisierungen und Methodologien der Stadtforschung infrage. Sie suchen die überkommenen Trennlinien zwischen Nord und Süd bzw. Stadt und Land zu überwinden und damit zu einer umfassenderen Theoriebildung zu kommen.

Neue Strategien eines relationalen Städtevergleichs setzten vor gut zehn Jahren Kevin Ward (2010), Colin McFarlane (2010; McFarlane und Robinson 2012) und Jennifer Robinson (2011; 2014) auf die Agenda. Sie forderten generell, die Idee von Stadt als klar definierbare, abgeschlossene Einheit, die konventionellen Vergleichen zugrunde liegt, aufzugeben und territoriale Perspektiven durch relationale zu ergänzen. Aus postkolonialer Perspektive kritisiert vor allem Robinson (2011), dass sich die vergleichende Stadtforschung bislang stark eingeschränkt habe, indem sie entwickelte und weniger entwickelte, reichere und ärmere Städte als unvergleichbar angenommen habe. Aufgrund der immer stärkeren globalen Verflechtungen gebe es aber einen dringenden Bedarf an vergleichender Forschung und Theoriebildung, die verschiedenartige Städte einschließt und divergierende städtische Erfahrungen miteinander in Bezug setzt. Die vielfältigen transnationalen Beziehungen, Prozesse oder Ströme, die unterschiedliche Städte miteinander verschränken, sollen dabei als Ausgangspunkt für eine neue, relationale Art des Vergleichs herangezogen werden. Zum Beispiel könne man die entgegengesetzten Enden solcher Verbindungslinien analytisch in Bezug setzen, wie etwa Unternehmenszentralen und ihre Produktionsanlagen: „One might consider how the connections forged by headquarters companies in Delhi or Hong Kong and New York with their various centres of production compare.“ (Robinson 2011, 15) Beziehungen durch globale Güterketten sind damit eine mögliche Grundlage für den relationalen

⁵⁷ Zur Transnationalisierung Yiwus und zu den globalen Güterwegen der New Silk Road siehe auch die Arbeit von Laura Henneke (2020).

Städtevergleich. Auch die Verbindungen selbst werden so zu einem geeigneten Gegenstand der vergleichenden Untersuchung. Diesen Gedanken hat Söderström (2014) mit seiner oben erwähnten Studie aufgegriffen, in der er vor allem die verschiedenartigen transnationalen Beziehungen der zwei Städte und ihre jeweiligen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung vergleicht. Von einer solchen radikal neuen Phase des experimentellen Städtevergleichs verspricht sich Robinson (2011) eine breitere und inklusivere Theoriebildung, die bestehende Kategorisierungen (wie Nord und Süd) überbrückt und das Verständnis komplexer Prozesse und multipler Kausalitäten fördert.

Während diese Positionen nur die räumliche Begrenzung der Stadt zur Diskussion stellen, ziehen Neil Brenner und Christian Schmid (2011; 2015) die konventionelle Definition von Stadt grundlegend in Zweifel. In Rückbezug auf Henri Lefebvres Theorie einer allumfassenden Urbanisierung stellen sie fest, dass heute als Resultat der Globalisierungsprozesse der letzten 30 bis 40 Jahre bereits die gesamte Erdoberfläche – inklusive der Meere, Wüsten, Regenwälder etc. – von Urbanisierungsprozessen unterschiedlicher Art und Intensität erfasst sei (vgl. ■ 2.b).

„Today, it is increasingly evident that the urban has indeed become a worldwide condition in which all aspects of social, economic, political and environmental relations are enmeshed, across places, territories and scales, crosscutting any number of long-entrenched geographical divisions (urban/rural, city/countryside, society/nature, North/South, East/West).“ (Brenner und Schmid 2015, 173)

Die Muster der planetarischen Urbanisierung seien daher nicht mehr unter dem herkömmlichen Stadtbegriff zu fassen, so Brenner und Schmid, insbesondere könne das Städtische nicht mehr im Gegensatz zum Nichtstädtischen definiert werden. Zu den zugrunde liegenden Dynamiken der planetarischen Urbanisierung zählen sie „the flexibilization of production processes and the generalization of global production networks“ (Brenner und Schmid 2015, 172). Ein wichtiger Teilprozess der gegenwärtigen Urbanisierung ist laut Brenner und Schmid die „extended urbanization“: Die funktionalen Verflechtungen städtischer Agglomerationsräume, die insbesondere ihrer Versorgung mit Lebensmitteln, Wasser, Energie, Baustoffen, Waren oder Arbeitskräften dienen, hätten inzwischen eine globale Ausdehnung erreicht und führten zu einem „uneven thickening and stretching of an ‚urban fabric‘ (Lefebvre [1970] 2003) across progressively larger zones, and ultimately, around much of the entire planet“ (Brenner und Schmid 2015, 167). So sei das neue städtische Hinterland unter anderem durch die „Einrichtung neuer Exportproduktionszonen, globaler Sweatshop-Regionen, Back-Office-Standorte, Datenverarbeitungszentren und intermodaler Logistikterminals“ geprägt (Brenner und Schmid 2015, 152 eigene Übers.). Brenner (2016) bezeichnet diese produktiven, infrastrukturellen Territorien, die die Standorte der globalisierten Güterproduktion einschließen, auch als „operational landscapes“. Um die neuartigen Urbanisierungsprozesse empirisch zu untersuchen, fordern auch Brenner und Schmid (2011, 13) „adventurous, experimental, and boundary-exploding methodological strategies“. So liegt es nahe, dass der Blick auf globale Produktionsnetzwerke eine geeignete Grundlage für eine relationale Stadtforschung bildet, die metropolitane Zentren mit den *operational landscapes* der Industrieproduktion (und Rohstoffgewinnung) in Bezug setzt, wie es etwa Martin Arboleda (2020) mit seiner Studie zur „Planetary Mine“ – jedoch ohne starke Referenz zur Güterkettenliteratur – kürzlich gezeigt hat.

Einen relationalen Blick auf Urbanisierung und die ihr zugrunde liegenden Zirkulationsprozesse zwischen distanten Orten werfen auch Studien der Urban Political Ecology (Swyngedouw 2006; Heynen, Kaika und Swyngedouw 2006). Dabei werden die vielfältigen

materiellen Austauschprozesse (Metabolismen) zwischen Mensch und Natur, auf denen die Verstädterung beruht, betont. Denn Städte würden als physische Gebilde durch die fortwährende Zirkulation und Transformation verschiedenster Dinge (Wasser, Luft, Lebensmittel, Waren, ...) konstituiert. Mit ihrem Fokus auf die sozio-ökologische Dimension städtischer Metabolismen integriert die Urban Political Ecology die Natur als relevanten Forschungsgegenstand und weist vor allem auf die – zumeist räumlich ungleich verteilten – sozialen und ökologischen Auswirkungen der städtischen Zirkulationsprozesse hin, die weit über die Grenzen der Stadt hinausreichen können:

“It is these circulatory conduits that link often distant places and ecosystems together and permit relating local processes with wider socio-metabolic flows, networks, configurations, and dynamics [...]. While environmental (both social and physical) qualities may be enhanced in some places and for some humans and non-humans, they often lead to a deterioration of social, physical, and/or ecological conditions and qualities elsewhere.” (Swyngedouw 2006, 118)

Weil sich die empirischen Analysen dennoch meist auf einzelne Städte beschränkten, fordern jüngere Forschungsbeiträge, den „Methodological Cityism“ (Angelo und Wachsmuth 2015) zu überwinden und die Urbanisierung im Sinne Lefebvres verstärkt als globalen bzw. planetarischen Prozess zu begreifen, der auch die Territorien der *extended urbanization* einschließt (Arboleda 2016; Connolly 2019; Tzaninis u. a. 2021). So stellt auch der systemische Blick auf metabolische Prozesse eine vielversprechende Forschungsstrategie dar, um Warenketten von den städtischen Orten der Konsumption zu den peripheren Geografien der Produktion und Extraktion zu verfolgen und dabei ihre räumlich ungleichen sozio-ökologischen Effekte zu berücksichtigen. Auf diese Weise wird nicht nur die methodische Trennung zwischen Stadt und globalisiertem Hinterland, sondern auch die zwischen Gesellschaft und Natur, sozialen und materiellen Aspekten überbrückt.

Alle hier vorgestellten, sich teils sehr nahestehenden oder überlappenden sozialwissenschaftlichen Forschungsperspektiven einer relationalen, transnationalen und planetarischen Stadtforschung beschäftigen sich mit den vielfältigen Beziehungen und der zunehmenden Vernetzung zwischen städtischen Orten und ihren Rückwirkungen auf die Produktion städtischer Räume. Obwohl die wenigsten die globalisierte Produktion und Zirkulation von Waren betrachten, schließen sie diese Option teils explizit mit ein. Vor allem aber machen sie deutlich, dass sich heutige Urbanisierungsprozesse wie auch der (gebaute) städtische Raum nur noch mit Blick auf vielschichtige transnationale Beziehungsnetze und mit einer multiskalaren (oder sogar multilokalen) Analyse umfassend erklären lassen. Diese Art der Forschung muss neben den hypervernetzten Weltmetropolen und Business Districts auch „gewöhnliche“ Städte und Stadtviertel (in Nord und Süd) sowie die oft übersehenen „operational landscapes“ der Produktion und Extraktion im „Hinterland“ bzw. den „backroads“ der Globalisierung (Knowles 2014) einschließen. Diese Ansätze der (überwiegend geografischen) Stadtforschung teilen damit das Grundinteresse an dem Wechselspiel zwischen relationalem und territorialem Raum und an den (ungleichen) räumlichen Mustern globaler Vernetzung mit der Forschung zu globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken und bieten nützliche Anknüpfungspunkte für eine Integration der beiden Forschungsbereiche (► **2.2.3** und ► **2.3**). Obwohl der gebaute städtische Raum für verschiedene Autor*innen als Materialisierung und Ankerpunkt transnationaler Beziehungen eine relevante Rolle spielt, wird er doch in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung kaum in seiner morphologischen und funktionalen Struktur analysiert. Einen komplementären Blick auf den gebauten Raum und physische Landschaften sowie entsprechende Forschungsmethoden liefert die

Forschungsperspektive des disziplinären Bereichs von Architektur und Städtebau, die im Folgenden eingeführt wird.

2.2.2 Gebaute Räume der globalisierten Warenzirkulation

In der historischen Architektur- und Stadtforschung des globalen Nordens nehmen die Industrialisierung und ihre Auswirkungen auf das Wachstum und die gebaute Struktur von (europäischen oder nordamerikanischen) Städten eine wichtige Rolle ein (siehe z.B. Reulecke 1980; Kieß 1991). Mit dem Höhepunkt der Industrialisierung und der Etablierung moderner Bauweisen und Architekturauffassungen gegen Ende des 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelten Architekten und Städtebauer ein besonderes Interesse an Industriebauten und ihrer Einbindung in die Städte. In dieser Zeit entstanden visionäre Entwürfe und Leitbilder für die Gestalt und Rolle der Industrie in der modernen Stadt (Howard 1985 [1898]; Garnier 1989 [1918]; Le Corbusier 2001a [1929]), anonyme Industriegebäude wurden als Inspirationen dokumentiert⁵⁸ und es erschienen erste Monografien zu modernen Fabrikarchitekturen (Behne 1925). Die darauf folgenden Forschungsarbeiten zur Industriearchitektur beschäftigten sich vorrangig mit der Historisierung und Typologisierung künstlerisch herausragender oder technisch innovativer Architekturbeispiele von der Zeit der frühen Industrialisierung bis zur Spätmoderne oder Gegenwart (siehe z.B. Banham 1960; Pevsner 1976; Darley 2003; Sturm 2007).

Während die Revitalisierung und Umnutzung alter Industrieareale in aktuellen Städtebaudebatten viel Raum einnehmen, beschränkt sich die Beschäftigung mit Industriebauten und industriellem Städtebau in der Gegenwart meist auf vereinzelte Leuchtturmprojekte⁵⁹ oder praktische Planungshinweise (Franzke 1991; Adam, Hausmann und Jüttner 2004). Eine nennenswerte architekturwissenschaftliche oder städtebauliche Forschung zu alltäglichen, „anonymen“ Industriearchitekturen, wie sie in großem Umfang gebaut werden, gab es seit der Aufarbeitung frühmoderner Zweckbauten⁶⁰ meines Wissens nicht. Industriearchitekturen und Gewerbegebiete, die vorrangig den Bedingungen von Wirtschaftlichkeit und Funktionalität folgen, werden heute – trotz ihrer oft enormen Präsenz – sowohl in der Wahrnehmung städtischer Landschaften als auch in der städtebaulich orientierten Forschung weitgehend ausgeblendet,⁶¹ obwohl seit den 1990er Jahren Diskurse um Suburbanisierung und die „Zwischenstadt“ die Aufmerksamkeit auch auf diese „operational landscapes“ lenkten (siehe z.B. Sieverts 2001 [1997]; Snyder und Wall 1998). Auch die rasanten Industrialisierungsprozesse in neuen Produktionsregionen weltweit haben bislang kaum breite internationale Beachtung in der Architektur- und Städtebauforschung gefunden.⁶² Dennoch erwähnenswert sind hier die Studien zur sprunghaften Industrialisierung und Urbanisierung an Chinas Ostküste. So haben sich aus einer städtebaulichen und planungswissenschaftlichen Perspektive zum Beispiel das „Harvard Design School Project on the City“ unter der Leitung des

⁵⁸ Diese übten in ihrem funktionalen Charakter und ihren kubisch reduzierten Formen große Anziehungskraft auf moderne Architekten aus. So veröffentlichte Walter Gropius im Jahrbuch des Deutschen Werkbunds 1913 vierzehn Fotografien nordamerikanischer Getreidesilos und Industriebauten (Deutscher Werkbund 1913), von denen auch Le Corbusier (2001b [1922]) einige in „Vers une architecture“ verwendete.

⁵⁹ Dazu zählen in Deutschland z. B. die „Gläserne Manufaktur“ der Volkswagen-Fabrik in Dresden von Henn Architekten (Klaaßen und Huthmacher 2008) oder Zaha Hadids BMW-Fabrik in Leipzig (Hadid 2006).

⁶⁰ Siehe dazu z. B. Richards und De Maré (1968) oder Banham (1986). Eine anonyme Geschichte der Mechanisierung inklusive der Fließbandproduktion liefert Sigfried Giedions Klassiker „Mechanization Takes Command“ (1948). Hier steht aber die Architektur eher im Hintergrund der Betrachtungen.

⁶¹ Einzelne Studien zu gegenwärtigen Industrieräumen finden sich in „The Architecture of Industry“ (Aitchison 2014).

⁶² Wenn es auch eine Reihe einzelner Studien geben mag; siehe z. B. Sebastian Homms (2014) Arbeit über die Veränderung periurbaner Siedlungsmuster angesichts der rasant wachsenden Industrieproduktion in der indischen Stadtregion Chennai. Zudem gehe ich davon aus, dass in regionalen Forschungskontexten weltweit durchaus Forschung zu Industrieräumen betrieben wurde.

Architekten Rem Koolhaas (Chung u. a. 2001) oder das DFG-Schwerpunktprogramm „Megacities Megachallenge“ (2006–2014; siehe z.B. Altrock und Schoon 2014)⁶³ mit der Entwicklung des Pearl-River-Deltas beschäftigt. Die Rolle der Industrieentwicklung und ihre transnationale Vernetzung stand allerdings in beiden Forschungsprogrammen eher im Hintergrund.

Während es also kaum Referenzen für (städte-)bauliche Untersuchungen neu entstandener Produktionsstandorte gibt, haben in den jüngeren Architektur- und Städtebaudiskursen die Räume und physischen Infrastrukturen der Warenzirkulation, die angesichts der fortschreitenden Globalisierung eine immer größere Bedeutung für die Struktur der Städte gewinnen, eine wachsende Aufmerksamkeit erfahren. Nachdem sich in der Geografie und der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung schon seit Längerem ein Forschungsbereich zu Infrastrukturen und globaler Warenlogistik etabliert hatte (Graham und Marvin 2001; Hesse 2008; Graham und McFarlane 2014; Birtchnell, Savitzky und Urry 2015), wandten sich in den letzten zehn Jahren⁶⁴ auch einige Architekt*innen und Urbanist*innen diesem Themenkomplex zu und veröffentlichten dazu eine Reihe viel beachteter Publikationen.⁶⁵ Im Gegensatz zur sozialwissenschaftlichen Literatur befassten sie sich vorrangig mit der Analyse und Konzeptualisierung der physischen Räume und technischen Infrastrukturen der Warenzirkulation. Einen großen Einfluss über die Disziplin hinaus hatte die Arbeit der US-amerikanischen Architekturtheoretikerin Keller Easterling (2014) zu infrastrukturellen Netzwerken und Räumen (Easterling 2014). Für sie sind Infrastrukturen nicht nur Verkehrswege, Rohre und Kabel, sondern auch drahtlose Verbindungen, weltweite Standards, Protokolle und Schnittstellen, die das menschliche Alltagsleben sowie städtische Räume wie eine Software strukturieren und zunehmend auch kontrollieren – oft jenseits staatlichen Zugriffs. Dies nimmt zum Beispiel in der weltweiten Verbreitung wirtschaftlicher Freizonen und Exportproduktionszonen räumlich-materielle Gestalt an. Während Easterling in ihrem Buch „Extrastatecraft“ den infrastrukturellen Raum – auf der Grundlage zahlreicher Beobachtungen – vorwiegend abstrahiert und konzeptualisiert, untersucht eine ganze Reihe historischer und empirischer Forschungen anhand von Fallstudien das konkrete Zusammenspiel von logistischen Prozessen, physischen Landschaften und architektonischer Form.

So beschreibt die britische Architektin und Stadtforscherin Carolyn Steel (2009) den logistischen Aufwand, der nötig ist, um eine Millionenstadt mit Mahlzeiten zu versorgen – vom Acker über den Esstisch bis hin zur Entsorgung –, und wie dieser seit Jahrhunderten die gebauten Städte formt. Analog zu Easterlings Auffassung des „infrastructure space“ begreift die Architektin und Stadtforscherin Clare Lyster die Logistik als Betriebssystem oder „DNA“ des Alltagslebens und der Stadt. So ist die Untersuchung logistischer Ströme und Organisationsregime für sie ein neuer konzeptueller Zugang zum Verständnis der Stadt: „a constructive exercise toward understanding how new production regimes and their ensuing flows format the built environment“ (Lyster 2016, 11). Die Auswirkungen logistischer Netzwerke auf die gebaute Umwelt zeigt Lyster anhand empirischer Studien zu den Unternehmen FedEx, Ryan Air und Amazon, die zahlreiche zeichnerische Analysen auf verschiedenen Maßstabsebenen umfassen (■ 2.d). Auf ähnliche Weise untersucht Jesse LeCavalier (2016)

⁶³ Eine in Hinblick auf meine Forschungsarbeit interessante Studie innerhalb des Schwerpunktprogramms analysiert den stadtplanerischen Umgang mit einem informell gewachsenen Textilcluster in Guangzhou und schließt dabei auch kleinräumige Kartierungen des Viertels ein (Schröder, Waibel und Altrock 2010; Schoon und Schröder 2014).

⁶⁴ Einzelne frühere Aufsatzveröffentlichungen zum Thema im Architekturkontext umfassen Snyder und Wall (1998) sowie Waldheim und Berger (2008).

⁶⁵ Siehe etwa folgende Themenhefte und Sammelbände: „Service-Architekturen“ (Arch+ 2012, Nr. 205), „Logistics“ (Cabinet 2012, Nr. 47), „Infrastructure Space“ (Ruby und Ruby 2017), „The Architecture of Logistics“ (Footprint 2018, Nr. 2).

in einer detaillierten Forschungsarbeit, wie sich das hocheffiziente Warenvertriebssystem der US-amerikanischen Supermarktkette Walmart landesweit in (sub)urbane Landschaften und die Architektur der großflächigen Märkte, Distributions- und Datacenter des Konzerns einschreibt – bis hin zu standardisierten Straßenlampen, Grasböschungen, Rinnsteinen und Feuerwehrzufahrten (LeCavalier 2012, 104). Er nutzt dazu ebenfalls analytische Zeichnungen sowie Fotografien und Planungsdokumente (■ 2.e). Mit besonderem Fokus auf die geschichtliche Entwicklung beschäftigt sich die Architekturohistorikerin Carola Hein (2016; 2018) seit Längerem mit der globalen Zirkulation und Verarbeitung von Erdöl:

„Petroleum – its extraction, refining, transformation, and consumption – has shaped our built environment in visible and invisible interconnected ways around the world over the last 150 years. Industrial structures, buildings, monuments, urban forms, and infrastructure stand as material witnesses to the ubiquity and power of petroleum.“
(Hein 2016, o. S.)

So befragt Hein die städtische Landschaft als historisches Palimpsest verschiedener Phasen des Erdölkomplexes, seiner physischen Infrastrukturen und gebauten Manifestationen – sowohl in globaler Perspektive als auch anhand der Region Rotterdam. Ihre Studie beleuchtet die historische Entwicklung der Hafenregion mittels kartografischer Analysen und untersucht gleichzeitig die Auswirkungen der Ölindustrie und ihrer medialen Repräsentationen auf das städtische Alltagsleben (■ 2.f).

Mit Blick auf vielfältige Arten materieller Ströme hat sich die Architektin und Stadtforscherin Milica Topalovic (u.a. 2013) mit Singapur im Schnittpunkt seiner translokalen Versorgungssysteme beschäftigt. In einer umfangreichen Studie erforschte sie mit einem Team von Mitarbeiter*innen und Studierenden die Ströme aus Ressourcen, Gütern und Migrant*innen, die den Stadtstaat und sein wirtschaftliches und räumliches Wachstum am Leben erhalten. In Hinblick auf die Versorgung mit Lebensmitteln, Energie oder Wasser betont die Studie die Bedeutung des metropolitanen „Hinterlands“ Malaysias und Indonesiens. Sie geht aber über den regionalen Maßstab hinaus, wenn es um die Rolle Singapurs als globalen Seefrachtknoten und Erdöl-Hub sowie um die Bedeutung der zahlreichen Exportproduktionszonen im Umland der Stadt geht. Die verschiedenen Ebenen der Studie basieren auf räumlichen Analysen und anspruchsvollen Kartierungen auf vielfältigen Maßstäben – von der Architektur bis hin zum Globus (■ 2.g). Diese umfassen auch detaillierte Untersuchungen von Produktionsanlagen wie den Erdölraffinerien und Industriezonen innerhalb ihres städtischen Kontexts und ihrer translokalen Netzwerke. Damit machen Topalovic und ihr Team sowohl Masseys Vorstellung der Stadt als poröser Schnittpunkt in vielschichtigen Netzwerken als auch Brenners und Schmidts Idee der *extended urbanisation* mit ihren zeichnerischen Raumanalysen sichtbar. Ähnlich eindrücklich zeigt die Architektin und Stadtforscherin Nancy Couling (Couling 2018; 2022; Gugger, Couling und Blanchard 2012) die Ausdehnung der Urbanisierung auf Meere wie die Barentssee oder die Nordsee, die immer stärker durch Energie- und Rohstoffgewinnung, durch Schiffrouten und Leitungen wie auch durch Zonierungen und Regulierungen strukturiert werden.

Viele dieser Studien entstehen oder entwickeln sich im Rahmen von Seminaren und Lehrforschungsprojekten – nicht zuletzt aufgrund ihres didaktischen Werts, der darin besteht, die Transformation der gebauten Umwelt anhand der Zunahme translokaler Zirkulationen zu erklären und eine globalere Auffassung von städtischer Nachhaltigkeit zu vermitteln (►

2.1.1).⁶⁶ Aufgrund der disziplinären Perspektive von Architektur und Städtebau haben die Forschungsarbeiten gleichzeitig zum Ziel, Grundlagen für einen neuen planerischen und entwerflichen Umgang mit städtischen Räumen zu entwickeln, die sich immer mehr über translokale Ströme und Netzwerkbeziehungen konstituieren. Für die vorliegende Doktorarbeit ist besonders relevant, dass diese Ansätze mit dem Blick auf gebaute Räume letztlich unterschiedliche Abschnitte und Aspekte globaler Güterketten beforschen – wenn auch ohne expliziten Bezug auf die Modelle der Warenbiografien, Güterketten oder Produktionsnetzwerke aus der sozialwissenschaftlichen Literatur. Auch hier geht es darum, multilokale ökonomische Strategien und Systeme zu verstehen, um Rückschlüsse auf räumliche Entwicklungen zu ziehen. Statt der Orte der Industrieproduktion gewinnen aber die Räume der Zirkulation und Logistik, die ähnlichen funktionalen Logiken unterliegen und trotz ihrer oft massiven stadträumlichen Präsenz ebenso leicht übersehen werden, das Interesse neuerer Forschung. Vor allem aber zeigen die aufgeführten Beiträge zeitgemäße Zugänge zur räumlichen Analyse von Warenzirkulation und globalen ökonomischen Netzwerken aus der Forschungsperspektive von Architektur und Städtebau. Sie vermitteln damit das Verständnis einer städtebaulich orientierten Stadtforschung, das auch der vorliegenden Doktorarbeit zugrunde liegt: Während sie den gebauten Raum ins Zentrum der Forschung stellen, beleuchten sie gleichzeitig die translokalen Mechanismen und Kräfte, die hier wirksam werden. Dabei kommen fundierte und innovative zeichnerische Analysen zum Einsatz, um sowohl gebaute Räume als auch Stoffströme, immaterielle Zusammenhänge oder zeitliche Prozesse besser zu verstehen. So liegt die Stärke dieser Zugänge meines Erachtens in den vielschichtigen Raumanalysen, die unterschiedliche Maßstabebenen und historische Entwicklungslinien berücksichtigen. Obwohl sie auf eine enge Anknüpfung an die einschlägige sozialwissenschaftliche Literatur – etwa an Güterkettenmodelle oder infrastrukturelle „assemblages“ (Graham und Marvin 2001; Graham, Desai und McFarlane 2013) – weitgehend verzichten, besitzen sie eine hohe Anschlussfähigkeit sowohl an die Konzepte der Güterkettenforschung als auch an diejenigen der relationalen Stadtforschung.

2.2.3 Fazit: Anschlussfähigkeit der Stadtforschung für die Güterkettenforschung

Die aufgeführten Strömungen der Stadtforschung aus unterschiedlichen Disziplinen weisen ebenso deutlich auf die Forschungslücken in Hinblick auf eine Integration von Güterkettenforschung und Stadtforschung wie auf die verschiedenen Annäherungen und Grundlagen, die für ein solches Unterfangen bereits angelegt sind.

So haben sich verschiedene, miteinander verwandte sozialwissenschaftliche Forschungsrichtungen einer relationalen und transnationalen Stadtforschung verschrieben, die städtische Orte im Schnittpunkt ihrer multiskalaren Beziehungen zu erfassen sucht. Um die gegenwärtige Transformation städtischer Räume besser verstehen zu können, weisen viele dieser Ansätze – ähnlich der Güterkettenforschung – auf die Dringlichkeit hin, relationale und territoriale Forschungsperspektiven in Einklang zu bringen.

⁶⁶ Ähnliche Ziele verfolgten – basierend auf den Methoden des Forschungsprojekts „Transnationale Produktionsräume“ (Beyer, Hagemann und Misselwitz 2016) – Seminare an der TU Berlin und der BTU Cottbus zu den Infrastrukturen der Warenzirkulation („Architectures of Circulation“, 2019, unterrichtet von Elke Beyer und Lucas Elsner), den Lieferketten der Lebensmittelversorgung („Feeding the City“, 2020/21, unterrichtet von Anke Hagemann und Natacha Quintéro-Gonzalez) und den Güterketten der Bauindustrie („Architecture’s Supply Chains“, WS 2020/221, unterrichtet von Elke Beyer und Lucas Elsner). Ebenfalls erwähnenswert ist in diesem Kontext das aktivistische Projekt „Who Builds Your Architecture?“, das die globale Materiallogistik transnationaler Bauprojekte sowie die Arbeitsbedingungen migrantischer Bauarbeiter in Bezug auf ethische Fragen der Architekturproduktion räumlich untersucht (WBYA? 2017).

(1) So verdeutlichen die aufgeführten Forschungsbeiträge, dass die Erforschung des Wechselspiels translokaler und lokaler Kräfte sowie relationaler und territorialer Dimensionen der Raumproduktion einen multiskalaren Untersuchungsansatz erfordert, der Gebäude oder Stadtviertel mit transnationalen Strömen oder Netzwerken in Bezug setzt.

(2) Während es bereits umfangreiche Forschungen zu Dienstleistungsnetzwerken oder Migrationsbeziehungen zwischen Städten oder städtischen Räumen gibt, wurde ein großer Forschungsbedarf in Bezug auf die Untersuchung von Produktionsbeziehungen und Güterflüssen als eine weitere wesentliche Dimension transnationaler Beziehungen identifiziert (Brown u. a. 2010; Robinson 2011; Krätke, Wildner und Lanz 2012a). Denn eine solche Perspektive erlaubt es, die translokalen wirtschaftlichen Triebkräfte der Raumproduktion „von oben“ besser zu verstehen.

(3) Ebenso wird die Notwendigkeit erkannt, physische Landschaften und gebaute Räume stärker in der Untersuchung translokaler städtischer Raumproduktion zu berücksichtigen (Parnreiter 2012; Krätke, Wildner und Lanz 2012a; Söderström 2014; Swyngedouw 2006).

(4) Einige der Forschungsansätze zeigen, dass multilokale Untersuchungen eine adäquate Strategie darstellen, um translokale Verbindungen und ihr Zusammenspiel mit städtischen Orten zu erfassen. Insbesondere der Forschungsbereich zu transnationalen städtischen Räumen ist eine wichtige Referenz für die vorliegende Forschungsarbeit, da er vielfältige Arten transnationaler Beziehungen berücksichtigt, einen feinkörnigen Blick auf städtische Territorien wirft und Architektur und Planung bereits punktuell integriert. Zudem wurde in diesem Kontext der Bedarf erkannt, sich in der zukünftigen Forschung auch globalen Güterketten als Bindeglied zuzuwenden (Krätke, Wildner und Lanz 2012a) (► **2.3.1**).

(5) Das In-Bezug-Setzen verschiedenartiger städtischer Orte aufgrund ihrer Produktionsbeziehungen stellt gleichzeitig eine innovative Strategie der komparativen Stadtforschung dar, mittels derer das Spektrum der zu beforschenden städtischen und verstäderten Räume wesentlich bereichert werden kann (Robinson 2011).

(6) Darüber hinaus ermöglicht es diese Vorgehensweise, das traditionelle Stadtverständnis zu überwinden und den Charakter, die Reichweite und das wenig beachtete Hinterland der planetarischen bzw. erweiterten Urbanisierung durch die globalisierte Warenproduktion zu erfassen (Brenner und Schmid 2015; Brenner 2016).

(7) Begreift man in diesem Sinn die globalisierte Warenproduktion als Form des städtischen Metabolismus, so rücken gleichzeitig die (ungleichen) sozio-ökologischen Bedingungen an den Orten der Extraktion, Produktion und Konsumption ins Blickfeld der Forschung (Swyngedouw 2006; Arboleda 2020).

Die zeitgenössische Forschung in Architektur und Städtebau hat sich bislang nur wenig für die gebauten Räume der globalisierten Güterproduktion interessiert. In jüngerer Zeit entwickelte sich allerdings eine große Aufmerksamkeit für die logistischen Abläufe und physischen Infrastrukturen globaler Warenströme:

(8) Die vielfältigen Studien in diesem Bereich liefern hervorragende Referenzen für die räumliche Analyse der materiellen Strukturen wie auch der Warenströme und immateriellen Beziehungen auf der Ebene von Gebäuden, städtischen Gebieten, regionalen und

transnationalen Geografien (z.B. Topalovic, Knüsel und Jäggi 2013; Lyster 2016; LeCavalier 2016). Eine Einführung des Güterkettenansatzes könnte diese Forschung durch eine sozialwissenschaftliche Perspektive bereichern und das Verständnis der hier betrachteten Prozesse weiter vertiefen.

(9) Ebenso kann die Güterkettenperspektive helfen, den Blick von der Zirkulation auf die *Produktion* von Waren zu lenken, deren (oft massive) bauliche Manifestationen und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung noch nicht ausreichend erforscht sind.

(10) Die bestehende Forschung liefert ebenfalls Impulse für die Untersuchung der anonymen, wenig attraktiven und oft ausgeblendeten Zweckbauten, die als physische Grundlage der globalen Warenzirkulation eine zunehmende Relevanz für städtische Räume bekommen (siehe etwa LeCavalier 2016).

Die Diskussion der unterschiedlichen Ansätze der sozialwissenschaftlichen und städtebaulich orientierten Stadtforschung zeigt schließlich das besondere Potenzial, das in der Kombination dieser unterschiedlichen disziplinären Zugänge liegt. Damit können die Vernachlässigung räumlich-materieller Aspekte auf der einen Seite und bisherige Defizite der sozialwissenschaftlichen Fundierung auf der anderen Seite ausgeglichen werden. Gleichzeitig kann die Verbindung der beiden analytischen Zugänge das Zusammenspiel relationaler und territorialer Raumdimensionen noch besser erfassen. In beiden Disziplinen repräsentiert die Güterkettenperspektive einen neuen konzeptuellen Zugang zum Verständnis städtischer Prozesse (Lyster 2016, 12) bzw. „lenses through which cities can be apprehended and analysed“ (Knowles 2015, 10).

2.3 Städtische Räume in globalen Güterketten

In Abschnitt 2.1 habe ich die verschiedenen konzeptuellen Forderungen und empirischen Leistungen innerhalb der GCC- und GPN-Literatur diskutiert, die „territoriale Dimension“ stärker in die Analyse globaler Produktionsbeziehungen zu integrieren und die Netzwerkknoten genauer unter die Lupe zu nehmen. Abschnitt 2.2 beschäftigte sich mit den Ansätzen der multidisziplinären Stadtforschung, transnationale Beziehungen und Warenströme mit städtischer Entwicklung in Bezug zu setzen. Der folgende Abschnitt (2.3) widmet sich nun vereinzelt konzeptuellen wie auch empirischen Vorstößen der Stadt- und Wirtschaftsgeografie, die darauf zielen, Schnittstellen zwischen der Güterkettenliteratur und spezifischen Bereichen der Stadtforschung zu etablieren. Zunächst werden Forschungsagenden diskutiert, die die Güterkettenforschung mit der Forschung zu World-City-Networks, zu transnationalen städtischen Räumen wie zur Stadtpolitik zu verknüpfen suchen (Abschnitt 2.3.1). Anschließend stelle ich einige jüngere Positionen der Wirtschaftsgeografie vor, die sich intensiv mit der räumlichen Konfiguration globaler Produktionsstandorte beschäftigt haben (Abschnitt 2.3.2). Einige davon zielen auf eine Typologisierung der geografischen Formation von Netzwerkknoten, andere lenken den Blick verstärkt auf die subregionalen bzw. innerstädtischen räumlichen Muster der globalisierten Güterproduktion. Abschließend fasse ich den Forschungsbedarf und die wesentlichen Desiderate für ein Forschungsprogramm zur Integration von Güterketten- und Stadtforschung zusammen und reflektiere die Potenziale der gegenseitigen Befruchtung beider Forschungsfelder (Abschnitt 2.3.3).

2.3.1 Güterketten als transnationale Verbindung zwischen Städten

Globale Güterketten und World-City-Networks

Eine erste konzeptuelle Verknüpfung zwischen Güterketten- und Stadtforschung wurde im Umfeld des Forschernetzwerks Globalization and World Cities (GaWC) (► **2.2.1**) hergestellt. Bereits 2003 setzte sich der Wirtschafts- und Stadtgeograf Christof Parnreiter empirisch und konzeptuell mit der Überschneidung von Global-City-Netzwerken und Global Commodity Chains (GCC) auseinander. In dem Bestreben, die Entwicklung von Mexiko-Stadt und Santiago de Chile zu Global Cities und die damit zusammenhängenden strukturellen Veränderungen innerhalb der Städte zu erklären, suchte er den Zusammenhang zwischen der zunehmenden Exportproduktion beider Länder und der wachsenden Zahl internationaler unternehmensorientierter Dienstleistungsfirmen in den Hauptstädten zu ergründen. Er stellte die Hypothese auf, dass die höherwertigen Dienstleistungen (etwa im Finanz-, Rechts-, oder Buchhaltungsbereich), die die beiden Städte im Sinne Sassens (1991) zu Global Cities machen, eine wesentliche Rolle in den Güterketten der Exportproduktion spielen, die oft in anderen Landesteilen stattfindet (Parnreiter 2003). Um diesen Zusammenhang konzeptuell zu fassen und eingehender zu untersuchen, forderte er in einer ersten Forschungsagenda die Zusammenführung der Global-City- und GCC-Literaturen:

„Pulling together global city and global commodity chain approaches allows to overcome limitations of both concepts. Obviously, the global commodity chain approach can be very stimulating for urban studies. Spatializing a commodity chain, that is, spatializing an analysis of connections between the different points of a production process, means to study how cities at a regional, national and global level are linked together through flows of capital, labor, goods, services, etc. [...] On the other hand, global city research is helpful insofar, as a global city can be seen as a very specific and crucial intersection of a commodity chain, precisely because its function is to contribute advanced services to the production process. [...] Thus, a global city is a

service node in and for many chains, obtaining thereby its overall centrality.“
(Parnreiter 2003, o. S.)

Durch empirische Untersuchungen des Dienstleistungssektors und seiner Kunden in beiden Städten untermauerte Parnreiter in den Folgejahren seine These (Parnreiter, Fischer und Imhof 2004; Parnreiter 2010; 2017; 2019). Global Cities erfüllen demnach die Funktion von Dienstleistungsknoten innerhalb globaler Güterketten. Die unternehmensorientierten Dienstleistungen stellen dabei den „missing link“ (Parnreiter, Fischer und Imhof 2004) zwischen globalen Güterketten und Städtenetzwerken dar. Sie seien insbesondere für die Organisation und Governance von Güterketten verantwortlich (Parnreiter 2010) und schaffen so die Verbindungen zwischen den Global Cities und den unbedeutenderen Städten und Fabrikstandorten in ihrem nationalen Hinterland.⁶⁷

Im Rahmen eines Themenhefts der Zeitschrift *Global Networks* mit dem Titel „World City Networks and Global Commodity Chains“ wurden Parnreiters Überlegungen zu einer Zusammenführung der beiden Forschungsfelder weiter systematisiert und in eine Forschungsagenda überführt⁶⁸. Auch die Autoren des programmatischen Leitartikels – sechs Vertreter des GaWC-Netzwerks – sehen die unternehmensorientierten Dienstleistungen als zentrales Bindeglied zwischen World City Netzwerken und globalen Güterketten (Brown u. a. 2010). Die WCN- und GCC-Literaturen hätten sich, trotz ihres gemeinsamen Ursprungs in der Weltsystemanalyse und der Beschäftigung mit globalen Firmenbeziehungen, weitgehend unabhängig voneinander entwickelt. Durch eine Integration der beiden Literaturen, so die Autoren, könnten sich die Ansätze gegenseitig ergänzen und ihre Defizite ausgleichen. Auf der einen Seite könne die Integration dazu beitragen, die geografische Standortstruktur globaler Güterketten besser zu verstehen, denn deren umfassende räumliche Konzeptualisierung sei in der GCC-Literatur bislang ausgeblieben. Gleichzeitig finde damit die bislang vernachlässigte Rolle höherwertiger Dienstleistungen mehr Aufmerksamkeit in der Güterkettenforschung. Auf der anderen Seite könne eine solche Integration der WCN-Literatur helfen, ihren oft kritisierten engen Fokus auf Dienstleistungsunternehmen und deren Standorte im globalen Norden (► **2.2.1**) zu überwinden, denn Güterketten verbänden die World Cities mit den „ordinary cities“ (Robinson 2002) als Standorte der Güterproduktion:

„Through modelling commodity chains we can draw attention to inter-city relations beyond the leading world cities, since these commodity chains reveal how many smaller settlements are connected to the World City Network through the various flows of capital, labour, goods and services.“ (Brown u. a. 2010, 24)

Mithilfe des GCC-Ansatzes könne die WCN-Forschung die vielfältigen Verknüpfungen zwischen World Cities und Globalizing Cities identifizieren und gewinne ein besseres Verständnis der Reichweite von World Cities und ihrem Verhältnis zu den Peripherien und Semiperipherien. Denn sowohl die Güterketten als auch die World-City-Netzwerke (re)produzierten die Konzentration von höher- bzw. geringerwertigen Arbeitsprozessen in einer weltweiten Struktur aus Zentren und Peripherien, wie sie die Weltsystemanalyse

⁶⁷ Neben Parnreiter haben später auch Rossi, Beaverstock und Taylor (2007) am Fallbeispiel Brasiliens die Kundenbeziehungen von unternehmensorientierten Dienstleistungen in World Cities und damit das Verhältnis zwischen World City (bzw. „Gateway City“) und Hinterland empirisch untersucht. Sie berufen sich dabei ebenfalls auf die Integration der WCN- und GCC-Literaturen, die von Brown und anderen (2007) konzeptuell ausgearbeitet wurde.

⁶⁸ Das Themenheft ist das Ergebnis einer ganzen Reihe von Studien und Papers von Vertreter*innen des GaWC-Netzwerks sowie zweier Sessions auf dem Jahreskongress der Association of American Geographers (Derudder und Witlox 2010, 3, FN 2). Bereits 2004 erschien ein erstes konzeptuelles Paper (als GaWC Research Bulletin 151, Brown u. a. 2004). Dieses wurde 2007 in überarbeiteter Form als GaWC Research Bulletin 236 (Brown u. a. 2007) veröffentlicht und diente als Grundlage des Leitartikels im Themenheft (Brown u. a. 2010).

beschreibe.⁶⁹ So rufen die sechs Autoren schließlich zu einer „Synthese“ beider Forschungsfelder auf, in deren Zentrum die empirische Untersuchung der Rolle von unternehmensorientierten Dienstleistungen in globalen Güterketten steht.

Die empirischen Forschungsbeiträge zum Themenheft zeigen zum einen auf, wie durch eine solche Untersuchung die Verästelungen sichtbar werden, mit denen das World-City-Netzwerk an kleinere Städte im Hinterland von Global Cities angebunden ist (Parnreiter 2010; Lüthi, Thierstein und Goebel 2010). Zum anderen lenken sie die Aufmerksamkeit auf physische Güterströme und städtische Territorien, die von der GCC- und der WCN-Forschung bislang stark vernachlässigt wurden. So weisen Jacobs, Ducruet und Langen (2010) sowie Hesse (2010) anhand der Entwicklung von Hafenstädten auf die wesentliche Rolle der Transportlogistik für die räumliche Konfiguration der Netzwerke und die relationale Position städtischer Umschlagplätze hin. Auch der Beitrag von Vind und Fold (2010) betont die materiellen Güterbewegungen als Medium der Konnektivität. Gleichzeitig lenkt er den Blick auf die stadträumlichen Auswirkungen der Global-City-Formation in Ho-Chi-Minh-Stadt sowie der wachsenden Exportproduktion im Hinterland der Stadt. Schließlich seien auch städtische Großprojekte wie Industrieparks und neue kommerzielle Stadtbezirke, die von transnationalen Akteuren im Finanzierungs-, Planungs- und Bausektor getragen werden, konstitutiv für die Global-City-Formation der Stadt.

Mit der Debatte um „World City Networks and Global Commodity Chains“ werden Städte und Güterketten erstmals systematisch miteinander in Beziehung gesetzt. Doch bleibt die Integration des Güterkettenansatzes in die Stadtforschung – zumindest konzeptuell – weitgehend auf das spezifische Feld der WCN-Forschung begrenzt, die die Position von Städten innerhalb der Netzwerke globaler Dienstleistungsfirmen relational und quantitativ zu bestimmen sucht. Es geht somit um die Schnittmenge zweier Arten von Firmennetzwerken und die spezifische Rolle unternehmensorientierter Dienstleistungen als Bindeglied. Der Blick bleibt großmaßstäblich, weil beide Netzwerk-Ansätze bislang eher an der Art der Beziehungen und dem relationalen Gefüge als an der inneren Struktur und Entwicklung ihrer Knoten interessiert sind. Die empirischen Beiträge zur Debatte unternehmen jedoch erste Schritte, diese Beschränkungen zu überwinden, indem sie Produktionsbeziehungen und materielle Güterströme zwischen städtischen Orten sowie die Transformation städtischer Territorien in die Untersuchung einbeziehen. So untersuchte Stefan Krätke (2014) globale Städtenetzwerke auf der Grundlage von Produktionsbeziehungen und identifizierte dabei zahlreiche Globalizing Cities als wichtige Knotenpunkte.⁷⁰ Seit Erscheinen des *Global-Networks*-Themenhefts wurde die Schnittstelle von WCN und GCC neben Parnreiter (2017; 2019) vor allem vom Forschungsteam um Javier Revilla Diez, Moritz Breul und Sören Scholvin zu „Gateway Cities“ in globalen Produktionsnetzwerken⁷¹ der Öl- und Gasindustrie weiter bearbeitet (Breul und Revilla Diez 2018; Breul 2019; Scholvin, Breul und Revilla Diez 2019; Scholvin u. a. 2021) und auch das wissenschaftliche Netzwerk „The Spaces of Global Production“ knüpfte daran an (► **2.3.2**).

⁶⁹ Entgegen der häufig geäußerten Kritik halten die Autoren des Beitrags das Zentrum-Peripherie-Modell der Welt-systemanalyse nicht für starr und grobkörnig, sondern für beweglich und multiskalar anwendbar (Brown u. a. 2010, 21, 22).

⁷⁰ Er schreibt: „Their functioning as spatial anchoring points for BMW’s transnational production network, for example, interconnects the urban regions of Bangkok and Munich. In similar ways, the global production network of the car manufacturer Volkswagen includes the global city regions of São Paulo, Mexico City, Shanghai and so on.“ (Krätke 2014, 125)

⁷¹ Die Autoren sprechen hier von einer Integration der WCN- und *GPN*-Forschungsansätze, da Letztere die territoriale Dimension stärker betonten (Scholvin u. a. 2021).

Globale Wertschöpfungsketten und transnationale städtische Räume

Eine weitere konzeptuelle Schnittstelle zwischen der Stadtforschung und der Analyse globaler Güterketten wurde nur wenig später im Forschungsbereich zu transnationalen städtischen Räumen bzw. transnationaler Urbanität entwickelt. Dieser befasst sich aus multidisziplinärer Perspektive mit der Konstitution städtischer Orte vor dem Hintergrund immer intensiverer globaler *sozialer* Verflechtungen und nimmt im Unterschied zur Makroperspektive der WCN-Forschung auch städtische Strukturen und einzelne Stadtviertel in den Blick (► **2.2.1**). Um die systematische Forschung in diesem Bereich voranzutreiben, legten Stefan Krätke, Kathrin Wildner und Stephan Lanz (2012a)⁷² eine Agenda für die zukünftige Untersuchung transnationaler städtischer Räume vor, die globale Wertschöpfungsketten⁷³ explizit einbezieht. Denn neben den soziokulturellen Beziehungen, die in diesem Forschungsbereich bislang dominierten, geben die Autor*innen den ökonomischen Verknüpfungen – insbesondere den Netzwerken globaler Konzerne, Güterketten und Global Cities – eine zentrale Bedeutung in der Beforschung transnationaler Aktivitäten und ihrer Verankerung in städtischen Räumen. Bezugnehmend auf die bereits etablierte Schnittstelle zwischen WCN und GCC (Brown u. a. 2010) rufen sie zur „integration or combination of global value chain analysis and global city research“ (Krätke, Wildner und Lanz 2012a, 16, 17) auf. So lasse sich mit dem Blick auf Industrieproduktion eine andere Dimension der Vernetzung städtischer Räume aufzeigen, die von der Global-Cities-Forschung bislang stark vernachlässigt werde:

„The expansion and diffusion of industrial urbanism on a global scale, which is lead by the formation of global production networks with local anchoring points in metropolitan regions all over the world, is a most distinctive feature of the current phase of globalization.“ (Krätke, Wildner und Lanz 2012b, 17)

Damit lenken die Autor*innen den Blick auch auf städtische Orte, die durch Produktionsbeziehungen miteinander verbunden sind – nicht nur in Global Cities, sondern auch in Globalizing Cities und den Teilräumen innerhalb der Stadtregionen. Entsprechend sieht ihre Klassifizierung transnationaler städtischer Räume vier Maßstabebenen vor, vom globalen Städtesystem („Makro“) über die städtische Region („Meso“) und das Stadtviertel („Mikro“) bis hin zu spezifischen Orten und einzelnen Gebäuden innerhalb der Stadt (■ **2.h**). Sie unterscheidet zudem zwischen ökonomischer und sozio-kultureller Transnationalität wie auch zwischen sozialen und physischen städtischen Räumen. Somit geben Krätke, Wildner und Lanz der gebauten Umwelt ein großes Gewicht in der Forschung, denn hier materialisierten sich transnationale Verknüpfungen. Die physische Fragmentierung städtischer Räume in „business districts“ und „manufacturing zones“, „ethnic enclaves“ und „exclusionary enclaves of the rich“ (Krätke, Wildner und Lanz 2012b, 7) sei oft als Folge transnationaler Aktivitäten zu beobachten. Gleichzeitig betonen Krätke, Wildner und Lanz die Bedeutung von städtischer Governance und transnationalen Planungspraktiken für die Konstitution transnationaler Räume.

In diesem Sinn hat sich auch Christoph Parnreiter in seiner Forschung zur Schnittstelle globaler Städtenetzwerke und Güterketten intensiv mit der Transnationalisierung städtischer Räume beschäftigt. Denn ihn interessierten nicht nur die Netzwerkformationen auf der Makroebene, sondern auch deren konkrete Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, wie etwa die Transnationalisierung des Immobilienmarkts und die Expansion neuer, global vernetzter

⁷² Die Forschungsagenda rahmt als Einleitung den Aufsatzband „Transnationalism and Urbanism“ (Krätke, Wildner und Lanz 2012b), der 2012 auf die Konferenz „The Transnationality of Cities“ an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder (2009) folgte und zu dem auch Parnreiter (2012) beitrug.

⁷³ Die Autor*innen sprechen in ihrer Systematik vorwiegend von „global value chains“, erwähnen aber auch „global production networks“.

Geschäftsviertel in Mexiko-Stadt (Parnreiter 2009). Der Literatur zu Transnationalität und Stadt attestiert er allerdings ein eingeschränktes Verständnis des Raums, vor allem in seiner materiellen Dimension (Parnreiter 2012). Dem stellt er die eigene empirische Forschung einer transnationalen Raumproduktion „von oben“ am Schnittpunkt von Global-City-Netzwerken und globalen Güterketten gegenüber: Am Beispiel eines Bürohochhauses in Mexiko-Stadt demonstriert Parnreiter, dass auch die Akteure des Immobilienbooms (Entwickler, Investoren, Architektur- und Maklerbüros etc.) meist auf globaler Ebene operieren. Zudem weist er auf die globalisierte Architekturform und die globalen Standards der Stadtplanung sowie die Rolle des Gebrauchs und der Wahrnehmung dieser transnationalen Räume hin. Damit macht Parnreiter die Materialisierung vielfältiger transnationaler wirtschaftlicher Beziehungen in der gebauten Umwelt auf städtischer Mikroebene sichtbar. Für die zukünftige Forschung zu transnationalen städtischen Räumen spricht er sich schließlich dafür aus, sowohl die transnationalen Akteure und Praktiken der Raumproduktion in den Blick zu nehmen, als auch ihr konkretes Produkt, die gebaute Umwelt (Parnreiter 2012). Dabei gelte es, die Rolle von Stadtplanung und Urban Governance noch stärker zu berücksichtigen (Parnreiter 2011b; 2012). Außerdem solle die Forschung selbst durch die Untersuchung grenzüberschreitender Ströme an verschiedenen miteinander verknüpften Orten transnationalisiert werden: „Thus, only the material and imagined connections between the Torre Mayor and similar buildings in other cities would actually create a transnational urban space.“ (Parnreiter 2012, 108)

Aufbauend auf den Vorarbeiten des GaWC-Netzwerks (Brown u. a. 2010) fordern also auch Krätke, Wildner und Lanz (2012a) sowie Parnreiter (2012) eine Integration von Stadt- und Güterkettenforschung. Anstelle des Fokus auf Global Cities und vernetzte Dienstleistungsunternehmen, der der WCN-Forschung inhärent ist, liegt hier der Fokus auf der Transnationalisierung städtischer Räume aufgrund vielfältiger Vernetzungen einschließlich der Produktionsbeziehungen in globalen Güterketten. Und während die Debatte um „World City Networks and Global Commodity Chains“ die Schnittstellen zwischen beiden Netzwerken vor allem auf der Makroebene auslotet, ermutigen die Vorstöße im Forschungsbereich zu transnationaler Urbanität zu einer multiskalaren und multilokalen Untersuchung städtischer Räume und vor allem zu einer Einbeziehung der materiellen Raumproduktion sowie planerischer Aktivitäten.⁷⁴ Die Agenda zur Erforschung transnationaler städtischer Räume kommt damit meinem Vorhaben der Untersuchung des Wechselspiels globaler Produktionsnetzwerke und städtischer Räume bereits ziemlich nah (vgl. Hagemann 2015). So hat sich auch das Forschungsprojekt „Transnationale Produktionsräume“ (Beyer, Hagemann und Misselwitz 2016) auf diese Agenda berufen. Es knüpft an die Fallstudie der vorliegenden Doktorarbeit an und erweitert sie durch Produktionsstandorte in Bulgarien und Äthiopien, die durch Produktionsbeziehungen und -verlagerungen (Outsourcing und Offshoring) mit der türkischen Bekleidungsindustrie verbunden sind. Aus der Perspektive einer städtebaulich orientierten Stadtforschung und mithilfe des GPN-Ansatzes hat das Projekt die transnationale Raumproduktion an diesen Fabrikstandorten auf verschiedenen Maßstabsebenen untersucht und den Blick dabei besonders auf die sukzessiven geografischen Verlagerungsprozesse sowie die Rolle der gebauten Umwelt und städtischen Planung innerhalb dieser Prozesse gelenkt. Mit der multilokalen Fallstudie wurde schließlich die Forschung selbst transnationalisiert (■ 2.i) (Hagemann und Beyer 2020; Beyer und Hagemann 2018; 2021; Beyer, Hagemann und Misselwitz 2020).

⁷⁴ Dass die beiden Vorstöße nicht weit voneinander entfernt sind, zeigen schon die personellen Überschneidungen: so etwa die wichtige Rolle Parnreiters in beiden Debatten wie auch die Beiträge Krätkes zur Global-City-Forschung (Krätke und Taylor 2004; Krätke 2014).

Globale Produktionsnetzwerke und Stadtpolitik

Eine weitere konzeptuelle Verbindung von Stadtforschung und GPN-Ansatz haben in jüngerer Zeit Rachel Bok und Neil Coe (2018) aufgezeigt. In diesem Fall ging es um die Schnittstelle von *Stadtpolitik* und globalen Produktionsnetzwerken. Auch hier betonen die Autor*innen den gegenseitigen Nutzen einer Integration für beide Forschungsfelder:

„From an urban politics perspective, therefore, understanding the economic development trajectories of cities – and struggles thereover – increasingly need to be seen from the context of how these cities are ‚plugged in‘ to global production networks. From a GPN perspective there is also much to gain. Many studies of global production networks focus primarily on the ‚global‘, networked dimensions of production systems, at the expense of understanding the cities and territories that mutually constitute those global network formations; it is as though global production networks ‚touch down‘ on the head of the pin. Foregrounding urban politics, however, allows us to reveal the concrete, sprawling, and multicentric places that are enrolled into such networks, and the contestations and struggles over the economic value generated by these intersections [...].“ (Bok und Coe 2018, 70, 71)

War die GPN-Forschung bislang auf Regionen fokussiert, so stellen Bok und Coe fest, dass es meist *städtische* Regionen seien, in denen sich Produktionsnetzwerke verankern. Sie heben die starke Verwobenheit von Stadtpolitik (im globalen Städtewettbewerb) und den Aktivitäten innerhalb globaler Produktionsnetzwerke hervor und betonen die Gemeinsamkeiten in der Erforschung der beiden Felder – so etwa die multiskalare Perspektive auf Netzwerke multipler Akteure, geografische Territorien und wirtschaftliche Entwicklung. Als entscheidendes Bindeglied identifizieren sie das Strategic Coupling zwischen Stadtregionen und globalen Produktionsnetzwerken, das durch multiskalare Institutionen hergestellt werde und für das die Stadtpolitik oft eine entscheidende Rolle spiele. Aufbauend auf Coe und Yeung (2015) wenden sie ihre Überlegungen auf verschiedene Arten und Typen des Strategic Coupling (*innovation hubs, global cities, assembly platforms* etc.) an, indem sie Beispiele aus der Breite der bestehenden empirischen Literatur anführen. Bok und Coe erwähnen dabei auch die Bedeutung von räumlicher Planung sowie der Bereitstellung physischer Infrastrukturen oder Industrieparks für das Coupling. Schließlich weisen sie darauf hin, dass Nutzen und Kosten der Netzwerkintegration innerhalb der städtischen Territorien sehr ungleich verteilt sein können und dass die Stadtpolitik auch als Instrument der politischen Aushandlung regionaler Entwicklungseffekte fungiere (Bok und Coe 2018).

Bok und Coe bekräftigen die Bedeutung der Urban Governance für die Einbindung von Städten in globale Produktionsnetzwerke und ihre Effekte auf die transnationale Entwicklung städtischer Räume, auf die bereits Krätke, Wildner und Lanz (2012a) wie auch Parnreiter (2012) aufmerksam gemacht haben. Das Konzept des (Strategic) Coupling (und Decoupling) hat – wie bereits in Abschnitt 2.1.2 skizziert – ein großes Potenzial für die Analyse städtischer Produktionsstandorte, da es den Blick nicht nur auf die Intentionalität und die Akteure, sondern auch auf die stadtpolitischen und planerischen Strategien und die physischen *assets* lenkt, die die Netzwerkintegration (oder -desintegration) befördern. So können physische Transportinfrastrukturen und moderne Industrieparks mit guter Energie- und Wasserversorgung essenzielle Standortfaktoren sein, wenn es um die Erschließung neuer Produktionsregionen geht (Beyer und Hagemann 2018; 2021). Gerade angesichts der globalen Infrastrukturinitiativen Chinas werden infrastrukturelle Großprojekte zur Netzwerkintegration und ihre Effekte auf Regionen im globalen Süden in jüngerer Zeit kontrovers diskutiert (Beyer u. a. 2021; Schindler und Kanai 2021; Scholvin 2021). Diese planerische und bauliche Dimension des Coupling wird im Beitrag von Bok und Coe leider nicht elaboriert und

auch das Aufzeigen von Netzwerkknoten als „concrete, sprawling, and multicentric places“ (Bok und Coe 2018, 71, siehe oben) bleibt uneingelöst.

2.3.2 Die räumliche Konfiguration globaler Produktionsstandorte

Ergänzend zu den oben dargestellten konzeptuellen Schnittstellen von Stadt- und Güterkettenforschung und aufbauend auf der ausführlichen Darstellung der GCC-/GVC-/GPN-Forschung und ihren Anknüpfungspunkten für eine räumliche Untersuchung (► 2.1.2) sollen nun einige jüngere Positionen der Wirtschaftsgeografie vorgestellt werden, die sich explizit und systematisch mit der räumlichen Konfiguration bzw. der städtischen Dimension globaler Produktionsstandorte beschäftigen. So hat sich eine Reihe von Forschungsbeiträgen mit der geografischen Formation von Netzwerkknoten und ihrer räumlichen Beschreibung und Typologisierung auf der Mesoebene beschäftigt. Andere empirische Studien widmeten sich auf der Mikroebene den sozialen und physischen Transformationen städtischer Landschaften im Kontext der Integration dieser Orte in globale Produktionsnetzwerke und trugen so zur Vertiefung der Berührungspunkte von Güterketten- und Stadtforschung bei.

Die räumliche Figur von Netzwerkknoten

Der britische Wirtschafts- und Stadtgeograf Nicholas Phelps (2017) plädierte in jüngerer Zeit nachdrücklich dafür, die Bedeutung spezifischer Orte und Territorien wieder in die Wirtschaftsgeografie zu integrieren, nachdem diese die Netzwerkmetapher und die Deterritorialisierung ökonomischer Prozesse überstrapaziert habe. Um die kapitalistische Raumproduktion erfassen zu können, sei es nötig, die Dialektik von „differentiation and equalization, mobility and fixity, space and place, agglomerations and networks“ (Phelps 2017, 9) zu erhalten, auf die auch die GPN-Literatur programmatisch abzielt (vgl. Kelly 2013). So stellt Phelps fest, dass sich die Wirtschaft heute zunehmend in Zwischenräumen – *interplaces* – zwischen verschiedenen Firmen, Städten oder Staaten abspiele und sich in entsprechenden Geografien wie etwa verstäderten Regionen und Mobilitätsräumen artikuliere (ganz im Sinne der These einer *extended urbanization*, vgl. Brenner und Schmid 2015):

„Not only will economic activity increasingly be at places distributed outside what historically has been their primary container and our primary analytical reference point – the city – but also, logically, much of present and future economic activity will also take place on the move in interplaces as part of an increasingly distributed – inter-urban – economy.“ (Phelps 2017, 7)

Als prototypische Raumkonzepte zur Analyse gegenwärtiger wirtschaftlicher Geografien schlägt er vier „geografische Formationen“ oder „Organisationsprinzipien“ vor: das Netzwerk, die Agglomeration, die Enklave und die Arena. Diese klassischen Raumkonzepte der (Wirtschafts-)Geografie verkörperten „interplaces“ im Sinne inter-urbaner und inter-nationaler Räume; gleichzeitig bringen sie unterschiedliche Gewichtungen topologischer und territorialer Eigenschaften zum Ausdruck. So versteht Phelps das Netzwerk als deterritorialisierten, globalen Interaktionsraum, und im Gegensatz dazu die Agglomeration als ortsgebundene Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten. Enklaven – Sonderzonen für das Offshoring globaler Unternehmen – und Arenen – Räume internationaler Zusammenkünfte – stehen als Hybride dazwischen: Beide sind in unterschiedlichem Maß örtlich gebunden und gleichzeitig durch ihre globale Vernetzung charakterisiert. Entsprechend betont Phelps, dass die Knoten globaler Produktionsnetzwerke nicht auf „point-instants“ reduziert werden dürften (Phelps 2017, 203). Vielmehr ließen sich die vielfältigen Geografien dieser Orte in ein Spektrum einordnen, dessen Pole die Agglomeration (oft assoziiert mit lokaler Verwurzelung und industriellem Upgrading) und die Enklave (oft konnotiert mit fehlender

lokaler Einbettung und Ausbeutungsverhältnissen) bildeten (Phelps 2017, 204). Gleichzeitig weist er darauf hin, dass mit dem Blick auf die Raumformationen auch die „dunklen Seiten“ der globalisierten Produktion ans Licht gebracht würden, wie etwa die lokalen sozialen und ökologischen Kosten (Phelps 2017, 220ff). Was hier als großmaßstäbliche und stark abstrahierte Raumtypologie erscheint, wendet Phelps aber auch auf den städtischen Maßstab an, indem er Agglomerationen, Enklaven oder Arenen in den neuen verstäderten Zwischen-Räumen verortet. So befänden sich die Niederlassungen globaler Konzerne häufig in suburbanen städtischen Enklaven mit guter Verkehrsanbindung (Phelps 2017, 127).

Phelps' Systematik aus räumlichen Metaphern erleichtert es, (städtische) Knoten in Produktionsnetzwerken räumlich zu charakterisieren, einzuordnen oder zu vergleichen, obwohl die enge Auswahl der Kategorien noch wenig Differenzierung zulässt. Eine größere Breite an Kategorien liefern die Strategic-Coupling-Typen von Coe und Yeung (2015, 186) (► 2.1.2) – so etwa *global cities*, *offshore jurisdictions*, *logistics hubs*, *assembly platforms* – die ebenfalls Netzwerkknoten zu charakterisieren suchen, allerdings weniger räumlich konzipiert sind. Darüber hinaus haben sich einige Forschungsbeiträge der letzten Jahre damit beschäftigt, derartige Raumformationen global vernetzter ökonomischer Aktivitäten zu identifizieren und zu beschreiben (Scholvin u. a. 2021). So haben sich im DFG-geförderten wissenschaftlichen Netzwerk „The Spaces of Global Production“ zwischen 2018 und 2021 acht Wirtschaftsgeograf*innen und Stadtforscher*innen (einschließlich der Autorin) über die „territoriale Dimension globaler Produktionsnetzwerke und World City Netzwerke“ ausgetauscht (IRS 2018). Anknüpfend an Phelps' sowie Coe und Yeungs Typologisierung und aufbauend auf den empirischen Forschungen der Mitglieder kreisten die Diskussionen intensiv um verschiedene Raumfiguren, räumliche Metaphern und visuelle Repräsentationen⁷⁵ für Produktionsnetzwerke und ihre Knoten, darunter neben Netzwerk, Enklave/Zone und Agglomeration/Cluster auch Gateway City, Entwicklungskorridor und Archipel. Einige dieser Raumfiguren werden in individuellen Publikationen der Netzwerkmitglieder intensiver diskutiert: So hat Jana Kleibert (2015) in ihrer Forschung zu Dienstleistungs-Offshoring städtische Enklavenbildung beobachtet, während Sabine Dörry (gemeinsam mit Martin Hesse) Freihäfen für die Verwahrung von Wertgegenständen als exterritoriale Zonen beschrieben hat (Dörry und Hesse 2022). Sören Scholvin hat als Teil des Forschungsteams, das die Produktionsnetzwerke der Öl- und Gasindustrie untersuchte, das Bild der „Gateway City“ für die Schnittstelle zwischen globalen Netzwerken und dem regionalen Hinterland wiederbelebt (Scholvin, Breul und Revilla Diez 2019; Scholvin u. a. 2021). Bei Forschungen im globalen Süden wurde zudem von verschiedenen Mitgliedern des Netzwerks festgestellt, dass dort die Raumfigur des Korridors als Entwicklungsvision mobilisiert wird (Tups und Dannenberg 2021; Scholvin 2021). Eine zentrale Rolle spielen für diese Raumformationen die physischen Infrastrukturen der Warenzirkulation, die von Stefan Ouma (Ouma und Stenmanns 2021) und Anke Hagemann (Beyer u. a. 2021) in ihren jeweiligen Teams näher betrachtet wurden. Schließlich stellten Michiel van Meeteren und Jana Kleibert Überlegungen zur Metapher des Archipels für die räumliche Gesamtkonfiguration globaler Arbeitsteilung an (van Meeteren und Kleibert 2022).

Mit einer solchen Typologisierung der Raumformationen wirtschaftlicher Aktivitäten entsteht ein neues Bewusstsein für die Verankerung globaler Produktionsnetzwerke an spezifischen Orten, für die räumliche Wirkungsweise der Produktionsnetzwerke und für die

⁷⁵ Visuelle Repräsentationen in der Wirtschaftsgeografie wurden etwa mit der Session „Re-presenting Economic Geography“ auf der RGS-IBG-Jahreskonferenz 2018 (organisiert von Jana Kleibert, Michiel van Meeteren und Nick Phelps auf Grundlage der Debatten im wissenschaftlichen Netzwerk) wieder eingefordert.

physische Gestalt, die sich in den räumlichen Formationen artikuliert. So können auf längere Sicht dominante Raumtypen oder kausale Muster identifiziert werden. Die Netzwerkknoten erscheinen damit weniger als abstrakte „Stecknadelköpfe“, vielmehr werden der relationalen Auffassung wirtschaftlicher Prozesse verstärkt wieder territoriale Perspektiven gegenübergestellt. Der städtische Maßstab und die Rolle der gebauten Umwelt stehen bei diesen meist wirtschaftsgeografischen Zugängen auf der Mesoebene der Region aber selten im Zentrum des Erkenntnisinteresses.

Stadträumliche Muster der global vernetzten Produktion

Einzelne Studien der Wirtschaftsgeografie – bzw. der Güterkettenforschung im Besonderen – räumen dem städtischen Raum eine zentralere Rolle ein. Sie lenken den Blick verstärkt auf die subregionalen bzw. innerstädtischen räumlichen Muster der globalisierten Güterproduktion und beschäftigen sich mit der Transformation der Orte im Zuge ihrer Netzwerkintegration. Basierend auf empirischen Beobachtungen in verschiedenen städtischen oder verstäderten Räumen liefern diese Forschungsbeiträge wichtige konzeptuelle Überlegungen zur Integration von Güterketten- und Stadtforschung. Da die Argumentation eng mit der Empirie korrespondiert und die Untersuchungen die Formen und Potenziale städtischer Forschung an global vernetzten Produktionsstandorten illustrieren, sollen die Fallstudien hier in vier kurzen Schlaglichtern vorgestellt werden.

Mit seiner Studie zu Ciudad Juárez an der Nordgrenze Mexikos hat Christian Berndt (2004) die Maquiladora-Stadt, die durch globalisierte Exportproduktion sprunghaft gewachsen ist, als „entgrenzten“ Schnittpunkt vielfältiger „überlappender plurilokaler Netze“ (Berndt 2004, 223) und Ströme charakterisiert, durch den Maschinen, Güter, Finanzkapital, Migrant*innen und auch Modernisierungsideologien zirkulieren. Trotz dieser Entgrenzung und transnationalen Verknüpfung beschreibt er das städtische Territorium als ein fragmentiertes, von flexiblen Grenzziehungen zerschnittenes Gebilde, das „von einer heterogenen Gruppe lokaler Eliten und von ausländischen Kapitalinteressen nach unterschiedlichen Logiken strukturiert [wird]“ (Berndt 2004, 229). So sei die Stadt ein Patchwork aus Industrieparks, gehobenen Wohnanlagen, Shoppingmalls, armen Nachbarschaften und verrufenen No-go-Areas. Doch die zahlreichen Arbeitsmigrant*innen „unterlaufen das elaborierte Ordnungsregime globalisierter Produktionssysteme“ und schafften in Ciudad Juárez „konkurrierende Ordnungen und Urbanitäten“ (Berndt 2004, 232) sowie vielschichtige translokale Orts-Identitäten – ganz im Sinne Doreen Masseys (► 2.2.1). Berndt widmet sich hier zwar weniger den globalen Firmenbeziehungen in der Güterproduktion, betrachtet jedoch die Maquiladora-Stadt als Schnittpunkt und Materialisierung von vielfältigen globalen Netzen und den Aktivitäten translokaler Akteure „von oben“ wie auch „von unten“. Er stellt damit eine direkte Verbindung her zwischen den transnationalen Strömen und Netzwerken, den mit ihnen in Beziehung stehenden Modernisierungsideologien und der räumlichen Produktion und Aushandlung der sozial und physisch fragmentierten Stadtlandschaft.

In der philippinischen Provinz Cavite, in der sich ebenfalls arbeitsintensive Exportproduktion konzentriert, untersuchte Philip Kelly (2013) den Zusammenhang zwischen globalen Produktionsnetzwerken und lokaler Entwicklung. Er stellte fest, dass der GPN-Ansatz nur einen Teil der regionalen Entwicklung erklären könne, so etwa lokale wirtschaftliche Aktivitäten, Investitionen oder die Beschäftigung in der Exportindustrie. Große Teile der physischen und sozialen Transformation der Region würden jedoch nur indirekt beeinflusst und blieben in der GPN-Analyse unsichtbar. Als Beispiele führt Kelly drei Bereiche an: erstens, den Wandel von Flächennutzungen und physischen Landschaften sowie

Umweltschädigungen als Folge der industriellen Entwicklung. Dazu zählt er die weithin sichtbaren Erscheinungsformen der Urbanisierung: Den Bau von Industriegebieten, Straßen, Wohnhäusern, Shoppingmalls, die Versiegelung ehemaliger Ackerflächen sowie spekulative Brachen. Als zweites Feld nennt er die Haushaltsstrukturen und die Existenzgrundlage der Menschen, die neben der Beschäftigung in der Exportindustrie vor allem durch Arbeitsmigration ins Ausland beeinflusst werden. Und schließlich führt er die ungleiche Entwicklung in sozialer und räumlicher Hinsicht an, die mit der selektiven Integration von Menschen und Orten in Produktionsnetzwerke einhergeht. Um auch diese wesentlichen regionalen Entwicklungen zu erfassen, muss, so Kelly, der GPN-Analyse aus der Netzwerkperspektive eine Untersuchung des Orts aus territorialer Perspektive gegenübergestellt werden. Mit dieser Doppelperspektive werde das Spannungsverhältnis zwischen Netzwerk und Ort produktiv gemacht.

Anhand der Untersuchung ländlich geprägter Anbauregionen für Kakaobohnen und Kaffee in Ghana und Vietnam untersuchte Niels Fold (2014) die Auswirkungen der Dynamik globaler Wertschöpfungsketten auf subnationale Räume. Um Aufschluss über regionale Entwicklungseffekte und die Diversifizierung der Einkommensmöglichkeiten zu erhalten, richtete Fold den Blick auf die Siedlungsentwicklung in den betreffenden Gebieten, denn:

„Regional development is most visible and relatively easier to examine in urban-like environments, where business and service activities are located [...]. In short, settlements are the most immediate points of economic diversification and regional value capture. Therefore, it is crucial to identify and understand the causes behind the emergence and expansion of some settlements and the stagnation or disintegration of others.“ (Fold 2014, 784)

Obwohl die Urbanisierung in den Anbauregionen (nur) ein Indikator und nicht der eigentliche Untersuchungsgegenstand ist, liefert die Analyse auf dem Maßstab städtischer Siedlungen doch wichtige Einsichten in die räumliche Entwicklung: So beobachtet Fold in beiden Regionen – abhängig von geografischer Lage, staatlichen Eingriffen, Eigentumsstrukturen oder dem Zeitpunkt der Marktintegration⁷⁶ – verschiedene Entwicklungspfade von Siedlungen und starke räumliche Disparitäten, die auf eine Ungleichverteilung der Wertschöpfungsgewinne innerhalb der Region schließen lassen. Einige (aber nicht alle) Orte in Ghanas Kakaoanbauregion profitieren von neuen Arbeitsplätzen, einer wirtschaftlichen Diversifizierung und dem Zuzug aus anderen Regionen, was sich in starkem Siedlungswachstum bemerkbar macht. Dies seien wertvolle Erkenntnisse für eine politische Steuerung der regionalen Siedlungsentwicklung, so Fold. Denn die neuen städtischen Zentren sollten gezielt in ihrer Entwicklung unterstützt werden, um die Existenzgrundlage zu erweitern und den Wegzug junger Leute aus dem ländlichen Raum einzudämmen. Gleichzeitig betont Fold die Relationalität bzw. transnationale Dependenz räumlicher Entwicklung, die über globale Wertschöpfungsketten vermittelt wird.

In den neuen Geschäftsvierteln Metro Manilas (Philippinen) untersuchte Jana Kleibert (2015) die Standorte des boomenden Offshoring im Dienstleistungssektor. Von US-amerikanischen Unternehmen ausgelagerte IT-Dienstleistungen und Callcenter bündeln sich hier in städtischen Enklaven, die nicht nur Zehntausende Arbeitsplätze in Bürohochhäusern, sondern auch Shoppingmalls, Unterhaltungsangebote und Wohnungen auf westlichem Niveau

⁷⁶ Nicht zuletzt übe auch die Art der produzierten Ware einen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung aus („matter matters“, Fold 2014, 787) da sie die Saisonalität, die Zahl der benötigten Arbeitskräfte oder die Notwendigkeit industrieller Weiterverarbeitung vor Ort bestimme.

umfassen. So können die multinationalen Dienstleistungsfirmen ihren gut qualifizierten Arbeitskräften attraktive und sichere Arbeitsumgebungen sowie Konsummöglichkeiten bieten, die sich deutlich vom städtischen Kontext Manilas unterscheiden: Die Preise hier liegen auf Dollar-Niveau (*dollar economy*) und die Öffnungszeiten sind an die Nachtschichten angepasst, die synchron mit den US-amerikanischen Arbeitszeiten stattfinden (*24-hour-economy*) (Kleibert 2015, 894ff). Eine solche Enklavenbildung werde durch staatliche Anreize gefördert und von privaten Immobilienentwicklern – den größten lokalen Nutznießern dieser Investitionen – vorangetrieben. Kleibert zeigt damit, wie sich die Einbindung in globale Produktionsnetzwerke der Dienstleistungsindustrie durch das Zusammenspiel aus transnationalen und lokalen, privaten und staatlichen Akteuren in einer spezifischen städtischen Typologie materialisiert und „Inseln der Globalisierung“ in einer Metropole des Südens bildet. Mit ihrem Beitrag ruft sie dazu auf, intra-regionale Entwicklungen, die gebaute Umwelt und die Rolle des Immobiliensektors stärker in die GPN-Analyse einzubeziehen (Kleibert 2015; siehe auch Kleibert und Horner 2018).

Die vier Schlaglichter auf empirisch-konzeptuelle Forschungsbeiträge liefern wichtige Anregungen für die konkrete Untersuchung der städtischen Auswirkungen globaler Produktionsnetzwerke und vermitteln erste Erkenntnisse über den Zusammenhang von Netzwerkdynamik und städtischer Entwicklung. Alle Autor*innen beschreiben durch vielfältige transnationale Ströme geprägte Stadtlandschaften. Sie werfen einen feinkörnigen Blick auf die betrachteten Territorien und zeigen damit die Differenzierungen in der stadträumlichen Entwicklung auf, die auf eine ungleiche Netzwerkinklusion und Verteilung von Wertschöpfungsgewinnen sowie sozialen und ökologischen Kosten hindeuten. Indem sie Siedlungswachstum und starke bauliche Transformationen feststellen, weisen sie gleichzeitig auf die Urbanisierung als wichtigen Entwicklungseffekt in Regionen hin, die in globale Produktionsnetzwerke integriert werden. Als relevante Untersuchungsaspekte setzen sie damit folgende Punkte auf die Agenda: Lebensunterhalt der Haushalte und soziale Reproduktion; Siedlungswachstum, Flächenkonversion und Bautätigkeit; Umweltschädigungen; soziale Segregation und räumliche Grenzen; Entwicklung neuer (globalisierter) Stadt- und Architekturtypologien; Akteure der Raumproduktion („von oben“ und „von unten“), insbesondere die Rolle von Planungs- und Immobilienakteuren.

2.3.3 Fazit: Potenziale einer Integration von Stadt- und Güterkettenforschung

Forschungsbedarf

Die Abschnitte 2.1 und 2.2 haben jeweils vonseiten der Güterkettenforschung und der Stadtforschung die Forschungslücken aufgezeigt, die in Bezug auf eine Annäherung der beiden Forschungsbereiche bestehen, aber auch auf zahlreiche Anknüpfungspunkte und Potenziale eines solchen Vorhabens hingewiesen. So erklären die GCC- und GPN-Ansätze die Verbindung von relationalen und territorialen Perspektiven sowie die Wechselwirkungen zwischen Netzwerkräumen und geografischen Räumen zu einem zentralen Forschungsanliegen. Dennoch dominieren in der bisher geleisteten Forschung die Firmenbeziehungen über die territorialen Aspekte, während die Wirtschaftsstandorte tendenziell großmaßstäblich und vor allem in Hinblick auf ihre wirtschaftlichen oder institutionellen Strukturen betrachtet werden. Die Verankerung der globalisierten Produktion an städtischen Orten und in physischen Räumen findet dabei nur vereinzelt Beachtung. Besonders das GPN-Framework bietet aber eine Reihe konzeptueller Ansatzpunkte für eine stärkere Berücksichtigung räumlicher und materieller Aspekte (► 2.1.2). In den verschiedenen Strömungen der Stadtforschung fanden

hingegen die Standorte globalisierter Industrieproduktion insgesamt wenig Aufmerksamkeit – trotz teilweise starker Urbanisierungsdynamiken. Obwohl in den letzten drei Jahrzehnten relationale Sichtweisen und die globale Dimension städtischer Entwicklung in der Forschung an Bedeutung gewannen, wurde die weltweite Güterproduktion und Warenzirkulation gegenüber anderen Formen transnationaler Vernetzung von Städten stark vernachlässigt. Dabei kann gerade der Blick auf Produktionsnetzwerke verschiedene relationale Forschungsansätze bereichern und damit verbundene konzeptuelle Forderungen einlösen (► 2.2.1). Einige vielversprechende Initiativen zur Verknüpfung von Stadt- und Güterkettenforschung schließlich bestätigen den Forschungsbedarf und die daraus erwachsenden Potenziale und definieren konkrete Schwerpunkte für die zukünftige Forschung (► 2.3), von denen ich die folgenden hervorheben möchte:

(1) Während sich die Forschungsbereiche zu World-City-Networks und transnationalen städtischen Räumen bislang vorrangig mit den globalen Netzwerken von Dienstleistungsfirmen bzw. Migrationsbeziehungen beschäftigt haben, wurde in den oben aufgeführten Debatten herausgestellt, dass auch Güterketten wesentliche transnationale Beziehungsnetzwerke zwischen städtischen Orten konstituieren. Der Fokus auf Produktionsbeziehungen eignet sich insbesondere dafür, sehr unterschiedliche Städte miteinander in Bezug zu setzen – so etwa Global Cities mit Globalizing oder Ordinary Cities – und auch Städte des Südens und die verstäderten „operational landscapes“ des globalen Hinterlands in die Analyse globaler Netzwerke zu integrieren (Brown u. a. 2010; Parnreiter 2010; Robinson 2011; Krätke, Wildner und Lanz 2012a; Brenner 2016). Die Untersuchung von Güterketten als Netzwerk zwischen Städten ist aber bislang kaum empirisch umgesetzt worden – die meisten einschlägigen Studien fokussieren auf einzelne Standorte und ihre transnationalen Verbindungen (siehe etwa Parnreiter 2010; Fold 2014; Söderström 2014; Kleibert 2015). Mit multilokalen Studien, wie Parnreiter (2012) sie fordert und wie sie in ethnografischen Studien von Güterwegen bereits angewandt werden (Knowles 2014; Hulme 2015; Tsing 2015), rücken hingegen die transnationalen Beziehungen noch stärker in den Fokus und zugleich kann die Forderung nach einer neuen vergleichenden Stadtforschung entlang relationaler Verbindungen eingelöst werden (Robinson 2011).

(2) Verschiedene Autor*innen der Wirtschaftsgeografie und Stadtforschung haben betont, dass der Untersuchung relationaler Netzwerke ein territorialer Blick gegenübergestellt werden muss, um die Räumlichkeit wirtschaftlicher Beziehungen und ihre lokalen Auswirkungen zu erfassen (Robinson 2005; Kelly 2013; Söderström 2014; Phelps 2017). So plädieren Nicholas Phelps (2017) und Philip Kelly für eine Dialektik aus „networked and place-based ontologies“ (Kelly 2013, 91). Für den GPN-Ansatz ist es zwar erklärtes Ziel, die territoriale Dimension globaler Produktionsnetzwerke in die Untersuchung einzubeziehen, doch bleibt diese Absicht oft noch unzureichend umgesetzt (Kleibert und Horner 2018). Im Bereich der Stadtforschung ist besonders für die Forschung zu transnationalen städtischen Räumen die Verbindung (und Balance) aus relationalen und ortsbasierten Perspektiven zentral.

(3) Aus der stärkeren Berücksichtigung der territorialen Dimension ergibt sich die Notwendigkeit, Städte nicht nur als Knoten innerhalb globaler Netzwerke zu betrachten, sondern den Blick auch auf die räumlichen Strukturen und Transformationen innerhalb von städtischen Regionen zu richten und damit den globalen und regionalen Maßstab durch kleinere Maßstabsebenen zu ergänzen. Dies ist in der GPN-Forschung durch ein multiskalares Untersuchungsmodell bereits angelegt, doch der „Grundbaustein“ der Region (Coe und Yeung 2015) bleibt bislang meist die kleinste Untersuchungseinheit. Krätke, Wildner und Lanz (2012a)

berücksichtigen hingegen in ihrer Agenda zur Untersuchung transnationaler städtischer Räume ein größeres Spektrum an Untersuchungsmaßstäben, inklusive der Mikroebene von Stadtvierteln oder einzelnen Gebäuden. Doch besonders einzelnen empirischen Studien wie denen von Berndt (2004), Parnreiter (2012), Kleibert (2015) oder Kelly (2013) ist die genaue Beschreibung innerstädtischer Transformationen an global vernetzten Produktionsstandorten zu verdanken, die bislang in der Güterketten- wie in der Stadtforschung noch die Ausnahme bleibt.

(4) Diese Forschungsbeiträge zu den Standorten globalisierter Produktionsarbeit weisen besonders auf die ungleiche räumliche Entwicklung hin, die nicht nur auf globaler Ebene (siehe zum Beispiel van Meeteren und Kleibert 2022), sondern auch innerhalb von Stadtregionen durch (selektive) globale Produktionsbeziehungen gefördert wird. Die beschriebenen Städte sind zunehmend durch soziale Segregation und eine räumliche Fragmentierung in globalisierte Geschäftsbezirke, Industriezonen, gehobene Wohnviertel und Armutsbezirke geprägt (Berndt 2004; Parnreiter 2009; Kelly 2013; Krätke, Wildner und Lanz 2012a). Viele Produktionsorte haben den Charakter transnationaler Enklaven, die von ihrem räumlichen Kontext separiert sind (Kleibert 2015; Phelps 2017). So fördert der Blick auf städtische Territorien die Sichtbarmachung der räumlichen Muster der Netzwerkinklusivierung und -exklusivierung und damit der *dark sides* globaler Produktionsnetzwerke, die in jüngeren kritischen Beiträgen zu den Güterkettendebatten eine zunehmende Rolle spielt⁷⁷ (Bair und Werner 2011a; Werner 2016b; Phelps, Atienza und Arias 2018). Die Analyse (stadt-)räumlicher Transformationen als Folge der Netzwerkintegration (bzw. -desintegration) wird insbesondere durch eine Langzeitbetrachtung der betreffenden Orte gefördert (vgl. Bair und Werner 2011b).

(5) Von verschiedenen Seiten wird zudem die Integration physischer Landschaften und gebauter Räume in die Untersuchung der globalen Produktion gefordert und empirisch erprobt. In der Erforschung transnationaler städtischer Räume messen Krätke, Wildner und Lanz (2012a) den physischen Räumen sogar das gleiche Gewicht bei wie den sozialen. Auch die Autor*innen empirischer Studien sind zunehmend daran interessiert, welche materielle Form die globalisierte Tätigkeit an dem jeweiligen Ort annimmt. So werden auf städtischem bzw. architektonischem Maßstab unterschiedliche Raumtypen identifiziert, seien es neuartige Offshore-Dienstleistungsenklaven (Kleibert 2015), das weithin globalisierte Geschäftshochhaus (Parnreiter 2012) oder die Industrieparks der Exportproduktion (Berndt 2004; Vind und Fold 2010). Phelps (2017) betont schließlich die generelle Nützlichkeit einer Typologisierung räumlicher Formationen auf verschiedenen Maßstabsebenen (vgl. Guggenheim und Söderström 2009 über die Globalisierung von Bautypologien). Anhand der physischen Transformation der Stadtlandschaften werden nicht zuletzt städtische Entwicklungseffekte der globalisierten Produktion aufgezeigt und die Urbanisierung als eine wesentliche Folge erkannt (Kelly 2013; Fold 2014). Gleichzeitig wird gefordert, den materiellen Güterbewegungen und ihren physischen Voraussetzungen mehr Gewicht in der Güterkettenforschung zu

⁷⁷ Die in diesen Beiträgen teils referierten politökonomischen Ansätze und Theorien zur Raumproduktion der 1980er Jahre (Smith 1984; Harvey 1985) können helfen, die ungleiche Entwicklung auf verschiedenen Maßstabsebenen als räumliches Muster globaler Produktionssysteme zu erklären und dabei auch Bezüge zu Urbanisierungsprozessen und der gebauten Umwelt herstellen (siehe dazu etwa Parnreiter 2011a; Selwyn 2015; Werner 2016a; Arboleda 2020). Sie stellen ein weiteres potenzielles Bindeglied zwischen Stadtforschung und Güterkettenforschung dar, auf das an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden kann. Ein erster Versuch, Neil Smiths „Uneven-Development“-Konzept auf empirische Untersuchungsergebnisse an der Schnittstelle zwischen Stadt- und Güterkettenforschung anzuwenden, war der Konferenzbeitrag „Revisiting ‚Uneven Development‘: The seesaw of capital and the relocation of Turkey’s globalized clothing production“ von Anke Hagemann, Lucas Elsner und Elke Beyer auf dem Global Congress of Economic Geography in Köln (Juli 2018).

geben⁷⁸ (Jacobs, Ducruet und De Langen 2010; Hesse 2010; Ouma und Stenmanns 2021). Für die räumlich-materielle Analyse solcher logistischen und infrastrukturellen Arrangements kommen hervorragende Referenzen aus dem Bereich der Architekturforschung (siehe z.B. Lyster 2016; LeCavalier 2016). Was allerdings noch weitgehend fehlt, ist die genaue morphologische und funktionale Analyse der Stadtviertel und Gebäude, die im Zusammenspiel mit globalen Güterketten produziert oder transformiert werden.⁷⁹

(6) Ein weiterer wichtiger Forschungsaspekt an der Schnittstelle zwischen Stadt- und Güterkettenforschung, der auf die Agenda gesetzt wird, ist die Analyse der Akteure und Strategien der transnationalen Raumproduktion. So spielen die Institutionen der Stadtpolitik oft eine zentrale Rolle im strategischen Coupling von Stadtregionen und globalen Produktionsnetzwerken, wie Bok und Coe (2018) herausstellen. Damit können auch strategische planerische und bauliche Maßnahmen zur Netzwerkintegration verbunden sein. Ebenso betonen Krätke, Wildner und Lanz (2012a) sowie Parnreiter (2012) die Bedeutung von städtischer Governance und Planung wie auch die der Immobilienmärkte⁸⁰ für die Konstitution transnationaler städtischer Räume. Dementsprechend kann die transnationale Raumproduktion durch Akteur*innen auf multiplen Ebenen bestimmt sein, wie Parnreiter empirisch aufzeigt – von weltweit zirkulierenden Planungsparadigmen über global agierende Immobilienentwickler und Architekturbüros bis hin zur Raumnutzung durch transnationale Unternehmen und ihre Expats. Jedoch werden die städtischen Räume nicht nur durch machtvolle Akteur*innen „von oben“, sondern auch durch (transnationale) Akteur*innen „von unten“ angeeignet und definiert (Berndt 2004; Bair und Werner 2011b; Belguidoum und Pliez 2015). Die lokalen Produktionsräume sind also oft nicht nur aufgrund ihrer Integration in globale Produktionsnetzwerke, sondern auch durch ihre Finanzierung, Planung, Konstruktion und alltägliche Aushandlung als transnationale Räume determiniert. Damit wird auch die Skalarität der Raumproduktion zu einem wichtigen Untersuchungsaspekt.

Gegenseitige Befruchtung von Stadt- und Güterkettenforschung

Von der Etablierung derartiger Schnittstellen können sowohl die verschiedenen Bereiche der Stadtforschung als auch die Güterkettenansätze entscheidend profitieren (vgl. Hagemann und Beyer 2020; Beyer, Hagemann und Misselwitz 2020). Da sich die vorliegende Arbeit globalen Güterketten und Produktionsnetzwerken von der Seite der Stadt- und Architekturforschung nähert, möchte ich hier die Nützlichkeit der Güterkettenansätze für die Stadtforschung in den Vordergrund stellen: Geht man davon aus, dass die globalisierte Produktion einen bedeutenden, bislang nicht ausreichend erkannten Einfluss auf städtische Entwicklung und gebaute Räume hat, so kann die Untersuchung globaler Güterketten entscheidend zum Verständnis gegenwärtiger Urbanisierungsprozesse beitragen. Der Blick auf transnationale wirtschaftliche Beziehungen, Dynamiken und Akteur*innen ist notwendig, um die multiskalaren Kräfte lokaler Raumproduktion identifizieren und die Hintergründe (ungleicher) stadträumlicher Entwicklung erkennen zu können. So liefert die Güterkettenperspektive für die Stadtforschung eine neue Brille, durch die die globalisierte Produktion als Motor lokaler

⁷⁸ Gerade in diesem Forschungsbereich kommt zunehmend die Akteur-Netzwerk- bzw. Assemblage-Theorie zum Einsatz, um die soziomateriellen Akteursgefüge der Infrastrukturherstellung zu erfassen (Graham und Marvin 2001; Graham, Desai und McFarlane 2013). Mit diesem konzeptuellen Rahmen wäre es ebenso möglich, die gebauten Räume in die Netzwerkanalyse globaler Produktionsbeziehungen zu integrieren (für eine Anwendung von ANT auf Bauprojekte siehe etwa Jacobs, Cairns und Strebel 2007), gerade weil sich die GPN-Literatur in ihrem Netzwerkansatz auf ANT beruft (Dicken u. a. 2001). Das Potenzial von ANT zur Integration von Güterkettenforschung und gebauter Umwelt kann an dieser Stelle aber nicht eingehender untersucht werden.

⁷⁹ Interessante Ausnahmen finden sich in der Studie von Topalovic, Knüsel und Jäggi (2013), allerdings ohne Bezug zur Güterkettenliteratur.

⁸⁰ Auf die Bedeutung lokaler bzw. transnationaler Immobilienentwickler für die Herstellung der Produktionsräume und die Netzwerkintegration der betreffenden Städte weisen auch Kleibert (2015) sowie Vind und Fold (2010) hin.

Stadtentwicklung gesehen werden kann, der oft an anderen, weit entfernten Orten befeuert oder gesteuert wird. Eine Güterkettenperspektive in der Stadtforschung macht es also erforderlich, relationale und territoriale Räume miteinander in Beziehung zu setzen und die Wechselwirkung von Prozessen auf verschiedenen Maßstab-sebenen zu berücksichtigen. Denn die Systematik der Güterkettenforschung legt sowohl die multiskalare Untersuchung als auch ein multilokales In-Bezug-Setzen geografisch weit verstreuter Orte nahe. Das Nachverfolgen transnationaler Produktionsbeziehungen lenkt damit den Blick auf Relationen zwischen sehr unterschiedlichen Orten sowie auf oft vernachlässigte Arten städtischer Räume, für die bereits eine größere Aufmerksamkeit in der Stadtforschung gefordert wurde: Die „hinterlands“ (Brenner 2016), „backroads“ (Knowles 2014) und „inconspicuous places“ (Choplin und Pliez 2015) der Globalisierung, die oft als banal oder generisch und als „nicht besonders attraktive oder gastliche Orte für die wissenschaftliche Forschung“ (Phelps 2017, 4, eigene Übers.) wahrgenommen werden, sowie die anonymen Zweckarchitekturen der Warenproduktion und -zirkulation (vgl. LeCavalier 2016) werden so zum Forschungsgegenstand.

Die Güterkettenperspektive hat das Potenzial, verschiedene Richtungen der relationalen Stadtforschung zu erweitern und zu bereichern: Sie ergänzt die Global-/World-City-Forschung wie auch die Forschung zu transnationalen städtischen Räumen um die bislang vernachlässigte Dimension der globalen wirtschaftlichen Vernetzung von Städten. Globale Produktionsbeziehungen liefern zudem ideale Fallstudien für neue, relationale Zugänge zu einer vergleichenden Stadtforschung „across different urban experiences“ (Robinson 2011, 2) wie auch zur Untersuchung der vielfältigen funktionalen Verflechtungen zwischen den metropolitanen Zentren und den weltweiten verstärkten Peripherien der „extended urbanisation“ (Brenner und Schmid 2011). Schließlich eignen sich Erkenntnisse aus der Güterkettenforschung dazu, die Ansätze zur räumlichen Untersuchung von Infrastrukturen und logistischen Systemen aus Architektur und Städtebau (z.B. Lyster 2016) sozialwissenschaftlich zu unterfüttern und auf die Räume der globalisierten Industrieproduktion auszudehnen.

Umgekehrt kann auch eine städtebaulich orientierte empirische Stadtforschung für die Ansätze globaler Güterketten und Produktionsnetzwerke von großem Nutzen sein. Meine These lautet hier, dass bauliche Transformationen sowie städtische Entwicklungen und Planungen – ganz im Sinn der „mutual transformation“ von Netzwerken und Orten (Coe und Yeung 2015, 14; siehe auch Bair und Werner 2011a) – nicht nur als lokale Ergebnisse der globalisierten Wirtschaftsaktivitäten zu verstehen sind, sondern dass sie gleichzeitig Einfluss auf die Formation, den Ausbau oder den Rückzug globaler Produktionsbeziehungen ausüben und damit die geografische Struktur von Produktionsnetzwerken mitbestimmen. Zunächst aber hilft die Stadtforschung, Erkenntnisse über die räumlichen Muster und materiellen Artikulationen globaler Produktionsnetzwerke zu gewinnen. Mit ihren Mitteln können die physischen Charakteristika der Orte und Räume erfasst werden, in denen unterschiedliche Arbeitsschritte einer Güterkette stattfinden, seien dies innerstädtische Geschäftsviertel, suburbane Industrieparks oder informell gewachsene Arbeiterwohngebiete. So erhält der lokale Maßstab, der bislang weitgehend undefiniert blieb, mehr Bedeutung in der Güterkettenforschung. Eine Stadtforschungsperspektive stärkt den Blick auf lokale Bedingungen und historische Entwicklungslinien, die oft für die städtischen Manifestationen der globalisierten Produktion prägend sind, und fördert eine Betrachtung spezifischer Orte über längere Zeiträume, wie sie die Disarticulations-Perspektive angeregt hat (Bair und Werner 2011a; 2011b). Verschiedene analytische Konzepte des GPN-Ansatzes können durch die räumliche und materielle Untersuchung von Produktionsnetzwerken und ihren Knoten bereichert

werden: So lässt sich das Konzept der *territorial embeddedness* um die Einbettung von Produktionsaktivitäten in städtische und gebaute Räume erweitern. Die *gegenseitige Transformation* von Güterflüssen und Orten würde dann auch die gebaute Umwelt als „active space“ (Coe und Yeung 2015, 67–68) einschließen. Besonders deutlich wird dies beim *Strategic Coupling* zwischen spezifischen Orten und globalen Produktionsnetzwerken: Untersucht man auch räumliche und bauliche Voraussetzungen als lokale Standortbedingungen (bzw. *regional assets*) und die Planung und Erstellung dieser Voraussetzungen als strategische Maßnahme des Coupling, so lassen sich Standortentscheidungen und geografische Verlagerungen von Produktionsaktivitäten umfassender erklären. Gleichzeitig scheint es gewinnbringend, die Entwicklungseffekte bzw. das Konzept des *regional development* um Urbanisierung und städtische Transformation als wesentliche Konsequenzen der globalisierten Produktion zu erweitern. Gerade der kleinmaßstäbliche Blick der Stadtforschung kann bislang übersehene Entwicklungseffekte und „dunkle Seiten“ der Netzwerkintegration zutage fördern, wie etwa räumliche Polarisierung und Fragmentierung oder Landnutzungskonflikte innerhalb der Region. Schließlich ermöglicht die Stadtforschungsperspektive einen Rückbezug der Wirtschaftsgeografie auf die konkreten Territorien von Produktionsnetzwerken, die konzeptuelle Beschreibung ihrer räumlichen Formationen auf verschiedenen Maßstabsebenen sowie auf Formen der visuellen Repräsentation wie etwa Kartierungen.⁸¹

⁸¹ Dies wurde z. B. mit der Session „Re-presenting Economic Geography“ auf der RGS-IBG-Jahreskonferenz 2018 (organisiert von Jana Kleibert, Michiel van Meeteren und Nick Phelps) wieder eingefordert.

Kapitel 3. Stadtforschung entlang globaler Güterketten

Natürlich kann ein einzelnes empirisches Forschungsprojekt den dargestellten Forschungsbedarf an der Schnittstelle zwischen Stadt- und Güterkettenforschung nicht umfassend einlösen. Vielmehr zielt dieses Projekt darauf ab, anhand einer Fallstudienuntersuchung zentrale Aspekte der in Abschnitt 2.3 zusammengestellten Forschungsagenda zu adressieren und damit einen möglichen Weg aufzuzeigen, wie städtische Forschung entlang globaler Produktionsnetzwerke betrieben werden kann. Erste Schritte auf diesem Weg sollen Erkenntnisse darüber liefern, welchen Wert der Güterkettenansatz für eine empirische, städtebaulich orientierte Stadtforschung haben kann, indem er neue, relationale Perspektiven auf städtische Räume ermöglicht und zum Verständnis städtischer Transformationsprozesse beiträgt. Daneben besitzt das Projekt aber auch das Potenzial, den Nutzen städtischer Forschung für den Güterkettenansatz aufzuzeigen, indem es den Einfluss der gebauten Umwelt und städtischer Planung auf die Formation und Rekonfiguration von Produktionsnetzwerken ergründet. Es nutzt die konzeptuellen Anknüpfungspunkte der Stadt- und Güterkettenforschung, die in Kapitel 2 herausgearbeitet wurden, nimmt eine Reihe von Forderungen der verschiedenen Forschungsagenden an der Schnittstelle der beiden Forschungsbereiche auf und sucht diese in einem Forschungsdesign zu operationalisieren. Den Weg, den dieses Projekt eingeschlagen hat, und die grundlegenden Entscheidungen zur Durchführung der empirischen Forschung möchte ich im vorliegenden Kapitel erläutern.

Im Zentrum der empirischen Untersuchung steht das Zusammenspiel von Produktionsnetzwerken und physischem Raum. Die Forschungsfragen, die diese Beziehung adressieren, und die damit zusammenhängenden Ziele der Arbeit werden in Abschnitt 3.1 vorgestellt. Zudem werden die Schwerpunktsetzungen der Untersuchung erläutert, indem an die konzeptuellen Überlegungen in Kapitel 2 angeknüpft wird. Auswahl und Struktur der Fallstudie werden in Abschnitt 3.2 dargestellt und begründet. Sie umfasst räumliche Analysen von zwei Standorten unterschiedlicher Produktionsschritte der global vernetzten Bekleidungsindustrie im Raum Istanbul. Abschnitt 3.3 führt in den Analyserahmen – also die verschiedenen Ebenen und die Aspekte der Analyse – ein. Abschnitt 3.4 schließlich stellt die verwendeten Forschungsmethoden vor.

3.1 Forschungsfragen, Ziele und Schwerpunktsetzungen

Anhand der empirischen Untersuchung möchte das Projekt die folgenden übergeordneten Forschungsfragen beantworten (siehe eine Übersicht der Forschungsfragen in ■ 3.a):

1. *Wie interagieren die arbeitsteiligen Strukturen und Dynamiken transnationaler Produktionsnetzwerke der Bekleidungsindustrie mit den gebauten Räumen und der städtischen Entwicklung und Planung ihrer Produktionsstandorte?*
2. *Welches Gewicht haben lokale und translokale Bedingungen und Triebkräfte in der jeweiligen Raumproduktion?*

Damit macht das Projekt das Zusammenspiel relationaler und territorialer Raumstrukturen, deren Beforschung sowohl in der Stadt- wie auch in der Güterkettenforschung zunehmend angestrebt wird (vgl. Phelps 2017; Kelly 2013; Coe und Yeung 2015; Robinson 2005; Söderström 2014), zum Leitthema der Untersuchung. Zu diesem Zweck wendet das Projekt die Idee der gegenseitigen Transformation von ökonomischen Netzwerken und ihren Standorten aus dem GPN-Ansatz (Henderson u. a. 2001, 5; Coe und Yeung 2015, 14; vgl. Bair und Werner 2011a) auf die physische Struktur der Orte an.

Folgende Prämissen und Schwerpunktsetzungen liegen den Fragestellungen zugrunde: Erstens konzentriert sich das Projekt auf Orte der industriellen Bekleidungs*herstellung* und behandelt andere Abschnitte der Produktionskette – Rohstoffgewinnung, Textilproduktion, Marketing, Handel und Konsum – nur am Rand. Zweitens betont es die unterschiedlichen Arbeits- und Wertschöpfungsschritte innerhalb der hierarchisch strukturierten Produktionsnetzwerke der Bekleidungsindustrie und fragt danach, wie sich diese im gebauten Raum einzelner Produktionsstationen artikulieren. Damit schärft es den Blick auf räumliche Differenzierungen auch innerhalb der Stadtregion und knüpft an entsprechende Forderungen aus dem Bereich der Güterkettenforschung an (Bair und Werner 2011a; Werner 2016b; Kleibert und Horner 2018). Drittens betrachtet es die *Dynamik* von Produktionsnetzwerken und die *Transformation* städtischer Räume, die nur in ihrer zeitlichen Dimension erfasst werden können, und entspricht damit den Forderungen, lokale Entwicklungspfade und den zeitlichen Prozess des Coupling und Decoupling stärker zu berücksichtigen (Bair und Werner 2011a; Werner 2016b; Coe und Yeung 2015). Dies führte zur forschungspraktischen Entscheidung, die räumliche Analyse auf zwei Standorte im Raum Istanbul zu reduzieren, um deren ortsspezifischen Bedingungen und Entwicklungen besser gerecht werden zu können. Nicht zuletzt hat das Projekt einen klaren Schwerpunkt auf die gebaute Umwelt und ihre Transformation gesetzt, um die relationale Stadtforschung wie auch die Güterkettenforschung um eine Untersuchung des *urban physical space* (vgl. Krätke, Wildner und Lanz 2012a) zu ergänzen. Im Vordergrund steht dabei das Ziel, die Form und Transformation städtischer Räume und die darauf einwirkenden multiskalaren Triebkräfte besser zu verstehen. Gleichzeitig dient der Blick auf die gebaute Umwelt dazu, die territorialen und physischen „Entwicklungseffekte“ globaler Produktionsnetzwerke (vgl. Kelly 2013) wie auch die „geografischen Formationen“ (Phelps 2017), kleinräumigen Standortmuster und räumlichen Verlagerungen globaler Produktionsnetzwerke genauer zu erfassen. Die zweite Forschungsfrage zielt auf den Einfluss, den transnationale Akteure, Rahmenbedingungen und Dynamiken mittels globaler Produktionsbeziehungen auf die räumliche Form und Entwicklung städtischer Produktionsorte haben, sowie auf die gleichzeitige Einwirkung lokaler

Bedingungen und Prozesse. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Rolle städtischer Planung bei der Gestaltung der Produktionsräume wie auch der räumlichen Rekonfiguration der Produktionsnetzwerke. Damit finden die multiskalaren Akteure und Kräfte der Raumproduktion Berücksichtigung, insbesondere die städtische Planung, die Krätke, Wildner und Lanz (2012a) wie auch Parnreiter (2012) auf die Agenda zur Erforschung transnationaler städtischer Räume gesetzt haben und deren Einfluss auf das Coupling und Decoupling (vgl. Coe und Yeung 2015) von Orten mit globalen Produktionsnetzwerken noch weitgehend unerforscht ist.

Das Inbezugsetzen transnationaler Produktionszusammenhänge mit lokalen städtischen Räumen impliziert eine multiskalare Vorgehensweise. Mit kleinmaßstäblichen Raumanalysen nimmt das vorliegende Forschungsprojekt die Knoten der Produktionsnetzwerke unter die Lupe, die in den GCC-/GPN-Analysen meist nur als „Stecknadelköpfe“ erscheinen. Damit erweitert es die Skalarität der Güterkettenforschung um einen lokalen bzw. städtischen Maßstab. Dementsprechend berücksichtigt die Analyse der zwei Untersuchungsorte – im Sinne der multiskalaren Systematik von Krätke, Wildner und Lanz (2012a) – verschiedene Raummaßstäbe: vom transnationalen Güterfluss über den regionalen und städtischen Kontext bis hin zur einzelnen Produktionsanlage und ihrer inneren Organisation. Somit leiten sich aus den übergeordneten Forschungsfragen vier Fragenkomplexe an die Untersuchungsorte ab, die das Leitmotiv der Wechselwirkung zwischen Produktionsnetzwerken und städtischen Räumen auf die verschiedenen Raummaßstäbe und gebauten städtischen Strukturen übersetzen. Die erste Frage nimmt dabei eine Netzwerkperspektive ein, die auf lokale Unternehmen und ihre Rolle und Verortung in transnationalen Produktionsnetzwerken gerichtet ist, während die weiteren Fragen die territoriale bzw. physisch-räumliche Perspektive in den Vordergrund stellen.

Fragen an die Untersuchungsorte:

1. Wie sind die betrachteten Akteure, die unterschiedliche Produktionsschritte ausführen, funktional und räumlich in multilokale Güterflüsse und Produktionsbeziehungen integriert? Wie verändert sich ihre Produktionsaktivität und Rolle innerhalb globaler Produktionsnetzwerke?

2. Warum finden die spezifischen Produktionsschritte an den betrachteten städtischen Orten statt? Wie sind die Produktionsorte in die Stadtregion eingebettet? Welche lokalen und translokalen Kräfte waren bzw. sind ausschlaggebend im Coupling-Prozess und der baulichen Entwicklung der Standorte? Welche Rückwirkungen hat die städtische Transformation auf die Standortstruktur der betreffenden Produktionsnetzwerke?

3. Was kennzeichnet die städtebaulichen Strukturen, in denen unterschiedliche Produktionsschritte ausgeführt werden, und wie werden sie durch die transnationale Bekleidungsproduktion geformt und transformiert? Wie werden die Produktionsaktivitäten an diesen Orten gleichzeitig durch bauliche Strukturen, städtische Dynamiken und Planungsmaßnahmen beeinflusst?

4. In welcher Art von Architektur artikulieren sich die unterschiedlichen Produktionsschritte? Wie werden die Gebäude durch die Produktionsaktivität geformt und wie beeinflusst deren bauliche Struktur die räumliche Organisation der Produktion?

Mit der Beantwortung dieser Fragen zielt das Projekt darauf ab, das Wechselspiel eines spezifischen transnationalen Produktionssystems mit ausgewählten städtischen Räumen und Bauten in Istanbul zu ergründen, und so – im Rahmen der Fallstudie – die räumliche Logik der globalisierten Produktion sowie ihre physischen Bedingungen und Auswirkungen besser zu verstehen. Der Schwerpunkt der Untersuchung bleibt dabei im Bereich der Architektur- und Stadtforschung, die durch den Güterkettenansatz einen Perspektivwechsel erfährt. Die GCC- und GPN-Forschungsliteratur dient als Hintergrund zum Verständnis globaler Produktionsbeziehungen in der Bekleidungsindustrie und hilft bei ihrer empirischen Erfassung in der Fallstudie. Sie bietet geeignete Anknüpfungspunkte zur konzeptuellen Verbindung von Netzwerkräumen, spezifischen Orten und physischen Territorien und kann durch die Untersuchung städtischer Produktionsorte in verschiedener Hinsicht bereichert werden. Eine empirische Untersuchung globaler Produktionsnetzwerke im Sinne der in der GCC-/GPN-Literatur definierten Analysekatoren und Fragestellungen ist hingegen nicht Teil des Projekts.

3.2 Auswahl und Struktur der Fallstudie

Produktionssektor und räumlicher Fokus

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Herstellung von Kleidung – unverzichtbaren Alltagsprodukten –, die sich in den letzten Jahrzehnten vervielfacht und enorm beschleunigt hat. Aufgrund des simplen Produktcharakters sind die Lieferketten der Bekleidungsindustrie leichter nachvollziehbar als diejenigen komplexerer Güter wie Elektronikartikel oder Autos. Gleichwohl weist die Bekleidungsindustrie stark fragmentierte und räumlich weit gestreute Produktionsnetzwerke mit einem großen Wertschöpfungsgefälle auf. Zudem ist sie einer der meistbeforschten Sektoren im Bereich der Güterkettenforschung (► 4.1). Die textile Kette umfasst die Rohstoffgewinnung, die Garn- und Stoffproduktion (oft zusammengefasst als Textilindustrie), die Bekleidungsherstellung, das Marketing, den Vertrieb und Konsum und ferner die Entsorgung oder Wiederverwertung von Kleidung. Hier sollen jedoch die Kernbereiche der Bekleidungsherstellung im Fokus stehen, die bereits eine große Differenzierung und Komplexität bergen.

Die Stadtregion Istanbul ist ein hervorragender Ort, um die Wechselwirkung zwischen der global vernetzten Bekleidungsproduktion und der gebauten Umwelt zu untersuchen, denn der Exportboom der türkischen Bekleidungsindustrie seit den 1980er Jahren und die rapiden Urbanisierungsprozesse gingen hier Hand in Hand (► 4.2). Aufgrund der wachsenden Bedeutung von Fast Fashion (► 4.1.1) spielt die Bekleidungsproduktion in der Türkei bis heute eine wichtige Rolle für den westeuropäischen und besonders für den deutschen Modemarkt. Die türkischen Produktionsnetzwerke, die sich in Istanbul bündeln, zeigen in besonderem Maße eine Zersplitterung der Produktionsprozesse auf Unternehmen mit unterschiedlicher Spezialisierung und Wertschöpfung (► 4.1). So findet sich im Raum Istanbul eine stark ausgeprägte räumliche Arbeitsteilung, die einzelne Arbeitsschritte in verschiedenartigen Stadtvierteln miteinander vernetzt. Diese reichen von Geschäftsvierteln mit repräsentativen Unternehmenssitzen, ausgedehnten suburbanen Industriegebieten über dicht besiedelte innerstädtische Gewerbe- und Handelsquartiere bis hin zu Wohngebieten mit zahllosen Sweats-hops und Heimarbeitsstätten in städtischen Nischen und Privaträumen (Tokatli 2011).

Auswahl der Untersuchungsorte

Bislang gibt es keine Referenz für systematische räumliche Analysen entlang multilokaler Produktionsbeziehungen oder Herstellungsprozesse. Während die Fallstudien der GCC- und GPN-Literatur ihren Fokus bislang eher auf Firmennetzwerke und -strategien als auf Produktionsorte richteten, liefern Follow-the-thing-Ansätze aus Anthropologie, Kulturgeografie und Soziologie Anregungen für die Betrachtung einer Reihe von Orten, die über globale Güterflüsse miteinander verbunden sind (Cook 2004; Knowles 2014; Tsing 2015; Hulme 2015, ► 2.1.1, ► 2.2.1).

In diesem Sinne bestand meine ursprüngliche Idee darin, ein bestimmtes Kleidungsstück vom Ort des Konsums oder des Modeunternehmens zu den verschiedenen Orten einzelner Produktionsschritte zurückzuverfolgen und diese als Stationen eines zusammenhängenden Produktionsprozesses räumlich zu analysieren (■ 3.b). Diese konzeptuell ansprechende Vorgehensweise erwies sich aus verschiedenen Gründen als herausfordernd. Weil mir der Feldzugang über deutsche Modeunternehmen nicht ermöglicht wurde und weil die gängige Beauftragung von Subunternehmen im informellen Sektor schwer nachvollziehbar ist, wäre der investigative Aufwand sehr groß gewesen. Zudem liefert eine solche „reale“ Produktionskette immer eine Momentaufnahme innerhalb der dynamischen Produktionsnetzwerke

mit einer eher zufälligen und flüchtigen Kombination von Stationen. Natürlich birgt auch das Aufspüren der „unfollowable bits of the commodity trail“ und ihrer Ursachen wichtige Erkenntnisse über das gesamte System wie Alison Hulme (2017, 157) argumentiert. Doch statt einer allzu „detektivisch anmutenden empirischen Forschungspraxis“ (Fischer, Reiner und Staritz 2010, 18) und der langen Suche nach einer „idealen Kette“ entschied ich mich dafür, prototypische Orte in Istanbul zur Analyse auszuwählen, an denen sich bestimmte Arbeitsschritte der Bekleidungsindustrie konzentrieren und deutlich im Stadtraum artikulieren. An diesen Orten sollen jeweils beispielhafte wirtschaftliche Akteure und ihre Produktionsnetzwerke in den Blick genommen werden.

Um die arbeitsteilige und hierarchische Struktur der Produktionsnetzwerke zu erfassen und räumlich abzubilden, traf ich zunächst eine Vorauswahl an Untersuchungsorten, die sich an der Logik eines üblichen Produktionsprozesses orientierte. Sie umfasst Orte, an denen wichtige Produktionsschritte ausgeführt werden – von beispielhaften Akteuren, die auf unterschiedlichen Stufen der Wertschöpfungshierarchie stehen (■ 3.c). Ausgehend vom Berliner Einzelhandel und dem Sitz einer deutschen Modefirma betrachtete ich verschiedene Stationen in Istanbul: vom deutschen Einkaufsbüro und einem Produktionsunternehmen in dichten innerstädtischen Gewerbevierteln, über eine Jeanswäscherei in der städtischen Peripherie bis hin zur kleinen Nähwerkstatt und einer Heimarbeiterinnengruppe im Arbeiterwohngebiet am Stadtrand. Den Rückbezug zum Einzelhandel bietet der Blick auf ein Logistikunternehmen, das den Transport der fertigen Bekleidung nach Deutschland und in andere Zielländer übernimmt. Die Betrachtung dieser acht Orte in kurzen Vignetten erfolgt in Abschnitt 4.3. Im Gegensatz zu einer durchgängigen Güterkette überlagern sich mit dieser Auswahl Ausschnitte aus unterschiedlichen Produktionsnetzwerken und es ergeben sich vielfältige Arten von Beziehungen zwischen den Untersuchungsorten – und zu vielen weiteren Orten inner- und außerhalb der Stadt.

Die Betrachtung einer solchen Vielzahl von Orten und Akteuren kann jedoch nur Schlaglichter auf die jeweiligen Stadtgebiete werfen. Um eine systematische räumliche Analyse zu ermöglichen, die sowohl verschiedene Maßstabsebenen als auch die zeitliche Entwicklung der betreffenden Produktionsorte angemessen berücksichtigt und damit der Beantwortung der Forschungsfragen dient, habe ich für die Falluntersuchungen zwei dieser Orte ausgewählt: das zentral gelegene Gewerbeviertel Merter als Standort eines kleinen Bekleidungsproduzenten und das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe nahe der Stadt Çorlu in der westlichen Peripherie Istanbuls als Standort einer Jeanswäscherei. Es handelt sich dabei um Akteure, die für die türkische Bekleidungsindustrie typische Produktionsschritte ausführen und beispielhafte Produktionsbeziehungen innerhalb des flexiblen Produktionssystems aufweisen. Gleichzeitig nehmen sie unterschiedliche Positionen im Produktionsnetzwerk ein: In Merter geht es um einen First-Tier-Supplier, der deutsche und andere westeuropäische Einkäufer direkt beliefert und den gesamten Produktionsprozess steuert, wobei er die meisten Produktionsschritte an Subunternehmen ausgegliedert hat. In der Region Çorlu wird ein spezialisiertes Second-Tier-Unternehmen betrachtet, das im Auftrag von türkischen Bekleidungsproduzenten die Waschung fertig genähter Jeans ausführt. Auch die Größe dieser beiden Betriebe und ihre Kapazitäten unterscheiden sich beträchtlich: Bedient der Produzent in seinem kleinen Firmensitz in Merter eher einen Nischenmarkt mit kleinen Liefermengen, so ist die Jeanswäscherei in der großmaßstäblichen Fabrikproduktion für globale Brands und Einzelhandelsketten tätig. Durch diese Kombination von Orten und Akteuren können die Fallstudien ein gewisses Spektrum der türkischen Bekleidungsindustrie abbilden. Die Produktionsnetzwerke der untersuchten Akteure sind zwar nicht direkt miteinander verknüpft, zwischen den

Unternehmen in Merter und Çorlu gibt es aber insgesamt vielfältige Produktions- und Verlagerungsbeziehungen.

Vor allem aber waren die Eigenschaften der beiden Orte und ihre Entwicklung ausschlaggebend für die Auswahl: Sowohl das Gewerbeviertel Merter als auch das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe stehen beispielhaft für die betrachteten Produktionsstufen, und gleichzeitig sind sie bedeutsame Konzentrationspunkte der Istanbuler Bekleidungsindustrie, die mit dem Aufschwung der Exportproduktion in den 1980er und 90er Jahren eine enorme bauliche Transformation erlebt haben, bislang aber in der Stadtforschung kaum Beachtung fanden. Die beiden Orte kontrastieren deutlich in ihrer Maßstäblichkeit, der baulichen Dichte, Struktur und Körnung, wie auch in ihrem Charakter als Netzwerkknoten. Von besonderem Interesse für die vorliegende Arbeit sind die damit verbundenen Entwicklungsdynamiken der beiden Gewerbegebiete, die in unterschiedlichen Phasen der Urbanisierung und Industrientwicklung Istanbuls eingesetzt haben und verschiedene Stadien der Dezentralisierung von Industriestandorten widerspiegeln – mit sehr unterschiedlichen räumlichen Effekten. Die Entwicklung beider Gebiete war von nicht immer erfolgreichen Planungsmaßnahmen auf unterschiedlichen Steuerungsebenen flankiert, bei denen zwei verschiedene Planungsinstrumente für Industriestandorte – das „Kleingewerbegebiet“ (Merter) und die „Organisierte Industriezone“ (Region Çorlu) – zur Anwendung kamen. All diese Aspekte machten die Kombination beider Orte zu einer geeigneten Fallstudie, um das Zusammenspiel von globalisierter Produktion und gebauter Umwelt vor Ort zu untersuchen.

Anhand der kontrastierenden Untersuchungsorte lässt sich im Sinne der Forschungsfragen ermitteln, wie sich verschiedene Arbeitsschritte und Netzwerkkonstellationen in Städtebau und Architektur artikulieren und welchen Einfluss die unterschiedlichen lokalen Entwicklungsbedingungen und Planungsstrategien auf die Standortdynamik genommen haben. Zwar ist der Analyserahmen (► 3.3) auf eine Vergleichbarkeit der Untersuchungsergebnisse angelegt; die Auswahl der Untersuchungsorte sollte aber nicht als klassischer Vergleich oder Gegenüberstellung von zwei Industriestandorten missverstanden werden. Es handelt sich vielmehr um zwei analytische Vertiefungen innerhalb *einer* größer konzipierten, multilokalen und relationalen Fallstudie, die sich durch ihre Unterschiedlichkeit ergänzen und gegeneinander abzeichnen. Damit rückt die Vorgehensweise näher an einen relationalen Vergleich im Sinne neuerer Ansätze des Städtevergleichs (vgl. Ward 2010; Robinson 2011; Robinson 2016)(► 2.2.1).

Limitierungen des Fallstudiendesigns

Obwohl transnationale Beziehungen und Einflüsse eine wesentliche Rolle in der Untersuchung spielen, ist die Fallstudie zwar multilokal, aber nicht transnational angelegt, da sich die räumliche Untersuchung auf die Stadtregion Istanbul beschränkt. Damit bleibt es zukünftigen Forschungsprojekten überlassen, städtische Standorte einer Güterkette über nationale Grenzen und größere Distanzen hinweg in Bezug zu setzen.⁸² Erst mit diesem Schritt können Forderungen nach einem relationalen Städtevergleich „across different urban experiences“ (Robinson 2011, 2) und nach der Transnationalisierung der Forschung selbst (Parnreiter 2012) eingelöst werden.

⁸² Erste Schritte auf diesem Weg verzeichnet das DFG-Forschungsprojekt „Transnationale Produktionsräume“, indem es, ausgehend von der vorliegenden Forschungsarbeit, Produktionsstandorte in der Region Istanbul mit Standorten in Bulgarien und Äthiopien in Bezug setzt, die durch Outsourcing und Offshoring von Produktionskapazitäten mit diesen verbunden sind (Beyer, Hagemann und Misselwitz 2016) (siehe Abschnitt 2.3.1).

Die Einschränkung auf zwei Untersuchungsorte führt zudem dazu, dass die ausgeprägte Wertschöpfungshierarchie innerhalb der arbeitsteiligen Produktionsprozesse und ihre Korrespondenz mit städtischen Räumen in den räumlichen Analysen nicht entsprechend abgebildet wird. Ebenso bleibt der Blick auf die bereits stark ausdifferenzierten Prozesse der Bekleidungsproduktion limitiert, und die Herstellung von Inputs wie Stoffen, Garnen, Zubehör und deren Rohmaterialien wird nicht einbezogen. Auch die Orte, an denen Kollektionserstellung und Marketing, Vertrieb, Handel und Konsum stattfinden, werden nur am Rande berücksichtigt. Eine zukünftige Erweiterung der räumlichen Untersuchung um diese Stationen des Produktionsprozesses wird auch die transnationale Dimension in der Forschung stärken.

Im Rahmen der begrenzten Feldforschung war es darüber hinaus nicht möglich, neben den Geschäftsführungen der untersuchten Unternehmen und Subunternehmen auch die Perspektive der Arbeiter*innen einzubeziehen. Ihre Rolle in den Produktionsnetzwerken und ihr Anteil an der städtischen Raumproduktion, z.B. in Form von Wegen, Alltagsroutinen, Aneignungsprozessen oder lokalen Netzwerken, blieb weitgehend unberücksichtigt, da sie einen anderen Feldzugang und intensivere Felduntersuchungen erfordert hätten.

Schließlich soll noch darauf hingewiesen werden, dass auch bei einem sehr genauen Fokus auf ausgewählte Produktionsorte und ihre translokale Vernetzung immer nur Momentaufnahmen innerhalb dynamischer Entwicklungen möglich sind. Die Veränderungen der Produktionsbeziehungen und die Transformation der Unternehmen und Orte während und nach der Feldforschung konnten daher nur begrenzt berücksichtigt werden.

3.3 Analyserahmen

Für die Operationalisierung meiner Forschungsfragen kann ich auf keine Forschungsarbeiten zurückgreifen, die bereits eine Methodologie für eine stadträumliche Analyse der Orte globaler Güterketten geliefert hätten. Daher habe ich für die empirische Untersuchung einen eigenen Analyserahmen entwickelt, der sich auf zentrale Konzepte und Forschungsdesiderate aus der diskutierten Literatur stützt und auf weitgehend etablierte Untersuchungsmethoden zurückgreift.

Dimensionen der Analyse

Das Rückgrat der Falluntersuchungen bilden drei zentrale Dimensionen, die in Abbildung ■ **3.d** als Konzeptdarstellung visualisiert sind.

1. Im Zentrum der Untersuchung steht das Inbezugsetzen zweier Sichtweisen auf die Fallstudie: einer Netzwerkperspektive und einer territorialen – bzw. in diesem Fall physisch-räumlichen – Perspektive (vgl. Hagemann und Beyer 2020). Mit der Ermittlung der Produktionsnetzwerke der ausgewählten Akteure auf der einen Seite und der räumlichen Analyse ihrer Produktionsstandorte auf der anderen Seite sollen die Interdependenzen bzw. die „gegenseitige Transformation“ (Coe und Yeung 2015, 14) von globalisierter Produktion und gebauter Umwelt erfasst werden. Dabei liegt das Gewicht – als innovative Ergänzung zur bestehenden Forschung – auf den stadträumlichen Analysen. Die besondere Aufmerksamkeit gilt aber dem vielfältigen Wechselspiel zwischen der vernetzten Wirtschaftstätigkeit und dem Ort, das sich sowohl im Prozess des „Coupling“ äußert – der Etablierung und Veränderung der vernetzten Produktion an den beiden Standorten –, als auch der „Einbettung“ der Produktion in städtische Räume und den „Entwicklungseffekten“, die diese hier entfaltet (vgl. Henderson u. a. 2001; Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015) (► **2.1.2**). Analog stellen auch Krätke, Wildner und Lanz (2012a, 10) in ihrer Matrix für die zukünftige Erforschung transnationaler Urbanität die Analyseperspektive des sozialen Beziehungsraums (*urban social space*) der des physischen Raums (*urban physical space*) gegenüber. Mit den beiden Perspektiven sollen gleichzeitig wichtige Bedingungen und Triebkräfte der städtischen Raumproduktion identifiziert werden: zum einen die transnationalen Einflüsse, die über die Produktionsbeziehungen vermittelt werden, und zum anderen die lokalen Bedingungen und Kräfte wie etwa spezifische Entwicklungspfade und Maßnahmen planerischer Steuerung. In diesem Sinn wird der Begriff von Einfluss, Bedingung oder Triebkraft hier bewusst offen gehalten, um verschiedenste Formen der Einwirkung mit unterschiedlicher Reichweite zu erfassen.

2. Eine weitere Dimension der Untersuchung bilden die verschiedenen Raummaßstäbe, die die Analyse in einzelne Schritte strukturieren. Damit baut die Arbeit auf die Multiskalarität der Güterkettenforschung auf und setzt diese bis in kleinere Maßstäbe – der Stadt, des Stadtviertels, des Gebäudes – fort. Diese große Spannbreite der Scales und ihre gegenseitige Durchdringung referieren gleichzeitig auf die relationale Stadtforschung, besonders den Forschungsbereich transnationaler städtischer Räume (vgl. Smith 2001; Parnreiter 2012). So lehnt sich die Systematik der vorliegenden Arbeit an die Matrix von Krätke, Wildner und Lanz (2012a, 9, 10) an, die vier analytische Scales vorschlägt – *global urban system* (*macro*), *urban region* (*meso*), *urban districts* (*micro*) und *specific localities/buildings*. Entsprechend habe ich mich für vier Untersuchungsmaßstäbe entschieden, die mit den vier Forschungsfragen korrespondieren:

- a. Maßstab des Netzwerks (von global bis lokal)
- b. Maßstab der Stadtregion (ca. 1:1.000.000 bis 1:15.000)
- c. Maßstab des Stadtviertels (ca. 1:25.000 bis 1:1.000)
- d. Maßstab des Gebäudes bzw. Gebäudekomplexes (ca. 1:2.000 bis 1:100)

Der Forschungsprozess entlang dieser vier Maßstabsstufen entspricht einem „Hineinzoomen“ in die beiden Untersuchungsorte: Ausgehend von dem ausgewählten Akteur und seiner jeweiligen Produktionsaktivität werden zunächst die translokalen Netzwerke des Unternehmens betrachtet; anschließend beginnt die räumliche Annäherung an den Produktionsort in drei Schritten. Die ausgewählten Maßstabsstufen begreife ich dabei als analytische Festlegungen, die helfen, das Kontinuum des Raums zu strukturieren. Sie entsprechen gleichzeitig urbanistischen Konventionen der Stadtanalyse, verschiedenen Arten und Reichweiten sozialer Interaktion und den üblichen Ebenen der planerischen Regulierung. Die einzelnen Maßstabsstufen umfassen jeweils eine große Spannweite räumlicher Maßstäbe, um die Untersuchung zu differenzieren und den unterschiedlichen Dimensionen der beiden Untersuchungsgebiete und ihrer Bauten gerecht zu werden.

3) Eine dritte Untersuchungsdimension bildet die zeitliche Entwicklung. In jedem Analyseschritt, das heißt auf jeder Maßstabsstufe, wird neben der Betrachtung der gegenwärtigen Situation die zeitliche Veränderung der Netzwerkbeziehungen und räumlichen Strukturen in den Blick genommen. Nur so können die spezifischen Ausgangsbedingungen und fortwährenden Prozesse des Coupling, die räumlichen Auswirkungen der globalisierten Produktion sowie die Rückwirkungen der städtischen Transformation auf die Standortstruktur erfasst werden. Gleichzeitig werden mit dieser Vorgehensweise die Instabilität der Netzwerkin-
tegration und die räumliche Flüchtigkeit der Bekleidungsproduktion sowie ihre städtischen Implikationen in den Vordergrund gerückt (vgl. Bair und Werner 2011a; 2011b; Werner 2016b). Die zeitliche Untersuchungsdimension betrachtet die Entwicklung der Produktionsorte von ihrer Entstehung, dem initialen Coupling in den 1980er bzw. 1990er Jahren bis zum Zeitpunkt der Feldforschung.

Analysematrix

Die Struktur der empirischen Untersuchung der zwei Standorte folgt den Forschungsfragen und Maßstabsstufen und übersetzt sie in vier Analyseschritte, in denen jeweils unterschiedliche Analyseaspekte im Vordergrund stehen. Diese sind in Abbildung ■ 3.e in Form einer Analysematrix dargestellt. Die Analyse kreist um das zentrale Thema der gegenseitigen Transformation von Netzwerk und physischem Raum bzw. gebauter Umwelt. Sie bleibt aber in Hinblick auf die zu untersuchenden Aspekte der gebauten Räume und der vernetzten Produktion wie auch auf die Arten der Wechselwirkung und die jeweiligen Einflussfaktoren offen und explorativ. So beruhen viele der einzelnen Untersuchungen auf Hypothesen über mögliche Interdependenzen, die sich in der Feldforschung aufzeigten.

Der erste Analyseschritt (Akteur & Netzwerk) führt die Netzwerkperspektive der globalisierten Bekleidungsindustrie ein und zeigt bereits ihre räumliche Dimension auf. Damit soll die erste Forschungsfrage beantwortet werden. Aufbauend auf die in Abschnitt 4.1 dargestellten Hintergründe zur Struktur der türkischen Bekleidungsindustrie und ihrer Produktionsnetzwerke werden die konkreten Tätigkeiten der betrachteten Unternehmen an den zwei Untersuchungsorten und ihre Funktion innerhalb multilokal organisierter Produktionsprozesse in den Blick genommen. Als aussagekräftig in Bezug auf das Upgrading und die Verlagerungsprozesse in der Istanbuler Bekleidungsindustrie erweist sich zunächst die Geschichte der Unternehmen und ihrer Standorte. Darauf aufbauend werden die translokalen

Produktionsbeziehungen und -abläufe ermittelt und beispielhafte Produktionsketten kartiert, um schließlich die Position (und das Upgrading) des jeweiligen Akteurs im Produktionsnetzwerk sowie seinen räumlichen Aktionsradius zu beschreiben. Weiterführende Analysen von Produktionsnetzwerken im Sinne der GPN-Forschung und entlang der dort zentralen Schlüsselkonzepte – *value, power, embeddedness* (Henderson u. a. 2001) – konnten und sollten im Rahmen der Arbeit jedoch nicht geleistet werden.

Der zweite Analyseschritt (Ort) nähert sich dem Produktionsstandort auf der Ebene der Stadtregion und geht auf die zweite Forschungsfrage ein. Es wird das betreffende Gebiet in seiner Gesamtheit betrachtet, wobei seine Lage bzw. Einbettung innerhalb der Stadtregion Istanbul und den städtischen Strukturen bzw. Stadtbausteinen (vgl. Reicher 2012) des erweiterten Umfelds analysiert werden. Diese Analysen stützen sich auf einen Überblick über die Entwicklung und Planung von Industriestandorten in der Stadtregion Istanbul im Zusammenspiel mit den rasanten Urbanisierungsprozessen seit Mitte des 20. Jahrhunderts, der in Abschnitt 4.2 gegeben wird. Die Analyse verfolgt seine Entwicklung zum Produktionsstandort der Bekleidungsindustrie im Kontext der Urbanisierung der Stadtregion und identifiziert die lokalen Voraussetzungen wie auch die räumlichen Auswirkungen der globalisierten Produktion. Ein besonderer Fokus liegt hier auf dem Prozess des Coupling, bzw. der Ansiedlungs- und Verlagerungsdynamik von Unternehmen und ihren Bedingungen und Einflussfaktoren über die Zeit. Dazu werden die Anforderungen der globalisierten Bekleidungsproduktion (vgl. *strategic needs* bei Coe u. a. 2004) ebenso wie die spezifischen lokalen Standortfaktoren (vgl. *regional assets*, ebd.) in ihrem zeitlichen Wandel und im Verhältnis zu konkurrierenden Produktionsorten betrachtet – mit besonderem Blick auf den Einfluss räumlicher und baulicher Faktoren sowie der Versuche planerischer Regulierung auf gesamtstädtischer Ebene.

Der dritte Analyseschritt (Städtebau) führt in das jeweilige Gebiet und seine physisch-bauliche Dimension ein und zielt auf die Beantwortung der dritten Forschungsfrage. Anhand klassischer städtebaulicher Analysen wird die morphologische Struktur der beiden Gebiete untersucht und die vorgefundenen Bautypen werden charakterisiert. Die Art und Verteilung der Nutzungen, besonders der Produktionsaktivitäten im Textilsektor und ihre lokale Vernetzung, werden ermittelt. Auch hier ist die zeitliche Dimension von Bedeutung: die Entstehung des Gebiets, die Entwicklung der Produktionsaktivitäten und die Transformation der baulichen Strukturen. Damit werden das Zusammenspiel von Nutzungen und Bautypen über die Zeit sowie die Wechselwirkungen zwischen globalisierter Produktion und gebauter Umwelt erfasst. Ein besonderer Fokus gilt auch hier dem Einfluss der Stadtplanung auf die städtische Raumproduktion und der Entwicklung der Produktionsaktivitäten im Gebiet.

Der vierte Analyseschritt (Architektur) widmet sich schließlich den Produktionsgebäuden der beiden ausgewählten Akteure zur Beantwortung der vierten Forschungsfrage. Hier geht es um die Analyse der jeweiligen Architekturen, ihrer Baukörper, Architektursprache, inneren Struktur und typologischen Einordnung, sowie der Gebäudenutzung, insbesondere der Organisation der Produktionsabläufe und der Warenzirkulation innerhalb der Bauten. Erneut gilt besondere Aufmerksamkeit der Entstehung und zeitlichen Veränderung der Gebäudestrukturen sowie der Nutzungen, um die gegenseitige Transformation bzw. Anpassung von Produktionsnetzwerken und gebautem Raum auch auf dem Maßstab der Architektur zu erfassen (vgl. die Methode der Objektbiografien „transnationaler“ Gebäude in Söderström 2014). Zudem werden anhand der Untersuchungen Bedeutung und Einfluss architektonischer Gestaltung erörtert.

Die Analysematrix wird auf beide Untersuchungsorte in weitgehend analoger Form angewendet, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Es ergeben sich jedoch entsprechend der Andersartigkeit der Orte und ihrer differierenden räumlichen Dimensionen sowie aufgrund unterschiedlicher Datenverfügbarkeiten und Feldzugänge individuelle Schwerpunktsetzungen bei den einzelnen Analyseschritten. Den Abschluss der Untersuchung bildet die vergleichende bzw. relationale Auswertung der Analyseergebnisse, deren wichtigste Erkenntnisse in Kapitel 7 diskutiert werden.

3.4 Forschungsmethoden

Die empirische Untersuchung kombiniert im Wesentlichen drei qualitative Forschungsmethoden aus Architektur, Urbanistik und Sozialwissenschaft, die sich gegenseitig ergänzen und der wechselseitigen Triangulation dienen: zeichnerische Raumanalysen (3.4.1), Experteninterviews (3.4.2) und Dokumentenanalysen (3.4.3). Die jeweiligen Methoden, die in den vier Analyseschritten Anwendung finden, sind in der Analysematrix (■ 3.e) aufgeführt. Ein Großteil der Datenerhebungen – vor allem die Interviews und räumlichen Bestandsaufnahmen – fand während mehrerer Feldaufenthalte in Istanbul im Dezember 2013, im Sommer 2015 und im August 2019 statt. Den Schwerpunkt der Feldforschung bildeten dabei drei Aufenthalte im Juni, August und September/Okttober 2015 mit einer Gesamtdauer von etwa fünf Wochen.

3.4.1 Zeichnerische Raumanalysen

Die physisch-räumliche Perspektive auf städtische Räume und bauliche Strukturen wird maßgeblich anhand von analytischen Kartierungen auf verschiedenen Maßstabsebenen umgesetzt. Dabei wird zum großen Teil auf etablierte Methoden der Stadtanalyse aus den Planungsdisziplinen zurückgegriffen (Curdes 1997; Reicher 2012; Bentlin 2021; Corner 1999), die zwar vorwiegend für Entwurfs- und Planungsstudien konzipiert sind, sich aber zunehmend auch als reine Forschungswerkzeuge durchsetzen.⁸³ Gleichzeitig geben zahlreiche jüngere Projekte aus akademischer Forschung und Lehre wichtige Anregungen für innovative Mappings von transnationalen logistischen Systemen und Güterkreisläufen sowie den entsprechenden städtischen Infrastrukturen und Architekturen (Topalovic, Knüsel und Jäggi 2013; LeCavalier 2016; Lyster 2016; Hein 2016)(► 2.2.2, ■ 2.d–g).

Für die vorliegende Arbeit werden anhand von Flussdiagrammen die Güterflüsse bzw. Produktionsabläufe beispielhafter Produktionsketten visualisiert und auf supranationalem und regionalem Maßstab verräumlicht (Analyseschritt 1). Auf dem Maßstab der Stadtregion (Analyseschritt 2) kommt die Kartierung von Industrie- und Siedlungsflächen sowie Verkehrsinfrastrukturen zum Einsatz, die die Einbettung der betrachteten Produktionsorte ins Stadtgefüge aufzeigt und in verschiedenen Zeitschnitten das Zusammenspiel von Industrieansiedlungen und Urbanisierungsprozessen beleuchtet. Anhand von geokodierten Unternehmenslisten der Istanbuler Industrie- und Handelskammern werden Standorte der Textil- und Bekleidungsindustrie kartiert, um die räumlichen Verteilungsmuster des Sektors zu untersuchen. Zudem werden auf Grundlage von Daten aus Interviews und Unternehmenswebseiten die Standortverlagerungen beispielhafter Unternehmen aufgezeichnet. Auf der Maßstabsebene des Stadtviertels (Analyseschritt 3) kommen vor allem klassische städtebauliche Untersuchungsmethoden wie morphologische Schichtenanalysen (z. B. in Form von Schwarzplänen), typologischen Studien oder Nutzungsanalysen zur Anwendung, um die bauliche Prägung und typologische Transformation der Gewerbegebiete herauszuarbeiten (Curdes 1997; Reicher 2012; Bentlin 2021). Für die Analyse der Produktionsbauten und ihrer Transformation (Analyseschritt 3) stehen isometrische Baukörperanalysen, Grundrissanalysen und Fassadenstudien sowie Nutzungsanalysen und Flussdiagramme im Vordergrund.

Die wichtigste Datengrundlage der Kartierungen bilden die Begehungen und Beobachtungen sowie die zeichnerischen und fotografischen Aufzeichnungen im Rahmen der Feldforschung vor Ort (■ 3.f). Diese werden durch die Auswertung von Interviews, diversen

⁸³ Vgl. z. B. Ribbeck (2002) oder Shinada und Tōkyō-Kōgyō-Daigaku (2003) für typologische Studien gegenwärtiger informeller Stadtstrukturen.

Veröffentlichungen und Planmaterialien, amtlichen Kartendaten sowie Karten- und Satellitendaten von Internetdiensten unterstützt und ergänzt. Letztere liefern zudem historische Satellitenbilder und Luftaufnahmen für die Kartierung unterschiedlicher Zeitschnitte.

Die Kartierungen nehmen im Forschungsprozess verschiedene Funktionen ein: Zunächst diente die GIS-basierte Verortung von Unternehmen und räumlichen Informationen aus Interviews oder Textdokumenten der Datensammlung und der ersten räumlichen Orientierung im Feld. Im weiteren Verlauf der Untersuchung wurden die räumlichen Datenerhebungen und Zeichnungen in einem GIS-Dokument zusammengeführt.⁸⁴ Das anschließende analytische Isolieren und Kartieren von unterschiedlichen Raumelementen, Nutzungen oder Produktionsbeziehungen auf verschiedenen Maßstabsebenen – auch in zeitlicher Entwicklung – lieferte Erkenntnisse über die räumlichen Strukturprinzipien.⁸⁵ Gleichzeitig ermöglichte erst der reflexive Prozess des Kartierens (vgl. Pelger, Kelling und Stollmann 2021) ein tieferes Durchdringen und Verstehen der Stadträume. Darüber hinaus sind die Karten Mittel der Dokumentation und Vermittlung der Forschungsergebnisse, die nur begrenzt textlich kommunizierbar sind. Nicht zuletzt ist eine wichtige Motivation der Arbeit, städtische Produktionsorte und Räume transnationaler Güterketten sichtbar zu machen.⁸⁶

Experteninterviews

Die zweite wichtige Untersuchungsmethode der vorliegenden Arbeit ist die Durchführung und Auswertung von insgesamt 76 leitfadengestützten Experteninterviews (Gläser und Laudel 2010) mit Akteur*innen aus der Bekleidungsindustrie, der städtischen Verwaltung, aus Politik und Planung sowie mit Wissenschaftler*innen einschlägiger Disziplinen (siehe Aufstellung der Interviews im Anhang). Die Interviews mit Unternehmensvertreter*innen der Bekleidungsindustrie dienen in erster Linie dazu, die Netzwerkperspektive zu beleuchten, also die Produktionsbeziehungen, Produktionsabläufe und Güterflüsse der ausgewählten Unternehmen zu ermitteln. Gleichzeitig richteten sich die Interviews auf die räumlichen Ansprüche der Bekleidungsproduktion, die Standortentscheidungen der Unternehmen sowie die räumliche Organisation der Produktionsabläufe und die baulichen Aktivitäten an den Produktionsgebäuden.

Neben Geschäftsführer*innen und leitenden Angestellten von Firmen, die direkt an den betrachteten Produktionsnetzwerken beteiligt sind, gehörten zu meinen Interviewpartner*innen zahlreiche Vertreter*innen anderer Unternehmen (darunter neben türkischen Bekleidungsproduzenten und Nähbetrieben auch deutsche Einkaufsunternehmen und Agenturen) und Verbänden der Branche. Ergänzende Interviews mit Unternehmensvertreter*innen der beiden Untersuchungsorte bieten zusätzliches lokales Wissen über die Struktur und Entwicklung der Produktionsstandorte. Durch Interviews mit vergleichbaren Unternehmen an anderen Orten ist es zudem möglich, die Angaben der zentralen Akteur*innen zu triangulieren. So liefert die Vielzahl und Breite der Interviews wichtige Grundlagen zum Verständnis

⁸⁴ Einzelne GIS-Karten wurden dann in einem Grafikprogramm weiterbearbeitet. Für isometrische Zeichnungen und Grundrissanalysen kamen CAD-Anwendungen zum Einsatz.

⁸⁵ Vgl. Corners (1999) Begriff der Extraktion von Beobachtungen, Objekten oder Daten im Mappingprozess.

⁸⁶ Während ich mich an anderer Stelle mit Formen innovativer, partizipativer und emanzipativer Kartografie beschäftigt habe (An Architektur 2005; Hagemann 2008; Hagemann u. a. 2010), werden in diesem Projekt bewusst vorwiegend konventionelle Analysewerkzeuge sowie eine reduzierte, nüchterne Darstellungsweise eingesetzt. Diese Vorgehensweise ist von einem analytischen Zerlegen räumlicher Komplexität (vgl. Corner 1999; Bentlin 2021) im Gegensatz zu einem synthetisierenden Mapping (vgl. Pelger, Kelling und Stollmann 2021) geprägt. Denn zum einen sollte es darum gehen, vor allem die baulichen Eigenschaften der städtischen Räume – Urbanisierungsmuster, Morphologien, Bautypen und funktionale Strukturen – herauszuarbeiten und mit globalen Produktionsnetzwerken in Bezug zu setzen, zum anderen war es das Ziel, zur weiteren Etablierung der grundlegenden Analysewerkzeuge aus Architektur und Städtebau in der wissenschaftlichen Forschung beizutragen.

der Strukturen, Produktionsnetzwerke, Standorte und Dynamiken der türkischen Bekleidungsindustrie.⁸⁷ Interviews mit Vertreter*innen städtischer Planungsabteilungen, lokaler Institutionen und der lokalen Politik sowie mit Wissenschaftler*innen im Bereich der Planung und Stadtentwicklung dienen dem Verständnis der baulichen Struktur und der Entwicklung der beiden Produktionsorte im Kontext der übergreifenden Stadtentwicklungsprozesse Istanbuls. Bei diesen Gesprächen standen zudem die Ziele, Maßnahmen und Effekte raum- und stadtplanerischer Regulierung auf unterschiedlichen kommunalen bzw. staatlichen Steuerungsebenen im Vordergrund.

Die Interviews – die im Fall der Unternehmen meist mit Betriebsbesichtigungen verbunden waren – führte ich im Rahmen meiner Feldforschung vor Ort (siehe unten), oder, in wenigen Fällen, in Form von Email-Interviews. Während ich viele Unternehmensinterviews und Gespräche mit Wissenschaftler*innen auf Englisch oder Deutsch führen konnte, war für die Gespräche mit kleineren Second-Tier-Betrieben wie auch mit den meisten Vertreter*innen städtischer Verwaltungen und Institutionen eine Übersetzung aus dem Türkischen notwendig.⁸⁸ Auf Grundlage von Tonaufnahmen oder Mitschriften⁸⁹ wurden – je nach Bedeutung und Informationsgehalt – Interviewtranskriptionen oder -protokolle erstellt und anhand einer qualitativen Inhaltsanalyse (Gläser und Laudel 2010) entlang der jeweiligen Analyseaspekte ausgewertet.

Dokumentenanalysen

Als dritte, ergänzende Methode der Datenerhebung und -auswertung fungiert die qualitative Inhaltsanalyse (Mayring 2010) von Fachliteratur und anderen Veröffentlichungen aus verschiedenen Bereichen (öffentliche Planungsdokumente, Berichte und statistische Daten staatlicher und nichtstaatlicher Institutionen, Presseberichte und Internetressourcen). Ergänzend zu den Interviews und räumlichen Analysen konnte die Auswertung dieser Materialien in drei zentralen Bereichen Lücken schließen, der Triangulation dienen und Hintergründe zum Verständnis bieten: Erstens lieferten wissenschaftliche Veröffentlichungen zur türkischen Bekleidungsindustrie und ihren Produktionsnetzwerken wie auch Berichte und Zahlen von Branchenverbänden und internationalen NGOs wichtige Wissensgrundlagen für die Analyse der transnationalen und regionalen Produktionsbeziehungen und zur Vorbereitung der Interviews (► 4.1). Zweitens dienten Fachveröffentlichungen im Bereich der Stadtentwicklung und Industriegeografie der Kontextualisierung und Einordnung der Produktionsorte und ihrer Entwicklung (► 4.2). Zur Stadt- und Industrieentwicklung der Untersuchungsorte selbst – der Industrieregion Çorlu und dem Gewerbeviertel Merter – gibt es bislang jenseits von einzelnen Abschlussarbeiten nur wenige wissenschaftliche Darstellungen. Zur Rekonstruktion der zeitlichen Entwicklung wurden daher Informationen aus verschiedensten Quellen wie kommunalen Planungsberichten, Verwaltungswebseiten oder Pressemeldungen hinzugezogen. Als Drittes wurden unterschiedlichste Planungsdokumente der letzten Jahrzehnte ausgewertet, um die Ziele und Maßnahmen der kommunalen und zentralstaatlichen planerischen Regulierung von Industriestandorten in Istanbul im Allgemeinen und der beiden Untersuchungsstandorte im Besonderen in ihrem zeitlichen Wandel zu verstehen. Dies umfasst Plan- und Textdokumente von Bebauungs- und Flächennutzungsplänen

⁸⁷ Gleichzeitig ist die große Zahl der Unternehmensinterviews durch die schrittweise Erschließung des Feldzugangs und die Eingrenzung der Fallstudie bedingt.

⁸⁸ Mit dem Dolmetschen von Interviews unterstützten mich Edin Zaim, Elif Çak, Ömür Kızılgün, Ilkim Er (Türkisch-Englisch) und Corinna Trogisch (Türkisch-Deutsch). Gedolmetschte Interviews wurden von Edin Zaim, Elif Çak und Ilkim Er in englischer Sprache protokolliert.

⁸⁹ Nur in wenigen Fällen war eine Tonaufzeichnung nicht gestattet oder aus anderen Gründen nicht möglich.

wie auch strategische Stadtentwicklungs- und Regionalplanungen, die ich von den zuständigen Behörden erhielt, sofern sie nicht online veröffentlicht sind. Zur Ermittlung der Entstehung und baulichen Entwicklung der untersuchten Produktionsgebäude dienten außerdem Genehmigungspläne aus den lokalen Bauämtern. Aufgrund der sprachlichen Barriere konnten – mithilfe von Übersetzer*innen⁹⁰ und Online-Übersetzungsdiensten – nur in begrenztem Ausmaß türkischsprachige Dokumente ausgewertet werden.

⁹⁰ Bei Literaturrecherchen, Übersetzungen und englischsprachigen Zusammenfassungen unterstützten mich Ilkim Er, Banu Çiçek-Tülü, Edin Zaim und Semiha Turgut.

Kapitel 4. Globalisierte Bekleidungsproduktion in Istanbul

Dieses Kapitel führt in die empirische Fallstudie ein, indem es die Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie sowie die Entwicklung Istanbuls als Industriestandort in den Blick nimmt. Es bietet damit die notwendigen Grundlagen zum Verständnis der Produktionsstrukturen und der städtischen Transformation, deren Interaktion anhand der Fallstudie vertiefend untersucht werden soll. Abschnitt 4.1 widmet sich aus dem Blickwinkel der Güterkettenforschung der Struktur und Dynamik globaler Produktionsbeziehungen in der Textil- und Bekleidungsindustrie und richtet dann den Fokus auf die Spezifika der türkischen Bekleidungsindustrie. Abschnitt 4.2 geht aus der Perspektive der Stadtforschung bzw. Industriegeografie der Entwicklung und Planung von Industriestandorten im Raum Istanbul seit Mitte des letzten Jahrhunderts nach. Abschnitt 4.3 verbindet beide Sichtweisen und zeichnet anhand beispielhafter Orte und Akteure einen Weg durch die Istanbuler Bekleidungsindustrie nach, der verschiedene Stufen des Produktionsprozesses und äußerst unterschiedliche städtische Räume umfasst. Diese Vorauswahl vielfältiger Orte, die durch die hochdifferenzierte räumliche Arbeitsteilung geprägt sind, soll die anschließenden Falluntersuchungen von Merter und Çorlu-Velimeşe in den Kapiteln 5 und 6 rahmen und kontextualisieren.

4.1 Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie

Das globalisierte Produktionssystem der Bekleidungsindustrie ist einer der wichtigsten Forschungsgegenstände der Güterkettenliteratur – insbesondere die Ansätze der Global Commodity Chains (GCC) sowie der Global Value Chains (GVC) haben sich intensiv mit diesem Sektor beschäftigt⁹¹ (► 2.1.1). So bietet die Literatur umfangreiche Grundlagen für das Verständnis der Struktur und Dynamik globaler Produktionsbeziehungen in der Textil- und Bekleidungsindustrie⁹², die in Abschnitt 4.1.1 kurz umrissen werden sollen. Die folgenden Abschnitte widmen sich dann den Strukturen der türkischen Bekleidungsindustrie. Abschnitt 4.1.2 zeichnet die historische Entwicklung der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie nach, Abschnitt 4.1.3 stellt ihre Bedeutung und Spezifika im internationalen Vergleich heraus und Abschnitt 4.1.4 beschäftigt sich mit der Struktur und Dynamik ihrer Produktionsnetzwerke. Neben der Forschungsliteratur dienen Experteninterviews mit Vertreter*innen der Branche, die ich im Zuge meiner Feldforschung geführt habe, als Quellen für die folgenden Ausführungen.

4.1.1 Globale Produktionsnetzwerke der Textil- und Bekleidungsindustrie

Die Herstellung von Textilien beruhte bereits in der frühen Phase der Industrialisierung auf einer ausgeprägten räumlichen Arbeitsteilung. So beschreibt Andrea Komlosy (2010b; 2010a) multilokale Produktionsarrangements im 17. und 18. Jahrhundert, sogenannte Verlagssysteme, die städtische Fabriken und ländliche Heimarbeit in Textilregionen miteinander verbanden. Mit der Verschiffung von Rohstoffen und Garnen und deren Weiterverarbeitung in anderen Teilen der Welt haben die textilen Produktionssysteme spätestens im 19. Jahrhundert eine globale Dimension angenommen. Somit habe, so Komlosy, „das Auslagern von textilen Produktionsschritten an Standorte mit niedrigen Produktionskosten unter Ausnützung von Lohn-, Preis- und Rechtsdifferenzen eine lange Geschichte“ (Komlosy 2010b, 91). Fröbel, Heinrichs und Kreye (1977) verzeichneten in den 1970er Jahren eine neue Dimension des Offshoring der Bekleidungsproduktion in Länder des Südens, um dort von niedrigen Löhnen und einem geringen gewerkschaftlichen Organisationsgrad zu profitieren. So gehört die Textil- und Bekleidungsindustrie – in der heute weltweit einige Millionen Arbeiter*innen (vor allem Frauen) beschäftigt sind – zu den am frühesten und stärksten globalisierten Industriesektoren (Dicken 2007; Staritz 2011; Pickles und Smith 2016) (vgl. ■ 4.1.a). Die noch immer wenig automatisierte, arbeitsintensive Fertigung von Kleidungsstücken umfasst den Zuschnitt und das Nähen, bei Bedarf weitere Bearbeitungstechniken wie Applikationen, Aufdrucke oder Waschungen sowie die Qualitätskontrolle, das Bügeln und Verpacken der Ware. Ihr vorgelagert ist die wesentlich kapitalintensivere Textilindustrie, die Garne und Stoffe produziert (Gereffi 1994; Staritz 2011; Jones 2006). Zur Wertschöpfungskette der Bekleidungsindustrie zählen Appelbaum und Gereffi (1994) außerdem die Rohstoffversorgung mit natürlichen oder synthetischen Fasern, den Exporthandel sowie Marketing und Einzelhandel. Dicken (2007, 250) rechnet zudem das Design,

⁹¹ Die GPN-Forschung hat sich hingegen stärker den Produktionsbeziehungen der Elektronik- oder Automobilbranche zugewandt. Doch auch die Wirtschaftsgeograf*innen Werner (2016a) sowie Pickles und Smith (2016; 2011) beziehen sich in ihren Studien zur Bekleidungsindustrie auf den GPN-Ansatz.

⁹² Diese Arbeit befasst sich im vorrangig mit den Produktionsnetzwerken der Bekleidungsherstellung und nur am Rande mit der Rohstoff-, Garn- und Stoffproduktion, die wichtige Inputs für die Bekleidungsproduktion liefern. „Textilindustrie“ im engeren Sinn bezeichnet die Herstellung von Garnen und Stoffen, nicht nur für Bekleidung, auch für Heimtextilien, Industrie und Technik. Oft wird „Textilindustrie“ aber auch als Sammelbegriff für die Textil- und Bekleidungsindustrie verwendet, besonders in der Türkei werden beide Sektoren gern zusammengefasst. Ich verwende in diesem Fall „Textilsektor“ als Oberbegriff.

die Versorgung mit Zubehör und den Konsum zum *clothing production circuit* hinzu,⁹³ und Brooks (2015) führt die Kette bis zur Zweitverwertung von gebrauchter Kleidung weiter (siehe auch Grüneisl 2020). Letztlich unterscheiden sich die Modelle auch danach, ob Güterflüsse, Firmenbeziehungen oder Arbeitsprozesse in den Vordergrund gestellt werden. Ausgehend von der Abfolge der Arbeitsschritte zeigt Abbildung ■ 4.1.b einen beispielhaften Produktionszyklus der Bekleidungsindustrie auf Grundlage meiner empirischen Forschungen.

Die lohnkostenintensive Textil- und Bekleidungsproduktion ist durch einen hohen Grad an Offshoring und Outsourcing gekennzeichnet. Erleichtert wird die Verlagerung von bestimmten Produktionsschritten an die jeweils wirtschaftlich vorteilhaftesten Standorte (Staritz 2011) dadurch, dass die Fertigung von Kleidungsstücken verhältnismäßig niedrige Investitionen und Qualifikationen erfordert und auch keine hohen Ansprüche an die Produktionsräume stellt. In wenig industrialisierten Ländern wird dies gleichzeitig als Chance für Beschäftigung und den Einstieg in globale Wertschöpfungsketten wahrgenommen und oft durch staatliche Programme sowie internationale Kredite gefördert (Gereffi 1994; Staritz 2011; Beyer und Hagemann 2021). Sie suchen damit dem Beispiel von Staaten wie Korea, Taiwan, Hong Kong oder China zu folgen, deren Exportwirtschaft von der Bekleidungsindustrie in höherwertige Industriesektoren „aufsteigen“ konnte (Staritz 2011; Gereffi 2010). So sind die Bedingungen und Erfolgsaussichten des industriellen Upgrading in diesem Sektor ein wesentlicher Gegenstand der Güterkettenforschung (siehe z.B. Gereffi 1999; Gereffi und Memedovic 2004; Tokatli und Kızılgün 2004; Pickles u. a. 2006; Whitfield, Staritz und Morris 2020). Die universelle Chance des „Hocharbeitens“ in der Produktionshierarchie mit positiven Auswirkungen auf die sozioökonomische Entwicklung einer Region oder eines Landes wird aber inzwischen vielfach angezweifelt (Bair und Werner 2011a; Tokatli 2013; Werner 2016b; Selwyn 2019). Seit den 1970er Jahren hat sich ein Großteil der Bekleidungsproduktion in die Entwicklungs- und Schwellenländer Asiens, nach Indien, China, Bangladesch, Indonesien und Vietnam, aber auch in marktnahe Produktionsregionen wie die Länder Mittelamerikas, die vorwiegend in die USA exportieren, und eine Reihe von Ländern in Osteuropa und dem Mittelmeerraum, die die EU-Märkte versorgen, verlagert. Zu Letzteren gehören neben der Türkei Rumänien, Bulgarien, die Ukraine, Marokko und Tunesien (Dicken 2007; Pickles und Smith 2016; Bair 2006). In den vergangenen zehn Jahren wurden zunehmend auch afrikanische Produktionsstandorte in Subsahara-Staaten in globale Produktionsnetzwerke der Bekleidungsindustrie integriert (vgl. ■ 4.1.a) (Staritz 2011; Morris, Staritz und Plank 2014; Staritz und Whitfield 2017; Beyer und Hagemann 2018).

Mit dem Begriff der „einkäufergesteuerten Güterkette“ hat Gary Gereffi (1994) beschrieben, wie die komplexen Produktionsbeziehungen der Bekleidungsindustrie durch große „Einkaufsunternehmen“ kontrolliert werden. Dies sind Einzelhandelsketten, Modefirmen und Großhändler, die in der Regel in den Marktregionen – so vor allem der EU und den USA – ansässig sind. Sie verfügen über keine eigenen Produktionskapazitäten mehr und kaufen stattdessen ihre Waren bei einer Vielzahl von scheinbar unabhängigen Fabrikanten weltweit ein. Diese Lead Firms der Bekleidungsproduktion konzentrieren sich nur noch auf Design, Kollektionserstellung, Brandentwicklung, Marketing und Verkauf und produzieren damit vor allem symbolische Werte. Dennoch haben sie den größten Anteil an der Wertschöpfung und die stärkste Souveränität innerhalb der Produktionsnetzwerke (Gereffi 1994; 1999; Gereffi und Frederick 2010). Somit geben die Einkaufsfirmen Verantwortung und Risiko der Produktion ab (Tsing 2012), während sie den Auftragnehmern strikte Vorgaben in Bezug auf Qualitäts-, Sozial- und

⁹³ Vgl. auch die Gliederung der *apparel value chain* von Pickles und Smith (2016, 11) in (1) Rohstoffversorgung, (2) Produktion von Garnen, Stoffen und Zubehör, (3) Bekleidungsherstellung und (4) Distribution. Sie heben auch die Rolle von Zwischenhändlern und Logistikunternehmen in der Verknüpfung dieser Kettensegmente hervor.

Umweltstandards machen und gleichzeitig massiven Preisdruck ausüben (Staritz 2011; Pickles und Smith 2016; Hagemann und Beyer 2017). Durch ihre Einkaufsstrategien nehmen die Lead Firms entscheidenden Einfluss auf die globalen räumlichen Muster der Bekleidungsproduktion. Kriterien für die Auswahl der Produktionsunternehmen bzw. -standorte sind nicht nur die Lohnkosten, sondern auch die Qualitätsansprüche, Lieferzeiten, das Angebotsspektrum der Produzenten im Bereich Design und Produktionsmanagement, sowie zunehmend die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards (Staritz 2011). Ein weiterer wesentlicher Faktor war und ist die starke Regulierung des globalen Textil- und Bekleidungshandels, der bis 2005 über mehrere Jahrzehnte durch die Einfuhrquoten des Multifaserabkommens bestimmt war⁹⁴. Noch immer wird die Produktionsgeografie durch vergleichsweise hohe Einfuhrzölle in die wichtigsten Märkte sowie durch selektive Freihandelsabkommen stark beeinflusst (Staritz 2011; Pickles u. a. 2015; Pickles und Smith 2016).

Darüber hinaus werden die Einkaufsstrategien globaler Lead Firms zunehmend durch Lean Retailing und Fast Fashion dominiert (Abernathy 1999; Tokatli 2008). In den 1990er Jahren waren die Einzelhandelsketten Zara und H&M Vorreiter dieser Modelle. Sie stimulierten die Nachfrage, indem sie den Kollektionswechsel beschleunigten und statt zwei- oder viermal im Jahr kontinuierlich neue Modelle in ihre Läden brachten. So konnten die Kund*innen bei jedem Besuch andere Ware und immer die aktuellsten Trends vorfinden. Neue Kollektionen wurden zunächst in kleineren Stückzahlen getestet und dann wiederholt nachbestellt. So wurden die Lagerbestände und gleichzeitig das Risiko zu großer Bestellungen reduziert (Tokatli 2007; Gereffi und Memedovic 2004). Das Fast-Fashion-System, dem die meisten Einkäufer im Modebereich inzwischen in unterschiedlichem Maße folgen, basiert also auf der schnellen Umsetzung von Modetrends und einer flexiblen Reaktion auf die Kundennachfrage. Dies erfordert auf Seiten der Produktion sehr kurze Produktionszeiten bei vergleichsweise kleinen Stückzahlen (Tokatli 2008; Tokatli und Kızılgün 2009; 2011a). Aufgrund der kurzen Transportwege haben damit marktnahe Produktionsregionen – wie die Türkei, Osteuropa und Nordafrika – gegenüber den kostengünstigeren südostasiatischen Standorten an Bedeutung gewonnen. Unter diesen Bedingungen ist sogar die Produktion in britischen Städten wieder konkurrenzfähig geworden (Hammer u. a. 2015; Andersson u. a. 2018). Währenddessen lässt der Siegeszug der preisgünstigen Wegwerfmode die weltweiten Produktions- und Verkaufszahlen kontinuierlich ansteigen (Tewes u. a. 2019; Crewe 2017). Für die Produzenten hat er einen immer größeren Preis- und Zeitdruck zur Folge – von ihnen werden mehr Flexibilität, die Übernahme neuer Aufgabenbereiche und eine erweiterte Verantwortlichkeit erwartet (► 4.1.4) (Tokatli und Kızılgün 2009; Tokatli, Kızılgün und Cho 2011).

Die Produktionsunternehmen oder Zwischenhändler in den Produktionsregionen, die die Aufträge der Einkaufsunternehmen erhalten – die sogenannten First Tier Supplier – stützen sich oft auf ein Netzwerk aus Zulieferern und Subunternehmen, das seinerseits räumlich weit verteilt und grenzüberschreitend organisiert sein kann (Pickles und Smith 2016; Gereffi 1994). Damit nutzen die Lead Firms und First Tier Supplier die geografischen Unterschiede in Hinblick auf Produktionskosten und Qualifikationen, Arbeits-, Umwelt- und Handelsregularien wie auch kulturelle Unterschiede (Tsing 2009b) zu ihrem Vorteil aus. Innerhalb der Produktionsnetzwerke

⁹⁴ Mit dem Multifaserabkommen (1974) legten die wichtigsten Importländer Europas und Nordamerikas feste Einfuhrquoten für bestimmte Produktionsländer fest, um die Restrukturierung ihrer eigenen Textil- und Bekleidungsindustrie abzufedern. Ein wichtiger Effekt war zudem, dass die Exporte aus den größten Produktionsländern wie China oder Indien eingeschränkt wurden und dass diese daraufhin die Bekleidungsherstellung in Länder verlagerten, die ihre Quoten noch nicht ausgeschöpft hatten. Als das Multifaserabkommen 2005 auslief, konnten vor allem China, aber auch Indien und andere südostasiatische Länder ihren Anteil an den globalen Bekleidungsexporten steigern, und weniger kostengünstige oder produktive Exportländer waren einem verstärkten globalen Wettbewerb ausgesetzt (Staritz 2011).

besteht eine enorme Macht- und Wertschöpfungsdifferenz zwischen den global agierenden Einkaufsunternehmen und den Fabriken, Sweatshops und Heimarbeiter*innen in weniger entwickelten Ländern⁹⁵ (Pickles und Smith 2016). Die Folge der Profiterwartungen der Lead Firms sowie der Preisvorstellungen der Konsument*innen sind ausbeuterische Produktionsverhältnisse, die fortwährende Erschließung neuer, kostengünstigerer Produktionsstandorte und ein „race to the bottom“ in Bezug auf Preise und Arbeitsbedingungen (Pickles und Smith 2016; Selwyn 2019). Prekäre Arbeitsbedingungen in der Bekleidungsindustrie sind weltweit vorzufinden – Niedriglöhne, informelle Beschäftigung, exzessive Arbeitszeiten, Kinderarbeit, Unterdrückung von Gewerkschaften, mangelnder Arbeits- und Gesundheitsschutz etc. – und sind in den letzten 30 Jahren wiederholt Gegenstand von Arbeiterprotesten, Kampagnen von Konsumenten- und Menschenrechtsorganisationen, wissenschaftlichen Studien und politischen Debatten geworden (siehe z.B. Musiolek und Luginbühl 2014; Rossi, Luinstra und Pickles 2014; Kampagne für saubere Kleidung 2019; Ditty 2015; Textilbündnis o. J.; Anguelov 2015; Mezzadri 2016; Perrin und Bovon 2020). Aufgrund des wachsenden öffentlichen Drucks haben die meisten Einkaufsunternehmen inzwischen freiwillige Corporate-Social-Responsibility-Strategien (CSR-Strategien) entwickelt und Leitlinien zu Sozial- und Umweltstandards – sogenannte Codes of Conduct – formuliert, teils individuell, teils im Zusammenschluss mit anderen Unternehmen und NGOs (Bair und Palpacuer 2015; Starmanns 2010; Hagemann und Beyer 2017).⁹⁶ Die Einhaltung der Standards durch die Produktionsunternehmen – bzw. das Ziel, diese in Zukunft zu erreichen – wird zur Grundlage von Lieferbeziehungen gemacht und soll durch regelmäßige Inspektionen überprüft werden. Der Einsturz des mehrstöckigen Fabrikgebäudes „Rana Plaza“ in Dhaka (Bangladesch) im Jahr 2013, der über tausend Arbeiter*innen das Leben kostete, hat jedoch die Tatsache ins öffentliche Bewusstsein gebracht, dass diese Leitlinien oft unwirksam bleiben.⁹⁷ Die Katastrophe hat die Schattenseiten der globalen Bekleidungsproduktion und gleichzeitig den Zusammenhang zwischen globalen Güterketten und gebauter Umwelt drastisch vor Augen geführt (Hagemann und Beyer 2017). Betrachtet man die Hochglanzarchitekturen der Flagshipstores in den Global Cities auf der einen Seite (Crewe 2017) und die billig gebauten Fabriken und Sweatshops in den Peripherien und Slums von Drittweltmetropolen auf der anderen Seite, so spiegelt sich in den Orten und baulichen Situationen an unterschiedlichen „Enden“ der Güterketten die große Wertschöpfungshierarchie der Bekleidungsproduktion wider, die den globalen Produktionsnetzwerken inhärent ist. Der Zusammenhang zwischen dem globalen Produktionssystem der Bekleidungsindustrie und der Produktion der gebauten Umwelt ist jedoch bislang noch weitgehend unerforscht. Diesen näher zu beleuchten ist das Ziel dieser Arbeit.

4.1.2 Entwicklung der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie

Die türkische Textil- und Bekleidungsproduktion gründet auf einer langen Tradition der handwerklichen und industriellen Textilherstellung. Bereits in osmanischer Zeit entwickelten sich auf dem Gebiet der heutigen Türkei spezifische Sparten des Textilhandwerks wie etwa die Teppichherstellung in Anatolien oder die Seidenproduktion in Bursa, die jeweils auf lokalen

⁹⁵ Doch auch in westlichen Metropolen wurde seit den 1990er Jahren die zunehmende Verbreitung von Sweatshops in der Bekleidungsproduktion beobachtet (Dicken 2007; Harvey 1990a; Montero 2011; Hammer u. a. 2015).

⁹⁶ Viele Modefirmen schließen sich Unternehmens- und Multistakeholderinitiativen wie der Business Social Compliance Initiative (BSCI), der Ethical Trading Initiative (ETI) oder der Fair Wear Foundation (FWF) an, die auf eine stärkere Vereinheitlichung und Effizienz durch gemeinsame Standards und Kontrollen abzielen. Die individuellen oder gemeinsamen Leitlinien beruhen zumeist auf einer Auswahl globaler Standards der International Labour Organisation (ILO), der Vereinten Nationen oder der OECD (Hagemann und Beyer 2017).

⁹⁷ Im Nachgang wurden die Bemühungen zur Durchsetzung der Standards mit Initiativen wie dem „Accord on Fire and Building Safety in Bangladesh“ oder dem deutschen „Textilbündnis“ verstärkt. In Deutschland wurde 2021 die Sorgfaltspflicht deutscher Einkaufsunternehmen im sogenannten Lieferkettengesetz erstmals gesetzlich festgeschrieben. Gleichzeitig führten die „Compliance“-Schwierigkeiten in Bangladesch aber auch zur Abwanderung der Bekleidungsproduktion in Länder mit noch niedrigeren Produktionskosten, die in Hinblick auf die Einhaltung der Standards besser kontrollierbar schienen, z. B. Äthiopien (Hagemann und Beyer 2017; Beyer und Hagemann 2018).

Rohmaterialien basierten. Obwohl im 19. Jahrhundert schon Industriemaschinen zur Garn- und Stoffproduktion zum Einsatz kamen, blieben diese gegenüber dem traditionellen Handwerk zunächst unbedeutend (Quataert und Inalik 1994, 898). Nach der Gründung der Türkischen Republik 1923 war die Wirtschaft schwach und Textilien wurden vorwiegend importiert. Dennoch war die Textilproduktion einer der wichtigsten Industriesektoren: 1927 waren knapp 20 Prozent der Industriebeschäftigten in Textilfabriken tätig (Seidman 2010). Mit der etatistischen Wirtschaftspolitik der 1930er Jahre begann die Türkei, eine industrielle Basis aufzubauen, um die Bevölkerung mit Konsumgütern zu versorgen. Auch der bewässerte Baumwollanbau wurde vorangetrieben. 1933 gründete man das staatliche Textilunternehmen Sümerbank, das Spinnereien und Webereien im gesamten Land eröffnete. Gleichzeitig entstand eine kleine Zahl von privaten Bekleidungsfabriken,⁹⁸ um die neuen, westlichen Kleidungsnormen in der Türkei zu bedienen. Bis in die 1960er Jahre hinein wurde Bekleidung jedoch noch vornehmlich individuell und handwerklich hergestellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg förderte der Staat verstärkt private Industriebetriebe. Durch die fortschreitende Mechanisierung der Landwirtschaft wuchs die städtische Bevölkerung und damit die Zahl potenzieller Industriearbeiter*innen (Seidman 2010). Auch nach dem Militärputsch von 1960 wurde die Privatwirtschaft weiter subventioniert. Dies kam besonders dem Textilektor zugute, der auf lokale Rohstoffe wie Baumwolle und Wolle zurückgreifen konnte (Neidik und Gereffi 2006; Seidman 2010). Der nun verfassungsmäßig festgeschriebene Etatismus äußerte sich unter anderem in einer importsubstituierenden Industriepolitik sowie in der Einrichtung einer staatlichen Planungsorganisation⁹⁹ und der Erstellung von Fünfjahresplänen. Unter diesen Bedingungen wuchs die staatlich protegierte Konsumgüterindustrie bis in die 1970er Jahre stark an (Evgeniev 2008). Während dieser Zeit begann die Türkei bereits in kleinen Mengen Textilien, vor allem Garne, zu exportieren (Neidik und Gereffi 2006). Das Wachstum kam aber infolge der Wirtschaftskrise in den späten 1970er Jahren zum Erliegen, und 1979 wurden Kredite von Weltbank und Internationalem Währungsfonds bewilligt, die umfassende Strukturanpassungsmaßnahmen forderten.

Die politischen Unruhen der 1970er Jahre wurden 1980 durch einen erneuten Militärputsch gewaltsam beendet. Gleichzeitig wurden radikale Wirtschaftsreformen eingeleitet. Die Militärregierung folgte den Bedingungen der internationalen Geldgeber, die Protektion der nationalen Industrie aufzugeben und eine liberale und exportorientierte Wirtschaftspolitik einzuführen. Sie begann, Handelsschranken zu beseitigen, staatliche Intervention zu reduzieren und die Weichen für ausländische Investitionen und die Privatisierung der Staatsbetriebe¹⁰⁰ zu stellen, um damit die türkische Wirtschaft zügig in den Weltmarkt zu integrieren (Evgeniev 2008; Seidman 2010). Hier erkannten vor allem türkische Textilfirmen ihre Chance, denn zur gleichen Zeit nahm das Offshoring der Bekleidungsproduktion aus den europäischen Industrieländern zu und die Nachfrage nach Kontraktfertigern im Ausland wuchs (Neidik und Gereffi 2006). Der türkische Textilektor konnte auf inländisch produzierte Rohstoffe, eine industrielle Infrastruktur und vielseitige Erfahrungen aufbauen, und so begannen viele Stoffproduzenten mit der Herstellung von Bekleidung im Auftrag transnational agierender Modeunternehmen. Gleichzeitig gründeten sich zahllose kleine Bekleidungsunternehmen, die oft zunächst als Subunternehmen für türkische Lieferanten arbeiteten. Die Exportzahlen von Textilien und Bekleidung stiegen mit Beginn der 1980er Jahre enorm und der Sektor entwickelte sich schnell zum Zugpferd der türkischen Exportwirtschaft (Tokatli 2003; Tokatli und Kızılgün 2009; Neidik und Gereffi 2006). Lag der Exportwert von Bekleidung im Jahr 1980 noch bei 131 Millionen US-Dollar, war er bis 1992 auf 4,14 Milliarden US-Dollar angestiegen; im Jahr 2002 wurde ein Exportwert von fast

⁹⁸ Darunter auch das bekannte türkische Modeunternehmen Vakko (siehe Abschnitt 5.2.1).

⁹⁹ Die zentralstaatliche Planungsbehörde (Devlet Planlama Teşkilatı, DPT) existiert noch heute.

¹⁰⁰ Diese kam allerdings erst in den 1990er Jahren in Gang und dauerte bis in die 2000er Jahre hinein (Evgeniev 2008; Seidman 2010).

8,9 Milliarden US-Dollar erreicht (■ 4.1.d, 1)(Neidik 2004 Zahlen nach DIE). Das rapide Exportwachstum während der 1980er und 90er Jahre wurde zum einen durch günstige Kredite, Subventionen und Investitionsanreize von staatlicher Seite unterstützt, zum anderen beruhte es ganz erheblich auf der strategischen Entwertung der türkischen Lira¹⁰¹ (Evgeniev 2008; Tokatli 2003; Tokatli und Kızılgün 2009). Zudem spielte das Absinken der Lohnkosten infolge einer Schwächung der Gewerkschaften nach dem Militärputsch eine große Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der Bekleidungsproduktion (Eraydm und Erendil 1999). Das Wachstum wurde dabei weitgehend von türkischen Firmen getragen. Zwar sollten mit den Strukturanpassungen auch Direktinvestitionen aus dem Ausland gefördert werden, diese blieben aber im Textil- und Bekleidungssektor marginal (Seidman 2010; Evgeniev 2008).

Während der 1980er Jahre dominierten Kleinstbetriebe mit weniger als zehn Beschäftigten den Bekleidungssektor – vorwiegend Kontraktfertiger für Exportunternehmen.¹⁰² In den 1990er Jahren expandierten viele dieser Betriebe zu kleinen und mittleren Unternehmen (Evgeniev 2008; Neidik und Gereffi 2006); sie spezialisierten sich auf bestimmte Produkte oder Verfahren und das Angebotsspektrum diversifizierte sich (Tokatli 2003). Oft wurden sie selbst zu Exporteuren und erschlossen sich als First Tier Supplier höhere Stufen der Wertschöpfungskette (Evgeniev 2008; Neidik und Gereffi 2006) (► 4.1.4). Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs kam Anfang der 1990er Jahre als weiteres Exportsegment der sogenannte Kofferhandel mit Osteuropa, Russland und den ehemaligen Sowjetrepubliken hinzu. Zahlreiche Händler*innen kauften in Istanbul kleine Mengen an Bekleidung ein, um diese in ihrer Heimat auf Märkten zu verkaufen. Da hier keine zwingenden Qualitätskriterien und Exportformalitäten im Spiel waren, konnten auch türkische Kleinproduzenten Exportware anbieten. Diese Art des Kleinhandels erreichte gegen Ende der 1990er Jahre ein beachtliches Handelsvolumen von geschätzten 10 Milliarden US-Dollar (Tokatli 2007; Tokatli und Kızılgün 2009), und sie ist auch nach ihrer Formalisierung bis heute von Bedeutung, wie die Fallstudie Merter zeigt (siehe Kapitel 5, Exkurs 5.2.x).

Mit dem Beitritt der Türkei zur Zollunion der Europäischen Gemeinschaft 1996¹⁰³ entfielen alle bisherigen Quotenregelungen und Zölle im Textil- und Bekleidungssektor zwischen der Türkei und der EG (Neidik und Gereffi 2006; Evgeniev 2008). Zu dieser Zeit gingen 73 Prozent der türkischen Bekleidungsexporte in die EU-15-Länder – auf Deutschland allein entfielen 47 Prozent der Exporte, gefolgt von Frankreich, den Niederlanden und Großbritannien mit jeweils 5 bis 7 Prozent (Neidik und Gereffi 2006, UN Comtrade Zahlen, 1995). Gegenüber den südasiatischen Produktionsländern konnte die Türkei jedoch immer weniger durch niedrige Lohnkosten bestehen. Angesichts des Aufkommens von Fast Fashion wurden stattdessen die kurzen Produktions- und Lieferzeiten und die steigende Qualifizierung der Betriebe zu entscheidenden Wettbewerbsvorteilen der türkischen Bekleidungsindustrie. Einkäufer aus immer mehr Ländern, verstärkt auch aus den USA, wurden auf die Türkei aufmerksam und viele führende Mode- und Einzelhandelsunternehmen eröffneten Einkaufsbüros in Istanbul (Neidik und Gereffi 2006; Tokatli 2003; Tokatli und Kızılgün 2009; Seidman 2010).

¹⁰¹ Während der 1980er Jahre betrug die jährliche Entwertung der türkischen Lira durchschnittlich 44 Prozent, während der 1990er Jahre sogar fast 80 Prozent (Evgeniev 2008; Tokatli 2003).

¹⁰² Im Textil- und Bekleidungssektor standen in den 1980ern laut Evgeniev (2008) 303.000 Kleinbetriebe mit bis zu neun Beschäftigten rund 600 Firmen mit 10–49 Beschäftigten und nur 120 Firmen mit mindestens 50 Beschäftigten gegenüber (Zahlen nach Illiasoglu, E. and Duruiz, L. 1991).

¹⁰³ Die Türkei hatte bereits im Jahr 1959 die Mitgliedschaft in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft beantragt, 1963 wurde ein Assoziierungsabkommen zwischen der Türkei und der EWG in Ankara unterzeichnet (das sogenannte Ankara-Abkommen) und in Folgeverträgen ausgebaut. Es beinhaltete keinen bevorzugten Zugang zum EU-Markt (Evgeniev 2008); der Beitritt zur Zollunion 1996 sowie die offizielle Beitrittskandidatur der Türkei seit 1999 bauten aber darauf auf. Im Jahr 2005 begannen die Beitrittsverhandlungen zwischen der Europäischen Union und der Türkei. 2016 empfahl das EU-Parlament, die Beitrittsgespräche einzufrieren.

Diese Trends setzten sich in den 2000er Jahren fort: Trotz der türkischen Finanzkrise 2001 und der anschließenden Aufwertung der türkischen Lira konnte die Türkei ihren Anteil an den Bekleidungsimporten der EU-Länder halten (Tokatli und Kızılgün 2004; Tokatli und Kızılgün 2009; Utz und Hibbeler 2010). Das erneute Wirtschaftswachstum seit 2002 war neben dem Tourismus dem exportorientierten Textilsektor zuzuschreiben. Für Sönmez spielte besonders „der informelle Arbeitsmarkt eine zentrale Rolle bei der Überwindung der Krise“ (Sönmez 2005, 107). Im Jahr 2003 stand die Türkei an dritter Stelle der weltweit bedeutendsten Textil- und Bekleidungsexporteure – hinter China und der EU (Evgeniev 2008). Auch das Auslaufen des Multifaserabkommens 2005 (► 4.1.1; Fußnote 95), dem die türkische Bekleidungsindustrie mit Sorge entgegengesehen hatte, bewirkte keine Trendwende in der Entwicklung des Sektors (Tokatli und Kızılgün 2009; Utz und Hibbeler 2010; Duran und Temiz Dinç 2016). Zwar erhöhte sich die Konkurrenz Chinas und Indiens und die Nachfrage aus den USA sank stark ab, doch die Türkei blieb weiterhin eines der wichtigsten Beschaffungsländer für den EU-Markt. Die türkischen Betriebe konnten sich durch ihr Upgrading in einem höherwertigen Marktsegment positionieren, und gleichzeitig hatten sie begonnen, arbeitsintensive Arbeitsschritte, vor allem das Nähen, aus dem Westen der Türkei in andere Regionen und Länder mit niedrigeren Lohnkosten zu verlagern. Sowohl die Qualifizierung der Unternehmen, als auch die Produktionsverlagerung wurden durch Branchenverbände und Regierungsprogramme zum Ziel erklärt und unterstützt. Besonders die Notwendigkeit, mit eigenen Brands auf dem Weltmarkt zu bestehen, wurde wiederholt postuliert (Tokatli und Kızılgün 2009; Utz und Hibbeler 2010; Duran und Temiz Dinç 2016; Gürlesel 2016) (► 4.1.4).

Die weltweite Finanzkrise von 2008 führte zu einem Einbruch der Nachfrage auf den Absatzmärkten und zu sinkenden Preisen (Staritz 2011) und damit zu einem zeitweiligen Absinken der Exportzahlen sowie zu zahlreichen Entlassungen und Betriebsaufgaben (Utz und Hibbeler 2010). Dennoch stieg der Wert der türkischen Bekleidungsexporte bald wieder an: von 13,6 Milliarden US-Dollar im Jahr 2008 auf 15,1 Milliarden US-Dollar im Jahr 2015 (Gürlesel 2016) und weiter auf 17,7 Milliarden US-Dollar im Jahr 2019 (İTKİB 2020). Auch die restriktive Regierungspolitik Präsident Erdoğan's, die dem Putschversuch von 2016 folgte, und die dadurch ausgelösten Spannungen zwischen der Türkei und den EU-Ländern schaden dem Textilgeschäft offenbar nur wenig (Akter und Al Mahfuz 2018). Die Corona-Krise 2020 führte zu einem erneuten Einbruch der Textil- und Bekleidungsproduktion, deren mittelfristige Konsequenzen zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Arbeit noch nicht absehbar sind.¹⁰⁴

4.1.3 Bedeutung und Spezifika der türkischen Bekleidungsindustrie

Wie gezeigt wurde, war und ist die türkische Textil- und Bekleidungsindustrie auf nationaler Ebene von großer Bedeutung. Sie war seit Gründung der Republik einer der wichtigsten Industriesektoren, und in den 1980er und 90er Jahren erfüllte sie eine „Lokomotiv“-Funktion“ (Utz und Hibbeler 2010, 23) für die Wirtschaftsentwicklung und globale Integration der Türkei. Nach 2000 verdrängte jedoch die wachsende Autoteileindustrie den Textilsektor auf Platz zwei der nationalen Exportzahlen (Interview İTKİB 2013; Fair Wear Foundation 2018). In Hinblick auf den Beschäftigungseffekt ist die Bekleidungsindustrie jedoch noch immer der größte Industriesektor: Offiziell beschäftigte die Textil-, Bekleidungs- und Lederindustrie im Jahr 2018

¹⁰⁴ In den ersten Monaten der Pandemie ging die Produktion stark zurück, internationale Einkäufer stornierten ihre Bestellungen oder zahlten mit langer Verzögerung, und Rohstoffe waren schwieriger zu beschaffen. Viele Arbeiter*innen wurden in den unbezahlten Urlaub geschickt oder in den Fabriken einem erhöhten Ansteckungsrisiko ausgesetzt (Fair Wear Foundation 2020). Im April 2020 rief der Verband der türkischen Bekleidungsproduzenten (TGSD) die globalen Brands in einem offenen Brief zur Solidarität mit den türkischen Bekleidungsproduzenten auf (Karasu u. a. 2020). TGSD-Präsident Hadi Karasu schätzt, dass türkische Bekleidungsunternehmen 12–13 Prozent ihrer Verkäufe einbüßten (Abdulla 2021).

knapp eine Million Arbeitskräfte (Fair Wear Foundation 2018), die Gesamtzahl der Beschäftigten inklusive der unregisitrierten Arbeitskräfte wird aber auf zwei bis drei Millionen geschätzt (Fair Wear Foundation 2018; Duran und Temiz Dinç 2016; Utz und Hibbeler 2010).

Auch im internationalen Vergleich der Exportländer spielt die Türkei noch immer eine wichtige Rolle, obwohl sie im Ranking seit 2000 etwas abgesunken ist (■ 4.1.d, 3) (Shahbandeh 2020; WTO o. J.). Die Türkei ist noch immer das dritt wichtigste Herkunftsland von Bekleidungsimporten in die EU und nach Deutschland, hinter China und Bangladesch (■ 4.1.d, 2) (eurostat 2020; Hohmann 2021). Für die Türkische Bekleidungsindustrie, die etwa 70% ihrer Produktion in die EU exportiert (Anurima 2021), ist Deutschland nach wie vor der größte Abnehmer (İTKİB 2020) (■ 4.1.d, 2). Die Exportproduktion besteht überwiegend aus Baumwollbekleidung, ein Großteil davon (gut 60%) sind Strickwaren, vor allem Rundstrickprodukte wie T-Shirts, ein kleinerer Teil (knapp 40%) sind Webwaren wie etwa Jeans, Hemden oder Anzüge (Republic of Turkey, Ministry of Trade 2021). Deutsche Einkäufer schätzen die Produktvielfalt der Türkei, ihre Bestellungen konzentrieren sich aber vor allem im Bereich der Rundstrickprodukte. Auch für höherwertige Jeans ist die Türkei ein wichtiger Beschaffungsmarkt. (Interview Einkaufsbüro B 2015; Interview Einkaufsbüro A 2013).

Wettbewerbsvorteile

Die wichtigsten Wettbewerbsvorteile türkischer Bekleidungsproduzenten liegen – wie bereits dargestellt und wie auch von Interviewpartner*innen aus Einkaufsbüros und Produktionsunternehmen bestätigt – erstens in der Nähe zum EU-Markt und den kurzen Lieferfristen; zweitens in der Flexibilität der Produktion in Bezug auf kleine Stückzahlen; drittens in der hohen und verlässlichen Qualität sowie viertens in den Kompetenzen in Design und Produktentwicklung¹⁰⁵ (Interview Einkaufsbüro B 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Interview Einkaufsbüro A 2013; Interview Bekleidungsproduzent B 2015). Ein Produzent verglich die Vorzüge der türkischen Bekleidungsindustrie mit denen eines Eckladens: Für den monatlichen Haushaltseinkauf gehe man in den Supermarkt, aber ein Päckchen Zigaretten kaufe man sich im Laden an der Ecke: „Turkey is like a small shop. Asia is the supermarket.“ (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013) In diesem Sinn erledigen die Global Players ihre schnellen, spontanen und kleinen Einkäufe bevorzugt in der Türkei. Die Mitarbeiterin eines deutschen Einkaufsbüros bestätigt diese Strategie: „For big volumes and more price focused products, of course you go to far east.“ (Interview Einkaufsbüro B 2015)

Der anhaltende Erfolg der türkischen Bekleidungsproduktion beruht ganz wesentlich auf der Nähe zu ihrem Hauptabsatzmarkt, den westlichen EU-Ländern. Im Vergleich zu den Konkurrenzstandorten in Asien sind die Warentransporte wesentlich kürzer und preiswerter¹⁰⁶: Dauert eine Lieferung aus China oder Vietnam per Containerschiff in die EU etwa drei Wochen, muss man für eine Lkw-Fahrt aus der westlichen Türkei maximal vier bis fünf Tage rechnen (Interview Einkaufsbüro B 2015; Tokatli 2007). Die Einfuhrbedingungen werden zudem durch die Zollunion mit der EU wesentlich erleichtert. Die schnelle Markteinführung (*speed to market*) von Produkten ist insbesondere im wachsenden Fast-Fashion-Segment für die Einkäufer

¹⁰⁵ Die Wettbewerbsvorteile der türkischen Bekleidungsindustrie wurden mir von einem Produzenten und Verbandsfunktionär folgendermaßen beschrieben: „First, we are close, second, we understand very well European customers, European brands, and also, we make research and development, and now, Turkish industry is very skilled in designing. We are able to produce small quantities like 300 or 500 pieces; and besides, we are much faster.“ (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013)

¹⁰⁶ Als beispielhafte Logistikkosten gibt Tokatli (2007) für den Transport einer Jeans aus Pakistan nach Großbritannien 1,24 € an, aus der Türkei 0,48 €. Eine OECD-Studie beziffert den Kostenvorteil so: “Turkish exporters enjoy a cost advantage in transportation and logistics, which amount to five percent of total supply costs in textiles and clothing when delivering to the EU markets.“ (OECD 2008, 139, zitiert nach Utz und Hibbeler 2010, 6–7)

relevant (Interview Einkaufsbüro A 2013; Tokatli und Kızılgün 2009). Dies wird in der Türkei nicht nur durch die kurzen Transportwege, sondern auch durch eine schnelle Produktionsabwicklung gewährleistet: Die Stoffbeschaffung im eigenen Land und die Produktionsorganisation nach dem Full-Package-Modell (► 4.1.4) tragen maßgeblich zu den kurzen Lieferfristen bei. Dem „Nearshoring“ im EU-nahen Mittelmeerraum wird trotz steigender Produktionskosten noch immer eine positive Entwicklung vorausgesagt (Andersson u. a. 2018), und angesichts fragiler Lieferketten in der Corona-Pandemie ist auch die Verzahnung der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie erneut als Wettbewerbsvorteil in den Blick gerückt (Anurima 2021): Schließlich kann sich die türkische Bekleidungsproduktion auf eine vollstufige textile Wertschöpfungskette inklusive Baumwollanbau, Garn- und Stoffherstellung stützen (Tokatli und Kızılgün 2009; Utz und Hibbeler 2010; Atilgan 2006).

Zum Fast-Fashion-System gehört auch das Operieren mit kleineren Auftragsmengen. Die kleinteilige und stark vernetzte Firmenstruktur der Türkei (► 4.1.4) kann verschiedene Bestellmengen flexibel handhaben und auch kleine Mengen wirtschaftlich produzieren (Interview Einkaufsbüro B 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Utz und Hibbeler 2010). Im Bereich der preissensitiven Massenproduktion ist die Türkei aufgrund steigender Lohn-, Finanzierungs- und Energiekosten auf dem Weltmarkt ohnehin nicht mehr konkurrenzfähig (Utz und Hibbeler 2010; Tokatli und Kızılgün 2009)¹⁰⁷. Stattdessen konkurriert die Türkei vorwiegend im „gehobenen Marktsegment“, bei dem nicht allein die Kosten ausschlaggebend sind (Utz und Hibbeler 2010, 6). Türkische Produzenten bieten hohe Qualitätsstandards und vielfältige Kompetenzen in Design und Produktentwicklung. Die Produktionsunternehmen können in der Fertigung auf gut ausgebildete und effiziente Arbeitskräfte sowie auf ein großes Angebot an spezialisierten Dienstleistern und Subunternehmen zurückgreifen (Duran und Temiz Dinç 2016; Atilgan 2006). So müssen die Einkäufer im „Eckladen“ Türkei aus den neuesten Kollektionen nur noch die passenden Modelle auswählen. Auch die kulturelle Nähe zu Westeuropa spielt eine wichtige Rolle (Duran und Temiz Dinç 2016; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013). Für europäische Kunden ist der Dialog mit türkischen Produzenten oft leichter als derjenige mit asiatischen Firmen,¹⁰⁸ und türkische Unternehmen gelten als verlässliche Lieferanten (Interview Einkaufsbüro B 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Utz und Hibbeler 2010). Schließlich bieten sie auch bessere Sozial- und Umweltstandards als südostasiatische Produzenten, wie verschiedene Interviewpartner*innen aus der türkischen Bekleidungsindustrie betonen (Interview Bekleidungsproduzent B 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; siehe auch Neidik und Gereffi 2006). Gleichwohl werden die Anforderungen der Corporate Social Responsibility meist nur von den oberen Ebenen der Produktionsnetzwerke erfüllt (siehe unten).

Geografische Schwerpunkte

Innerhalb der Türkei konzentriert sich die Textil- und Bekleidungsindustrie in den westlichen Großstadtreionen um Istanbul, Bursa und Izmir (Utz und Hibbeler 2010). Dabei bildet Istanbul den wichtigsten Knotenpunkt der Produktionsnetzwerke wie auch das klare Zentrum der tatsächlichen Industrieproduktion. In Istanbul sind die Geschäftsführungen der großen Unternehmen, die Büros der Einkäufer, Agenturen, Prüfunternehmen und sonstiger Dienstleister sowie die Betriebe oder Vertretungen der Zulieferer angesiedelt. Hier werden die meisten Geschäfte abgewickelt und die Produktionsprozesse organisiert – nicht nur für die Produktion innerhalb der Türkei, sondern auch in umliegenden Ländern. Rund 70 Prozent der türkischen

¹⁰⁷ Der Unterschied zu den Branchenlöhnen in China ist allerdings mittlerweile stark zurückgegangen (Interview Einkaufsbüro A 2013; Andersson u. a. 2018).

¹⁰⁸ Nicht selten werden Menschen mit deutsch-türkischen Biografien an der Schnittstelle zu den deutschen Einkäufern eingesetzt. So etwa im Fall des Produktionsunternehmens Yılmaz Giyim am Untersuchungsort Merter (siehe Abschnitt 5.1).

Bekleidungsexporte werden von Istanbulern Firmen ausgeführt (İHKİB 2021; Interview İTKİB 2013). Zudem haben sich in Istanbul in den letzten 15 Jahren Modemessen wie die Mercedes-Benz Fashion Week etabliert (Republic of Turkey, Ministry of Trade 2021). Gleichzeitig finden hier Produktionsschritte auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette statt. Im Jahr 2016 arbeiteten 43 Prozent der offiziell registrierten Beschäftigten der türkischen Bekleidungsindustrie in Istanbul¹⁰⁹.

Andere türkische Städte und Regionen haben sich zu Schwerpunkten für spezifische Produkte entwickelt: So sind Çorlu und Bursa wichtige Standorte der Garn- und Stoffproduktion, in Bursa wird viel Bekleidung aus Webstoffen produziert (Interview Einkaufsbüro A 2013) und Denizli ist auf die Herstellung von Heimtextilien spezialisiert. In den letzten zwei bis drei Jahrzehnten hat sich zudem immer mehr arbeitsintensive Produktion in strukturschwachen Gebieten in Zentralanatolien (Kayseri, Konya), im Süden (Adana, Kahramanmaraş) und Osten der Türkei (Adıyaman, Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin, Batman) sowie in der Schwarzmeerregion (Ordu, Samsun) angesiedelt (Interview Bekleidungsproduzent B 2015; Utz und Hibbeler 2010; Interview 2015; Gürlesel 2016) (siehe unten).

4.1.4 Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie

Die türkische Bekleidungsindustrie war zwischen 2000 und 2010 verstärkt Gegenstand von Studien, aus denen wichtige Beiträge zur Güterkettenliteratur hervorgingen (Tokatli 2003; 2007; Tokatli und Kızılgün 2004; 2009; Neidik 2004; Neidik und Gereffi 2006; Evgeniev 2008; Evgeniev und Gereffi 2008). Diese fokussierten – gemäß den in Abschnitt 2.1.1 erläuterten Schwerpunkten der GCC/GVC-Literatur – vor allem auf das bemerkenswerte Upgrading türkischer Produktionsunternehmen von einfacher Kontraktfertigung zu Full-Package-Leistungen und zur Entwicklung eigener Brands seit den 1990er Jahren. Sie untersuchten aber auch die Struktur des komplexen Firmengeflechts und die Art der Machtbeziehungen zwischen den zentralen Akteuren. Eine weitere Reihe von Forschungsbeiträgen zur globalisierten Bekleidungsindustrie der Türkei setzte den Schwerpunkt auf die Funktionsweise, sozialen Bedingungen und Auswirkungen des informellen Sektors sowie auf die Rolle weiblicher Arbeitskräfte auf den unteren Stufen der Wertschöpfungskette (Eraydın und Erendil 1999; Dedeoğlu 2008; Yörük 2009; Utku Barış Balaban 2011; Tartanoğlu 2018). Vor dem Hintergrund dieser Studien und unter Bezugnahme auf meine eigene Feldforschung – insbesondere der Interviews mit Akteur*innen der Produktionsnetzwerke – sollen im Folgenden die Akteure, Organisationsstrukturen und Dynamiken der Produktionsnetzwerke, die sich zwischen global agierenden, meist westeuropäischen Einkaufsunternehmen, und dem türkischen Produktionssystem entfaltet haben, dargestellt werden.¹¹⁰

Struktur

Seit der Liberalisierung der nationalen Wirtschaft nach 1980 ist die türkische Bekleidungsindustrie stark in globale Produktionsnetzwerke eingebunden. An der Exportproduktion sind zahllose vor allem kleine und mittelgroße Unternehmen beteiligt. Die Zahl der Betriebe im Bekleidungs- und Textilsektor der Türkei wird meist mit 40.000 bis 50.000 angegeben, wobei der überwiegende Teil auf Bekleidungsfirmen entfällt. Schätzungen, die unregistrierte Betriebe einbeziehen, liegen bei 70.000 bis 100.000 Firmen (Duran und Temiz Dinç 2016; Utz und Hibbeler 2010; Evgeniev 2008). Rund 90 Prozent der Betriebe beschäftigen weniger als 20

¹⁰⁹ Nach Zahlen des Türkischen Handelskammerverbands (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, TOBB), 2016. Im Bereich der informellen Beschäftigung liegt der Anteil vermutlich noch höher, da diese vor allem in städtischen Arbeiterquartieren zu finden ist (vgl. Utku Barış Balaban 2011).

¹¹⁰ Die Produktionsnetzwerke des in der Türkei ebenfalls bedeutenden „Kofferhandels“ mit Bekleidung sind nicht Gegenstand dieser Darstellung. Sie werden an anderer Stelle kurz erläutert (siehe Exkurs 5.2.x).

Mitarbeiter*innen (Gürlesei 2016). Dagegen gibt es nur einige Hundert Großbetriebe mit mehr als 250 Arbeiter*innen (Evgeniev 2008). Diese zahlreichen heterogenen Unternehmen der türkischen Textil- und Bekleidungsbranche arbeiten intensiv in Netzwerken zusammen, die als „pyramidenartige“ Strukturen beschrieben werden (Utz und Hibbeler 2010): Ein kleiner Teil der Firmen erhält als Lieferanten und Exporteure direkte Aufträge der Einkaufsunternehmen. Diese First Tier Supplier beziehen Materialien oder Dienstleistungen von einer ganzen Reihe an Zulieferern und Subunternehmen. Auch die Kernbereiche der Bekleidungsproduktion – vor allem das arbeitsintensive Nähen – werden häufig an Kontraktfertiger ausgegliedert. Diese geben ihrerseits bei Bedarf Aufträge an Kleinbetriebe weiter. Am unteren Ende der Wertschöpfungsketten finden sich schließlich einfache Werkstätten, die zu prekären Bedingungen oft unregistrierte Arbeitskräfte beschäftigen, oder Netzwerke von Heimarbeiterinnen, die aufwendigere Handarbeiten erledigen. Damit stützt sich die Wettbewerbsfähigkeit der türkischen Bekleidungsindustrie ganz erheblich auf einen großen, statistisch nicht erfassten Graubereich der Bekleidungsproduktion und informellen Arbeit (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Utz und Hibbeler 2010; Neidik und Gereffi 2006). Die türkische Bekleidungsindustrie ist somit durch vielstufige Produktionsnetzwerke mit einer stark differenzierten Wertschöpfungsverteilung geprägt, in denen viele unterschiedliche Unternehmen in einer hierarchischen Struktur zusammenarbeiten. **Abbildung ■ 4.1.e** zeigt diverse Akteure und Lieferbeziehungen auf den verschiedenen Stufen des Produktionsprozesses. Im Folgenden sollen die wichtigsten Ebenen und Akteure innerhalb dieses Netzwerks näher beleuchtet werden.

Ebenen und Akteure

Wie aus **Abbildung ■ 4.1.e** ersichtlich wird, stehen an der Spitze der Auftragsbeziehungen die Einkaufsunternehmen, die in den „buyer-driven global commodity chains“ (Gereffi 1994) der Bekleidungsindustrie in der Regel den größten Anteil an der Wertschöpfung haben, den Produktionsunternehmen ihre Standards und Preise vorgeben und die Produktionsnetzwerke zu kontrollieren suchen. Dazu gehören vor allem Einzelhandelsketten, Modefirmen und Großhandelsunternehmen (vgl. Gereffi 1999; Staritz 2011). Die größten Auftraggeber für die türkische Bekleidungsindustrie sind seit den 1990er Jahren marktbeherrschende Einzelhandelsketten wie H&M (mit Hauptsitz in Schweden), Zara und Mango (Unternehmen der spanischen Inditex-Gruppe), topshop und Marks&Spencer (Großbritannien) sowie deutsche Ketten wie C&A, s.Oliver oder Gerry Weber. Die meisten von ihnen haben inzwischen ihre Einkaufsstrategien dem Fast-Fashion-Modell angepasst. Auch klassische Versandhäuser wie Otto und junge Online-Riesen wie Zalando oder Asos kaufen für ihre Eigenmarken viel in der Türkei ein. Daneben spielen als Einkäufer vor allem die Hersteller hochwertiger Modemarken wie Armani, Max Mara, Benetton, Levi's, Adidas, Marc O'Polo oder Hugo Boss eine Rolle. Von abnehmender Bedeutung als Einkäufer sind hingegen westeuropäische Großhandelsunternehmen und Importeure, die zum Teil früher selbst Bekleidungsfabrikanten waren und heute als Produzenten ohne eigene Fabriken agieren (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Neidik und Gereffi 2006; Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Evgeniev 2008). In jüngerer Zeit ist die Türkei ebenfalls zu einem Beschaffungsmarkt für nachhaltige Mode, vor allem für Bekleidung aus Biobaumwolle, geworden (Interview Modeunternehmen 2015; Interview 1 Musiolek 2013).

Die meisten Einkaufsunternehmen stehen in direktem Kontakt zu ihren türkischen Lieferanten. Große Einkäufer schöpfen aus einem Pool an akkreditierten Produzenten, die jeweils für bestimmte Produkte oder Qualitäten beauftragt werden. So verzeichnet H&M in seiner online publizierten Lieferantenliste mehr als 300 Fabrikanten, Spezialbetriebe und Subunternehmen in der Türkei (H&M Group 2021). Gleichzeitig betreiben H&M und viele andere große Einkäufer lokale Einkaufsbüros in Istanbul, die die Aufträge an die passenden türkischen Produzenten

verteilen und die Zusammenarbeit mit den Betrieben organisieren,¹¹¹ die neue Lieferanten akquirieren und sie hinsichtlich der jeweiligen Unternehmensstandards prüfen (Interview Einkaufsbüro B 2015; Neidik und Gereffi 2006). Viele dieser Einkaufsbüros agieren inzwischen überregional und koordinieren auch die Geschäfte mit Fabriken in den Nachbarländern und im erweiterten Mittelmeerraum (Neidik und Gereffi 2006; Interview Einkaufsbüro A 2013). Kleinere Einkaufsunternehmen arbeiten hingegen oft mit unabhängigen Agenturen zusammen, die für sie Aufträge an lokale Firmen weitergeben und sich um die Abwicklung kümmern (Neidik und Gereffi 2006).¹¹² Daneben gibt es noch eine Reihe anderer „Intermediaries“ (vgl. Coe und Yeung 2015, 50ff) an der Schnittstelle zwischen Einkäufern und Produzenten. Dazu gehören etwa Prüf- und Zertifizierungsunternehmen für Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards sowie Transport- und Logistikfirmen, die entweder im Auftrag der Einkäufer oder der Produzenten tätig sind.

Die First Tier Supplier – die exportierenden Bekleidungsunternehmen – haben eine Schlüssel-funktion in den Produktionsnetzwerken der türkischen Bekleidungsindustrie. Sie empfangen die Bestellungen der Einkaufsunternehmen und organisieren in der Regel den gesamten Herstellungsprozess bis zur Lieferung der fertig verpackten und etikettierten Ware. Das „Full Package“ genannte Angebotsspektrum türkischer Bekleidungsproduzenten wird in Abbildung ■ 4.1.c beispielhaft gezeigt. Dazu gehören in der Regel die Schnitterstellung und Anfertigung von Prototypen, die Beschaffung von Stoffen und Zubehör wie auch die Fertigung, das Zuschneiden, Nähen und weitere Bearbeitungsschritte nach Bedarf. Am Ende des Produktionsprozesses steht das Finishing: die abschließende Qualitätskontrolle, das Bügeln, Etikettieren und Verpacken der Ware. Die meisten türkischen Produktionsunternehmen bieten ihren Einkäufern inzwischen auch eigene Designs und Kollektionen, Materialentwicklungen oder Bearbeitungstechniken an, aus denen diese die passenden Modelle oder Details für ihre eigenen Kollektionen auswählen und bei Bedarf anpassen können. Die Gestaltung und Umsetzung der Modelle erfolgt meist in enger Abstimmung zwischen Einkäufern und Produzenten¹¹³ (Tokatli und Kızılgün 2009). Letztere garantieren die fristgerechte Lieferung der komplett produzierten Ware zu einem vereinbarten Gesamtpreis unter Einhaltung der Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards ihrer Kunden (Neidik und Gereffi 2006).

Die türkischen Produzenten führen aber nicht unbedingt alle Schritte *in-house*, also mit den eigenen Produktionskapazitäten, durch. Tatsächlich sind integrierte Bekleidungsfabriken, in denen all diese Herstellungsschritte durchgeführt werden, im türkischen Produktionssystem selten¹¹⁴ (Interview Einkaufsbüro A 2013; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013). Meist organisieren türkische Produktionsunternehmen die Bekleidungsherstellung durch die Unterbeauftragung einer ganzen Reihe unterschiedlich spezialisierter Firmen. So gibt es Produzenten – von einem Interviewpartner als *organization firm* bezeichnet (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013) – die alle Fertigungsschritte ausgliedern und nur das Produktionsmanagement,

¹¹¹ Dazu gehören die Kollektionserstellung, die Abnahme der Musterstücke und die Qualitätskontrolle in verschiedenen Phasen des Produktionsprozesses (Interview Einkaufsbüro B 2015).

¹¹² Lokale Agenturen agieren dabei auch als Exporteure und Produzenten ohne Fabrik, sie beschaffen Rohmaterialien und machen sich die Zusammenarbeit mit zahlreichen Kleinbetrieben zunutze, die selbst nicht exportieren können (Evgeniev 2008).

¹¹³ Der Leiter einer deutschen Einkaufsagentur beschreibt das folgendermaßen: „Wir schlagen [unseren Kunden] Modelle aus den Kollektionen der Lieferanten vor. Wir machen keine eigenen Entwürfe, [...] sondern bedienen uns aus dem Fundus unserer Lieferanten. [...] Die Einkäufer kommen häufig mit eigenen Ideen aus ihren Store-Checks, internen Trend-Meetings und gekauften Mustern; dann bauen sie sich die Kollektionen zusammen. Sie fragen: Was hat der Lieferant? Oder was machen Mango und H&M gerade? Und dann werden Teile dazu kreiert.“

¹¹⁴ Vor allem die großen Bekleidungskonzerne verfügen über entsprechende Fabriken mit relativ hohen Kapazitäten. Doch auch sie greifen auf Subunternehmen zurück, um ihre Produktionskapazitäten flexibel den schwankenden Bestellmengen anzupassen, oder um die Kompetenz und Ausstattung von Spezialbetrieben zu nutzen (Interview Eroğlu 2013; Interview Bekleidungsproduzent B 2015).

ggf. zusammen mit der Kollektions- und Mustererstellung, *in-house* betreiben (Interview Einkaufsbüro A 2013). Ein anderes sehr typisches Organisationsmodell besteht darin, die ersten und letzten Schritte der Produktion *in-house* durchzuführen – den Zuschnitt der Stoffe und die finale Kontrolle und Verschickung der Waren. Dieses Modell des *cutting & finishing*, das in Abbildung ■ 4.1.c dargestellt ist, sorgt für eine stärkere Kontrolle der Produktionsqualität aufseiten der Produktionsunternehmen (Interview Yilmaz 2015; Interview Kaya Denim 2015; Interview Einkaufsbüro A 2013).

Auf der zweiten Ebene des türkischen Produktionssystems agieren die Zulieferer für Textilien und Zubehör wie auch all die Subunternehmen, die im Unterauftrag bestimmte Fertigungsschritte übernehmen. Gleichzeitig beauftragen die First-Tier-Produzenten hoch qualifizierte Dienstleister wie Designer*innen (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Interview Kaya Denim 2015). Die direkten Zulieferunternehmen können Großhändler oder auch die Hersteller von Garnen, Stoffen und Zubehör sein. Eine Versorgung durch die inländische Textilindustrie gewährt dabei schnelle Produktionszyklen (Interview Yilmaz Rundgang 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013), vielfach greifen Bekleidungsproduzenten aber auch auf Importware zurück (Interview Eroğlu 2013). Ein großer Teil der Nieten, Knöpfe, Reißverschlüsse etc. wird z.B. aus China importiert.

Das weit verbreitete Subcontracting verschiedener Fertigungsschritte auf den unteren Ebenen des Produktionssystems erfüllt unterschiedliche Funktionen: Zunächst greifen die First-Tier-Supplier auf die besonderen Kompetenzen von Betrieben zurück, die auf bestimmte Verfahren spezialisiert sind – Färbereien, Druckereien oder Stickereibetriebe – und vermeiden damit eigene Investitionen in Bereiche, die sie nicht zu ihren Kernkompetenzen zählen oder nur gelegentlich benötigen (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011). Mit dem besonders stark betriebenen Outsourcing arbeitsintensiver Prozesse – vor allem des Nähens – entledigen sich die Produktionsfirmen der Verantwortung für die Beschäftigten und der entsprechenden Lohn- und Versicherungskosten. Durch den Einsatz verschiedener Subunternehmen können sie ihre Produktionskapazitäten flexibler an die variierenden Auftragsmengen anpassen und müssen nicht für die dauerhafte Auslastung der eigenen Kapazitäten sorgen. Diese Art von Kontraktfertigung operiert oft an kostengünstigeren Standorten, mit unregistrierten Arbeiter*innen und ohne die Standards und Zertifikate, die von den Einkäufern verlangt werden, und kann so zu besseren Preisen produzieren (Neidik und Gereffi 2006; Evgeniev 2008; Utz und Hibbeler 2010). *Cutting-&-finishing*-Produktionsunternehmen, mit denen ich Interviews führte, arbeiteten mit mindestens zehn unterschiedlich spezialisierten Subunternehmen zusammen (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Interview Yilmaz Rundgang 2015; Interview Kaya Denim 2015). Auch Mitarbeiter*innen deutscher Einkaufsbüros bestätigten, dass sie bei der Herstellung eines bestimmten Produkts in der Regel mit drei bis fünf Subunternehmen zu tun haben (Interview Einkaufsbüro A 2013; Interview Einkaufsbüro B 2015). Dabei gibt es häufig enge und dauerhafte Beziehungen zwischen Produzenten und Subcontractors, die einer *In-house*-Produktion ähneln – so etwa im Fall der in Kapitel 5 und 6 untersuchten Unternehmensnetzwerke. Oft hat ein*e langjährige*r Mitarbeiter*in oder ein Familienmitglied des*der Geschäftsinhaber*in das Subunternehmen gegründet, um exklusiv für diesen Produzenten zu arbeiten.

Somit funktionieren Subunternehmen für First-Tier-Produzenten als „buffer“ (Evgeniev und Gereffi 2008) oder „shock absorbers“ (Evgeniev 2008), die den Preisdruck und die schwankenden Auftragsmengen der Einkäufer abfedern. Die Subunternehmen greifen ihrerseits häufig auf die Arbeit kleinerer Werkstätten zurück – so entsteht ein mehrstufiges System, an dessen unterem Ende eine große Zahl von Kleinbetrieben in einer rechtlichen Grauzone operiert. Was im

globalen Sprachgebrauch oft als „Sweatshop“ bezeichnet wird, nennt man in der Türkei „Atelier“ (*atölye*) oder – mit Bezug auf die typische räumliche Situation der Kleinbetriebe in den Erd- oder Untergeschossen von Wohnhäusern – „unter-der-Treppe“ (*merdiven altı*). Die Arbeitsbedingungen hier sind prekär und die Bezahlung, die in der gesamten Branche weit unter einem existenzsichernden Niveau liegt (Musiolek und Luginbühl 2014; Fair Wear Foundation 2018), besonders niedrig (Evgeniev 2008; Dedeoğlu 2008; Yörük 2009; Utku Barış Balaban 2011). Die Arbeiter*innen sind meist schlecht ausgebildete Migrant*innen aus den ländlichen Räumen Anatoliens sowie Geflüchtete aus anderen Ländern. In den letzten zehn Jahren haben besonders viele syrische Geflüchtete – zumeist unregistrierte – Arbeit in der Bekleidungsindustrie gefunden. Seitdem ist hier auch Kinderarbeit keine Seltenheit mehr (Korkmaz 2017; Johannisson 2016; Weise 2016).

Zudem sind in den informellen Kleinbetrieben überwiegend Frauen beschäftigt, während der Frauenanteil unter den offiziell Beschäftigten nur bei gut 50 Prozent liegt (Fair Wear Foundation 2018). Insbesondere die Studien von Eraydın und Türkün-Erendil (2007) sowie von Dedeoğlu (2008) haben gezeigt, wie der informelle Sektor dazu diene, die weibliche Arbeitskraft für die globalisierte Produktion zu erschließen.¹¹⁵ In diesem Zusammenhang ist auch die Heimarbeit von Bedeutung: Sie ermöglicht es Frauen, neben ihren häuslichen Verpflichtungen einer Arbeit nachzugehen – wenn diese auch oft als Hobby oder Zusatzeinkommen angesehen und entsprechend schlecht entlohnt wird. Heimarbeiterinnen sind in der Regel in Netzwerken organisiert, die von Mittelsmännern oder -frauen koordiniert werden, oder sie bekommen die Arbeit von kleinen Ateliers in der Nachbarschaft weitergereicht. Sie werden besonders für Arbeitsschritte am Ende des Produktionsprozesses eingesetzt, die nur in Handarbeit ausgeführt werden können, wie etwa Versäuberungen oder handwerklich aufwendige Applikationen (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Interview Heimarbeiterinnen 2015; Dedeoğlu 2008; Utku Barış Balaban 2011; Tartanoğlu 2018). Tokatli, Kızılgün und Cho (2011) haben beobachtet, dass in den 2000er Jahren bestimmte westliche Modetrends („embellished look“) zu einer besonderen Ausbreitung der Heimarbeit geführt haben. Meine Interviews mit Bekleidungsproduzenten und Heimarbeiterinnen haben die anhaltende Relevanz der Heimarbeit für die transnationale Bekleidungsproduktion bestätigt (► 4.3).

First-Tier-Supplier müssen in der Regel den strengen Auflagen der Einkaufsunternehmen in Bezug auf Qualitätsstandards und ihre sozialen und ökologischen Leitlinien genügen (vgl. Hagemann und Beyer 2017). Sie müssen entsprechende Zertifikate vorweisen und sind regelmäßigen Kontrollen ausgesetzt. Daher gestatten die Einkäufer das Subcontracting meist nur an Betriebe, die dieselben Auflagen erfüllen. In der Realität beschränken sich die Betriebsprüfungen aber meist auf die oberen Ebenen der Produktionsnetzwerke, und die Unterbeauftragung findet oft ohne Kenntnis der Einkäufer statt. Auch den zuständigen türkischen Behörden fehlen die Kapazitäten, um die informelle Beschäftigung einzudämmen und den gesetzlich festgeschriebenen Gesundheits- und Arbeitsschutz in allen Betrieben durchzusetzen. So bezeichnete eine Aktivistin für Arbeiterrechte die Fabriken der großen First-Tier-Supplier als „Shopwindows“ der türkischen Bekleidungsindustrie (Interview 2 Seçkin 2015), während die zahllosen Kleinbetriebe meist unter dem öffentlichen Radar und jenseits sozialer Mindeststandards arbeiten (Interview 2 Seçkin 2015; Interview Inspekteurin 2013; Utz und Hibbeler 2010).

¹¹⁵ In den konservativen Bevölkerungsschichten der großstädtischen Arbeiterviertel entspricht die Erwerbsarbeit von Frauen außerhalb der Familie nicht den patriarchalen Normen. Familiengeführte Werkstätten in der Nachbarschaft ermöglichen hingegen eine tolerierbare Beteiligung von Frauen an der Bekleidungsproduktion (Dedeoğlu 2008).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das türkische Produktionssystem auf einem hierarchisch strukturierten Netzwerk aus hauptsächlich mittelgroßen und kleinen Betrieben mit verschiedenen Wertschöpfungs- und Lohnniveaus und unterschiedlichen Graden an Regelkonformität und Legalität basiert. Beiträge aus dem Bereich der Güterkettenforschung haben gezeigt, wie sich dieses System des „subcontracted capitalism“ (Tokatli 2013) aus den spezifischen Voraussetzungen in der Türkei und den Anforderungen der globalen Märkte herausgebildet hat, und dass es genau dieser flexible Rückgriff auf ein großes Angebot an kostengünstigen Kontraktfertigern unterschiedlichster Spezialisierung ist, der die Wettbewerbsfähigkeit der türkischen Bekleidungsindustrie ausmacht (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Neidik und Gereffi 2006; Evgeniev und Gereffi 2008; Dedeoğlu 2008).

Dynamik

Mehrere Forschungsbeiträge aus den 2000er Jahren lenkten den Blick auf zwei zentrale Entwicklungen der türkischen Bekleidungsindustrie seit den 1980er Jahren: Zum einen untersuchten sie das Upgrading der First-Tier-Supplier von einfachen Kontraktfertigern zu Full-Package-Unternehmen und Entwicklern eigener Designs und Marken. Zum anderen betrachteten sie die räumliche Verlagerung der arbeitsintensiven Herstellungsverfahren als strategischen Schritt der Produktionsunternehmen. Beide Dynamiken sind relevant für die Entwicklung der Produktionsstandorte Merter und Çorlu.

Das Upgrading türkischer Exportunternehmen vollzog sich in mehreren Stufen. Nachdem zahlreiche Bekleidungsunternehmen in den 1980er Jahren begonnen hatten, für internationale Modemarken zu produzieren – zunächst nach dem klassischen Modell des Cut Make Trim (CMT), der Fertigung nach vorgegebenen Entwürfen mit angelieferten Materialien –, konnten sich viele von ihnen bis in die 1990er Jahre zu Full-Package-Anbietern weiterentwickeln.¹¹⁶ Gereffi (1999) beschrieb dasselbe Upgrading am Beispiel asiatischer Produktionsländer als Schritt vom *assembly model* zum *original equipment manufacturing* (OEM). Durch einen Wissenstransfer von den Auftraggebern gelang einigen Unternehmen die Übernahme höherwertiger Produktionsschritte – wie Schnitterstellung, Materialbeschaffung, Produktionsmanagement – und damit ein „funktionales Upgrading“ (Humphrey und Schmitz 2002). Eine weitere Stufe des Upgradings besteht in der Erstellung von Designs und ganzen Kollektionen sowie der Entwicklung neuer Materialien und Verarbeitungstechniken durch türkische Produktionsunternehmen (Tokatli und Kızılgün 2009; Evgeniev und Gereffi 2008). Doch diese Leistungen und die gesteigerte Effizienz und Geschwindigkeit erwarteten die Einkäufer seit den frühen 2000er Jahren zunehmend als Teil des Full-Package-Angebots. Tokatli und Kızılgün (2009) erklärten dies ebenfalls mit den Geboten des Fast-Fashion-Trends: Die immer kürzeren Produktionsfristen erlaubten es nicht mehr, Musterstücke zwischen Produzent und Einkäufer hin- und herschicken (siehe auch Tokatli, Kızılgün und Cho 2011). Damit wurde die Auftragsvergabe zu einer bloßen Bestellung fertiger Modelle und die Designerstellung wurde eine zusätzliche notwendige Aufgabe für türkische Produktionsunternehmen, gerade angesichts der drohenden globalen Konkurrenz mit dem Auslaufen des Multifaserabkommens 2005.

Die dritte Stufe des Upgradings türkischer Produktionsunternehmen ist die Entwicklung eigener Brands. Auch dies wurde von Gereffi (1999) bereits in ostasiatischen Ländern beobachtet und als *original brand name manufacturing* (OBM) bezeichnet. Schon in den 1990er Jahren gelang es einer kleinen Zahl türkischer Firmen, eigene Marken und Ladenketten zu etablieren, allen voran der Jeansproduzent Erak, der mit der Marke Mavi auch auf westlichen Märkten Erfolg

¹¹⁶ Um 2000 wurde der Anteil der Full-Package-Anbieter unter den Exportfirmen auf ein Viertel geschätzt, mit steigender Tendenz (Tokatli 2007, mit Bezug auf eine Schätzung von ITKIB).

hatte.¹¹⁷ Obwohl die Entwicklung eigener Brands seither das höchste Ziel der türkischen Branchenverbände und der Industriepolitik ist (Gürlesel 2016; Utz und Hibbeler 2010) und viele meiner Interviewpartner*innen davon überzeugt waren, dass die Türkei mittelfristig zu einem Modeland wie Italien aufsteigen wird (Interview ITKIB 2013; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Interview 2015, u.a.), konnte dem Vorbild von Mavi bislang nur eine Handvoll türkischer Großunternehmen im Bereich der Jeansproduktion folgen.¹¹⁸ Zwar konnten einzelne Firmen trotz ihrer schwachen Machtposition innerhalb der Güterketten Kernkompetenzen der Lead Firms übernehmen (Tokatli 2007), dies blieb aber innerhalb der türkischen Bekleidungsindustrie ein marginales Phänomen (Tokatli 2007; Neidik und Gereffi 2006; OECD 2008). Dazu gibt Tokatli (2013) zu bedenken, dass ein Unternehmensupgrading nicht automatisch zu mehr Wertschöpfung, zu regionaler Entwicklung oder gar zu Verbesserungen für die Arbeiter*innen führt. Das türkische Beispiel zeige vielmehr, dass Bekleidungsunternehmen immer mehr zusätzliche Aufgaben und damit auch Risiken von den Einkäufern übernehmen müssten.

Als weitere Strategie türkischer Unternehmen zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit identifizierten Neidik und Gereffi (2006) bereits in den 1990er Jahren die Entwicklung von „cross-border triangle manufacturing arrangements“ durch das Offshoring von Näharbeiten in Nachbarländer wie Turkmenistan, Usbekistan, Moldavien, Bulgarien oder Rumänien. Damit konnten First-Tier-Supplier niedrigere Lohnkosten nutzen und gleichzeitig (vor dem Auslaufen des Multifaserabkommens 2005) die Quotenbeschränkungen der Türkei umgehen. Dies galt besonders für die Importquoten der USA, die später durch die Verlagerung der Produktion an Orte mit bilateralen Freihandelsabkommen in Jordanien, Ägypten oder Marokko vermieden wurden¹¹⁹ (Neidik und Gereffi 2006; Tokatli und Kızılgün 2010; Utz und Hibbeler 2010; Interview 2015; Interview ITKIB 2013; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Olcay 2014). Wie sich bei meiner Feldforschung bestätigte, betreiben heute viele große türkische Produktionsunternehmen zum einen Produktionsstandorte in Ländern wie Ägypten, Tunesien, Bulgarien oder Äthiopien (Hagemann und Beyer 2020; Beyer und Hagemann 2021; Interview 2015; Interview ITKIB 2013). Zum anderen arbeiten sie mit eigenen Fabriken oder Lieferanten in Zentralanatolien, dem Südosten der Türkei oder der Schwarzmeerregion zusammen (Interview Bekleidungsproduzent B 2015; Interview Triko 2015; Interview Eroğlu 2013; Interview ITKIB 2013) (■ **6.2.j**), um den steigenden Lohnkosten in den Großstadtregionen der westlichen Türkei auszuweichen. Dieser Schritt wurde durch Branchenverbände und die türkische Regierung unterstützt (Neidik und Gereffi 2006; Utz und Hibbeler 2010). Um die Industrieproduktion und die Bildung industrieller Cluster in strukturschwachen Regionen wie Zentral- und Südostanatolien zu fördern (Ministry of Development 2014), führte die türkische Regierung um 2010 ein Subventionssystem ein, das die Türkei in sechs Regionen einteilt, in denen unterschiedlich hohe Zuschüsse und Steuerbefreiungen gewährt werden (Invest in Turkey o. J.).¹²⁰ Im äußersten Südosten des Landes, wo die Subventionen am höchsten sind, wurde mit dem Slogan „Cheaper than China“ um arbeitsintensive Produktion geworben (Seckin u. a. 2014; Interview Öngel 2013). Eine Reihe von Unternehmen der Bekleidungsindustrie folgte diesen Anreizen – zum Teil gedrängt

¹¹⁷ Tokatli (2003) berichtet von 3.000 Verkaufsstellen von Mavi-Bekleidung weltweit im Jahr 2003.

¹¹⁸ Während sich z. B. das Unternehmen Çak mit der Marke LTB Jeans ebenfalls auf westlichen Märkten durchsetzen konnte, hatten Konzerne wie Eroğlu (mit den Marken Loft und Colin's) oder Taha (mit der Marke LC Waikiki) mit ihren Chainstores vor allem in der Türkei sowie in Osteuropa, Russland, dem Kaukasus und arabischen Ländern Erfolg.

¹¹⁹ In Jordanien und Ägypten wurden 1996 „Qualifying Industrial Zones“ eingerichtet, die den quoten- und zollfreien Zugang der dort produzierten Produkte zum US-Markt gewähren (Azmeah 2014). Auch hier zeigen sich große Ähnlichkeiten zu Produktionsarrangements, die bereits in Ostasien untersucht worden sind (Appelbaum und Gereffi 1994; Gereffi 1994). Staritz (2011) bezeichnete dieses Phänomen als „Quotenhopping“ durch „transnational producers“.

¹²⁰ Zur Stimulierung von Investitionen sollten in den Zielregionen zudem mehr Organisierte Industriezonen eingerichtet werden (Ministry of Development 2014).

von ihren europäischen Einkäufern (Gürlesel 2016; Interview Einkaufsbüro B 2015; Interview Einkaufsbüro A 2013). So hat sich Südostanatolien zunehmend zu „Turkey’s Cheap Backyard“ entwickelt, wie die Clean Clothes Campaign kritisch kommentiert (Seckin u. a. 2014). Die Bereiche Geschäftsführung, Auftragsabwicklung, Design und Produktentwicklung wie auch kleinere Produktionseinheiten bleiben aber in der Regel in Istanbul. Hier werden vor allem höherwertige Produkte sowie kleinere Auftragsmengen gefertigt. Schließlich kommt das Outsourcing vorwiegend für Großunternehmen in Frage, die hohe Stückzahlen produzieren und weniger von lokalen Zulieferern abhängig sind. Die meisten kleineren Produzenten scheuen sich hingegen, die Standortvorteile Istanbuls aufzugeben, die vor allem in der räumlichen Konzentration der Branche bestehen (Olcay 2013; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013). Viele der interviewten Unternehmensvertreter*innen zeigten sich jedoch überzeugt, dass sich die entsprechenden Infrastrukturen in Zukunft auch in den Niedriglohngebieten Anatoliens entwickeln und dass sehr bald auch kleinere Betriebe die Großstadtreionen verlassen werden (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Interview TKA 2015; Interview Triikko 2015).

Die räumliche Arbeitsteilung der türkischen Bekleidungsindustrie wurde also seit den 1990er Jahren immer stärker ausgedehnt und aufgefächert. Eine wissenschaftliche Untersuchung der jüngeren Verlagerungsprozesse aus Sicht der Güterkettenforschung steht allerdings noch aus.

4.2 Die Produktionsgeografie Istanbuls

Istanbul ist mit rund 15,8 Millionen Einwohner*innen¹²¹ die größte städtische Agglomeration im europäischen Raum. Mit ihrer Lage zu beiden Seiten des Bosphorus zwischen dem Schwarzen Meer und dem Marmarameer befindet sich die Stadt an einer Schlüsselposition, an der sich die wichtigsten Verkehrswege zwischen Europa, Asien und dem arabischen Raum kreuzen. Istanbul ist die größte Stadt und das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Türkei. Nachdem die Stadt mit der Gründung der Türkischen Republik 1923 ihre einstige Bedeutung als Zentrum des Osmanischen Reichs und internationaler Handelsknotenpunkt zunächst verloren hatte, wuchs sie in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wieder rasant an. Dieses Wachstum wurde stark von der Industrieentwicklung und dem fortwährenden Zuzug aus den ländlichen Räumen Anatoliens getragen. Sowohl der Aufbau der Industrie als auch des notwendigen Wohnraums basierte vor allem auf privater Initiative, und genau wie die charakteristischen informellen Wohnsiedlungen Istanbuls, die bereits Gegenstand zahlreicher urbanistischer Studien waren (Esen 2005; Burdett 2009; Misselwitz u. a. 2010), hat sich die Industrie relativ ungesteuert im Stadtgebiet ausgebreitet. Die Textil- und Bekleidungsproduktion spielte dabei als stärkster Industriesektor eine entscheidende Rolle. Seit Beginn der Industrialisierung um 1950 gab es planerische Bemühungen, die Industrieansiedlungen räumlich zu regulieren und schädliche Auswirkungen zu reduzieren. Es fehlte jedoch meist an politischer Durchsetzungskraft – oder dem Willen –, die planerischen Ordnungsmaßnahmen zu realisieren. So blieben die zahlreichen Planungen zur Dezentralisierung der Industrie zwar weitgehend erfolglos, es stellte sich aber aufgrund des städtischen Entwicklungsdrucks eine allmähliche Verlagerung von Betrieben aus dem alten Stadtkern in die immer weiter wachsende Peripherie ein. Doch noch heute sind die Industrieflächen – vor allem die Fabriken und Kleinbetriebe des Textilsektors – eng mit der städtischen Textur verwoben, und die weit verzweigten Produktionsnetzwerke der Bekleidungsindustrie ziehen sich über große Teile des Stadtgebiets.

Die räumliche Expansion der Industriestandorte im Raum Istanbul und die städtischen Dezentralisierungsplanungen sind besonders wichtig zum Verständnis der beiden Untersuchungsorte Merter und Çorlu, die stark durch wiederholte Verlagerungen der Produktion geprägt sind. Hier gilt es zu ermitteln, welchen Einfluss diese Faktoren auf die jeweilige Standortentwicklung genommen haben. Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen der Industrie- und Stadtentwicklung seit Mitte des 20. Jahrhunderts sowie die Verteilung und Transformation der städtischen Produktionsgebiete, die unter diesen Bedingungen entstanden sind, dargestellt. Dabei geht es um Industriestandorte im Allgemeinen und um die Standorte der Textil- und Bekleidungsindustrie im Besonderen. In den Abschnitten 4.2.1 bis 4.2.3 werden drei Entwicklungsphasen dargestellt: 1950–1980, 1980–2000 und die Zeit nach 2000. Anhand von Karten wird der Ablauf des Industrieflächenwachstums visualisiert und die aktuelle Verteilung von Produktionsstandorten im Raum Istanbul analysiert. Abschnitt 4.2.4 bietet eine Zusammenfassung der Ergebnisse.

4.2.1 1950–1980: Fabriken als Motor des städtischen Wachstums

Als um 1950 die rapide industrielle Entwicklung Istanbuls begann, war das produktive Gewerbe von Tausenden kleinen Werkstätten und nur sehr wenigen größeren Betrieben geprägt¹²².

¹²¹ Stand Dezember 2021 (TÜİK).

¹²² In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war Istanbul als Industriestandort noch unterentwickelt. Nach der Gründung der Republik (1923) hatte die Stadt einen Großteil ihrer nicht-muslimischen Bevölkerung sowie ihre einstige wirtschaftliche, politische und kulturelle Bedeutung als internationaler Handelsknotenpunkt verloren (Keyder und Öncü 1993, 15). In den 1920er Jahren gab es hier neben einigen Betrieben der Militärindustrie (Hayir 2011, 275) vorwiegend kleine Handwerksbetriebe und die Herstellung von Lebensmitteln und Konsumgütern für die Versorgung

Dennoch konzentrierte sich in Istanbul bereits ein großer Teil der Industriebetriebe der Türkei, ganz besonders die Schuh- und Textilwarenproduktion (Tekeli 1992, 55, 56). Infolge der liberalen Wirtschaftspolitik und der Förderung des Privatsektors unter Ministerpräsident Adnan Men-deres (1950–1960) wurden zahlreiche neue Industriebetriebe gegründet (Standl 1994, 25; Seger und Palencsar 2006; Keyder und Öncü 1993; Sönmez 2005). Von dem binnenmarktorientierten Wirtschaftswachstum profitierte Istanbul in hohem Maße. Gleichzeitig trieb die Rationalisie- rung der Landwirtschaft Tausende Arbeitskräfte aus verschiedenen Landesteilen in die Stadt (Sönmez 2005, 103). Zwischen 1950 und 1964 verdoppelte sich die Zahl der kleinen Werkstät- ten, während sich die der größeren Betriebe vervierfachte. Neben der Lebensmittel- und Textil- industrie etablierten sich etwa auch die chemische Industrie und der Maschinenbau. Die Textilproduktion wies aber weiterhin die höchsten Beschäftigtenzahlen auf (Tekeli 1992, 56). Im gleichen Zeitraum (1950–1964) wuchs Bevölkerungszahl von 975.000 auf 2.141.000 an (Tekeli 1992, 40, 56). Im Umfeld der neuen Fabriken, an den Rändern der Stadt, entstanden die ersten Spontansiedlungen, da Stadtplanung und Wohnungsbau mit dem starken Bevölkerungs- anstieg nicht Schritt halten konnten. So wurde das Gecekondu¹²³ zunächst zum wichtigsten Mit- tel der Wohnraumversorgung für die zugezogenen Arbeiter*innen (Tekeli 1992, 40ff; Şenyapılı 1992).¹²⁴ In den 1970er Jahren wurde die ungeplante Entwicklung neuer Wohn- und Industrie- gebiete dann zunehmend von Immobilienunternehmen gesteuert. Währenddessen wurde ver- stärkt auch in die Investitionsgüterindustrie in den Nachbarprovinzen der Marmara-Region (Bursa, Kocaeli, Tekirdağ, Adapazarı) investiert und Betriebe aus Istanbul begannen, sich in diese Gebiete zu verlagern (Sönmez 2005, 103).

Industriestandorte

Zahlreiche kleine Handwerksbetriebe befanden sich um 1950 vor allem in den Altstadtbereichen auf der historischen Halbinsel und in Beyoğlu, nördlich des Goldenen Horns. Traditionell clus- tern sich die Gewerbetreibenden unterschiedlicher Sektoren in verschiedenen Gassen und Hans¹²⁵ um den großen Basar. So war noch bis ins 21. Jahrhundert hinein das Zentrum der Alt- stadt neben den modernen Geschäftsfunktionen und dem Tourismus von Großhandelsaktivitäten und Kleingewerbe geprägt. In den 1950er Jahren waren hier zum Beispiel Betriebe der Plastik- waren- und Medikamentenproduktion, des Druckerei- und Lebensmittelsektors zu finden. Das zentral gelegene Viertel Sultanhamam fungierte zu dieser Zeit als Banken- und Bürostandort, als Einkaufsgegend für hochwertige Kleidung, wie auch als Großhandelsstandort für Textilien für den anatolischen Markt.¹²⁶ In den benachbarten Vierteln arbeiteten bereits viele kleine Tex- til- und Bekleidungswerkstätten im Auftrag der Großhändler (Tekeli 1992, 53ff). Die Zahl die- ser Betriebe nahm mit der einsetzenden Industrialisierung stark zu, und bis in die 1980er Jahre entwickelte sich Sultanhamam zum wichtigsten Umschlagplatz der türkischen Textil- und Be- kleidungsproduktion (Piart 2012). Ende der 1960er Jahre besetzten zahlreiche Betriebe des Tex- tilsektors „sowohl im Großhandel als auch in der Produktion Hinterhöfe und Obergeschosse des offenen Bazarviertels, alte Hane und (südlich des bedeckten Bazars) aufgelassene Wohnbauten“

der städtischen Bevölkerung (Standl 1994, 14). Im verarbeitenden Gewerbe spielte der Textilsektor aber bereits eine wichtige Rolle¹²². Die türkische Industrialisierungspolitik und die staatlichen Investitionen in den 1930er Jahren prio- risierten Standorte in Mittelanatolien und hatten keinen großen Einfluss auf Istanbul (Sönmez 2005).

¹²³ Gecekondu bedeutet wörtlich „über Nacht gelandet“ und bezeichnet einfache Selbstbauhütten, die seit Mitte des 20. Jahrhunderts in Istanbul und anderen türkischen Großstädten entstanden.

¹²⁴ Industriebetriebe bezogen laut Tekeli die Möglichkeit von Gecekondu-Siedlungen sogar in ihre Standortentschei- dungen ein: „Relations with squatter housing areas also had to be kept open for provision of cheap labour.“ (Tekeli 1992, 56) Einige Unternehmen unterstützten den Bau von Gecekondu durch Darlehen an die Arbeiter*innen (Şenyapılı 1992, 185, 186; Tekeli 2013).

¹²⁵ Han bezeichnet eine historische Bautypologie, einen introvertierten Hofkomplex mit kleinen Gewerbeeinheiten. Hans dienten als „Großhandels- und Gewerbestandorte, Zentren des Fernhandels im osmanischen Reich“ (Seger und Palencsar 2006, 212, 213).

¹²⁶ Im Großhandel wurden zu dieser Zeit vor allem Stoffe verkauft, da Bekleidung noch vorwiegend individuell her- gestellt wurde (Interview Vorstand IMÇ 2016).

(Seger und Palencsar 2006, 204). Zudem siedelten sich im zentralen Altstadtbereich einfache Hotels für anatolische Händler*innen und Arbeiterherbergen für junge männliche Migranten an (Erder 2005, 190, 191). Zeitgleich mit der Entstehung von Fabriken am Stadtrand entwickelte sich hier bereits vor dem Exportboom der 1980er Jahre ein informeller Sektor in der Textil- und Bekleidungsproduktion (Keyder und Öncü 1993, 17).

Ansammlungen größerer Industriebetriebe gab es um 1950 an den Ufern des Goldenen Horns, wo sich Werften und Hafenindustrie sowie Textil-, Lebensmittel- und Gummifabriken angesiedelt hatten, sowie entlang der Marmara-Küste westlich der alten Stadtmauern, wo sich das alte Gerberviertel Kazlıçeşme und eine Reihe größerer Textilfabriken befanden (■ 4.2.a, 1955, ■ 4.2.b). Daneben gab es vereinzelte Fabrikstandorte im heutigen Şişli und an den Ufern des Bosphorus (Tekeli 1992, 38; Standl 1994, 12,13; Seger und Palencsar 2006, 198). Während sich neu entstehende Kleinbetriebe weiterhin im Stadtzentrum ballten, siedelten sich größere Betriebe tendenziell an den Stadträndern und außerhalb der Stadtgrenzen an – überall dort, wo sie niedrige Bodenpreise und günstige Verkehrsanbindungen sowie eine ausreichende Wasser- und Stromversorgung vorfanden. So entstanden Fabriken vorwiegend in den Flusstälern, während Gecekondu-Siedlungen die Berghänge in der hügeligen Topografie einnahmen (Standl 1994, 36, 37). Fabriken waren gleichsam „Pioniere der allgemeinen Siedlungsentwicklungen in Istanbul“ (Standl 1994, 84). Die hohe Nachfrage nach Industrieflächen führte zu einer schnellen Parzellierung von Ackerflächen in der Peripherie der Stadt. Eine planerische Kontrolle war allein deshalb kaum möglich, weil die meisten neu besiedelten Flächen außerhalb der Stadt lagen und damit nur den ländlichen Bauvorschriften unterlagen (Tekeli 1992, 56; Seger und Palencsar 2006, 88, 89). „This process was similar in nature to the growth of squatter housing“, kommentiert Tekeli (1992, 56) die ungesteuerte Ausdehnung der Industrieflächen.¹²⁷

So entwickelten sich innerhalb der 1950er Jahre neue Industriegebiete in einem engen Ring um die Stadt. Wie die Kartierung von 1955 (■ 4.2.a, 1955) zeigt, hatte sich direkt westlich der alten Stadtmauer eine Reihe von Fabriken angesiedelt. Dieses Gebiet (Topkapı-Maltepe und Rami-Topçular) wuchs in den kommenden Jahrzehnten zum größten innerstädtischen Industrieareal. Bis Mitte der 1960er Jahre (■ 4.2.a, 1966) entstanden neue Industriestandorte entlang der beiden Zuflüsse zum Goldenen Horn (im Alibeyköy- und Kağıthane-Tal) sowie nördlich der Innenstadt, in Şişli und Levent. Mit der Ansiedlung tendenziell größerer Unternehmen kamen entferntere Standorte im Westen (in Halkalı nahe des Küçükçekmece-Sees) und Osten der Stadt (in Kartal zwischen Marmaraküste und der Autobahn E5) hinzu (Standl 1994, Karten 3a, 3b). Auch größere Betriebe des Textilsektors siedelten sich vor allem in zentralen Lagen westlich der Stadtmauer an. So waren 1971 in Zeytinburnu und Eyüp, wo sich bereits große Gecekondu-Siedlungen entwickelten, mit Abstand die meisten Textilarbeiter*innen beschäftigt (Standl 1994, 27, Zahlen nach Zaim 1971). In den 1970er Jahren verdichteten sich die innenstadtnahen Industriegebiete, die von den wachsenden Siedlungsflächen bereits komplett umschlossen waren, und Immobilienunternehmen errichteten hier zunehmend mehrgeschossige Kleingewerbestrukturkomplexe, die sie an Kleinbetriebe vermieteten (Tekeli 1992, 86). Wie Abbildung ■ 4.2.a (1980) zeigt, verlagerten sich die Industrieansiedlungen während der 1970er Jahre einen weiteren Schritt in die westliche und östliche Peripherie (Tekeli 1992, 88). Begünstigt durch die Fertigstellung der ersten Bosphorus-Brücke 1973 siedelten sich zahlreiche große Betriebe kapitalintensiver Branchen¹²⁸ entlang der Autobahn E5 nach Osten im Bezirk Kartal und in der Nachbargemeinde Gebze an (Tekeli 1992, 90).

¹²⁷ Tekeli erwähnt in diesem Zusammenhang auch, dass Industriebetriebe das Land zum Teil ohne Einverständnis der Eigentümer besetzten (Tekeli 1992, 56).

¹²⁸ Darunter vor allem Metallverarbeitung, Maschinen- und Fahrzeugbau sowie chemische Industrie (Tekeli 1992, 90; Seger und Palencsar 2006, 98).

Planungsstrategien

Angesichts des rasanten industriellen Wachstums wurde ab den 1950er Jahren mit verschiedenen Planungsstrategien versucht, die räumliche Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken. Eine zunehmende Rolle spielte dabei die kontrollierte Verlagerung von Industriebetrieben aus der Innenstadt an die Stadtränder. Doch die meisten Pläne hinkten der tatsächlichen Entwicklung hinterher und hatten nur wenig administrative und finanzielle Durchsetzungskraft. Stadtplanerische Entscheidungen und die Finanzierung von Planungsprojekten waren von der Zentralregierung in Ankara abhängig – doch diese setzte ihre Prioritäten auf die ländliche Entwicklung (Standl 1994; Keyder und Öncü 1993, 17).

Der erste Versuch einer räumlichen Regulierung der Produktionsstandorte war der Industrieflächenplan¹²⁹ von 1955, der von einer Expertenkommission entwickelt wurde. Dieser sah die Befreiung des Stadtzentrums inklusive der Ufer des Goldenen Horns von umweltschädlichen Industriebetrieben vor, und legalisierte und erweiterte zum Ausgleich die sich bereits entwickelnden Industriegebiete westlich der Stadtmauern (Standl 1994, 16–18). Auch der italienische Planer Luigi Piccinato, der Ende der 1950er Jahre als Berater nach Istanbul geholt wurde sprach sich für eine Dezentralisierung der Industrie und eine Transformation der Stadt zu einem Zentrum für Handel, Konsum, Kultur und Verwaltung aus (Tekeli 1992, 49). Er entwarf ein ausge dehntes, multi-zentrales Bandstadtsystem entlang der Marmara-Küste und schlug die weiträumige Verlagerung der Industrie in östliche Richtung vor.¹³⁰ Der Industrieflächenplan¹³¹ von 1966 stellte einen weiteren Versuch dar, die zunehmende Neuansiedlung von Fabriken räumlich zu steuern und negative Umwelteinwirkungen im Stadtgebiet zu mindern. Er erweiterte die bestehenden Industriestandorte außerhalb der Innenstadt und formulierte Einschränkungen für umweltschädigende Industriesektoren (Standl 1994, 28, 29). Zudem definierte der Plan das westliche und östliche Hinterland Istanbul als neue industrielle Wachstumsregionen (Dogruel und Dogruel 2010). Bereits mit der Erstellung des Flächennutzungsplans von 1971¹³² wurde aber klar, dass die 1966 ausgewiesenen Industrieflächen nicht ausreichten. Dieser Plan sah eine weiträumigere Verlagerung der Industrie in die Marmara-Regionen westlich und östlich von Istanbul sowie den Einsatz von Organisierten Industriezonen (*Organize Sanayi Bölgeleri*, OSB) als Planungsinstrument vor (Standl 1994, 31; Tekeli 1992, 75). Er wurde jedoch vom Bauministerium in Ankara nicht angenommen, und aufgrund von Kompetenzkonflikten zwischen der städtischen Verwaltung und der Zentralregierung gab es bis 1980 keinen neuen Flächennutzungsplan (Standl 1994, 31–34).

So blieb diese Zeit „eine aus raumplanerischer Sicht rechtsfreie Periode“ (Standl 1994, 34), in der sich fast 70 Prozent der Industriebetriebe außerhalb planerisch festgelegter Industriegebiete ansiedelten (Standl 1994, 34 zitiert Gutachten von 1976).¹³³ Private Immobilienentwickler parzellierten ehemaliges Ackerland und verkauften die Grundstücke, wie es mittlerweile auch im privaten Wohnungsbau gängige Praxis war (Tekeli 1992, 91). Angesichts fehlender Pläne und Finanzmittel betrieben lokale Politiker*innen Klientelismus und förderten partikulare Wirtschaftsinteressen anhand einer selektiven Umsetzung von Bau- und Planungsvorschriften sowie

¹²⁹ Bei Tekeli (Tekeli 1992, 45) erwähnt als *Istanbul Sanayi Bölge Planı*, bei Standl (Standl 1994, 16) als *Sanayi Bölgeleri Nazım Planı*, „Ordnungsplan für die Industriegebiete“, Maßstab 1:10.000.

¹³⁰ Der Masterplan im Maßstab 1:10.000, der 1960 unter Piccinatos Mitwirkung entstand, wurde zwar von der neuen Militärregierung abgelehnt, hatte aber großen Einfluss auf nachfolgende Planungen. Er gab den Anstoß zu ersten regionalplanerischen Konzepten, wie sie mit der Planungsstudie für die östliche Marmara-Region 1963 vorgelegt wurden (Standl 1994, 19; Tekeli 1992, 49, 50; Seger und Palencsar 2006, 90, 91).

¹³¹ *Istanbul Sanayi Sahaları Planı* (Standl 1994, 21), *1966 Sanayi Nazım İmar Planı* (Dogruel und Dogruel 2010), *Istanbul Sanayi Nazım Planı* (Tekeli 2013, 255).

¹³² *Istanbul Nazım Planı* 1971 (Standl 1994, 31), bei Tekeli (1992, 74) „Greater Istanbul Master Plan“.

¹³³ 1980 lagen „95% der um Stromanschluss ansuchenden Industrien illegal auf Flächen, für die noch kein Masterplan existierte“ (Seger und Palencsar 2006, 96).

der nachträglichen Legalisierung von Bauprojekten: „... the calamitous consequences of ‚urban anarchy‘ was accompanied, at the grass roots level, by the tacit understanding that land use and building controls would sooner or later be relaxed, modified or diluted in response to particularistic and individualistic demands.“ (Keyder und Öncü 1993, 18)

Dennoch kamen während der 1970er Jahre erstmals Planungsinstrumente zur Einrichtung geordneter Gewerbegebiete zum Einsatz, die Anreize zur Verlagerung aus den Innenstadtlagen bieten sollten. Das waren zum einen Kleingewerbegebiete (*Küçük Sanayi Siteleri*), die meist kommunal oder genossenschaftlich organisiert waren. Sie sollten Kleinbetriebe oder Werkstätten bestimmter Branchen in vorstrukturierten, gleichförmigen Gewerbeeinheiten aufnehmen (Tekeli 1992, 88; Standl 1994, 79) (siehe Exkurs 5.2.y). Nach diesem Modell entstand zum Beispiel das Kleingewerbegebiet Dudullu in Ümraniye auf der anatolischen Seite Istanbuls. Zum anderen wurde Mitte der 1970er Jahre in Çerkezköy, in der westlichen Nachbarprovinz Tekirdağ, die erste Organisierte Industriezone (*Organize Sanayi Bölgesi*, OSB) im Raum Istanbul eingerichtet (Tekeli 1992, 79), nachdem bereits in den 1960er Jahren einige OSB-Projekte in verschiedenen anatolischen Städten realisiert bzw. begonnen worden waren. Organisierte Industriezonen sollten mit günstigen Industrieflächen für größere Betriebe und der entsprechenden infrastrukturellen Versorgung private Investitionen unterstützen und gleichzeitig die Industrieentwicklung räumlich steuern (siehe Exkurs 6.3.x) (Cansız 2003). Die OSB in Çerkezköy, die auch viele Textilbetriebe aufnahm, markierte den ersten Schritt der Verlagerung größerer Industriebetriebe in die Region Çorlu/Çerkezköy (siehe Kapitel 6).

4.2.2 1980–2000: Exportboom und Globalisierung der Stadt

Der Militärputsch von 1980 und seine Folgen brachten für die Türkei wie für Istanbul große wirtschaftliche, politische und administrative Veränderungen. Mit der Öffnung der türkischen Wirtschaft zum Weltmarkt boomte in den 1980er und 1990er Jahren die Exportproduktion, vor allem in der Textil- und Bekleidungsindustrie, die sich stark in Istanbul konzentrierte. Der türkische Staat zog sich sowohl von der Kontrolle der Wirtschaft als auch von seinen wohlfahrtsstaatlichen Aufgaben zurück (Sönmez 2005, 103). Gleichzeitig wurden die lokalen Verwaltungen durch eine neue föderale Struktur gestärkt (Keyder und Öncü 1993, 19ff). So formierte sich Istanbul nach der Eingemeindung zahlreicher Randgemeinden im Jahr 1984 zu einer Metropolregion (*Büyükşehir Belediyesi*)¹³⁴ mit zunächst 14 Bezirksverwaltungen (Seher und Palencsar 2006, 95, 100, 101; Standl 1994, 35, 36; Tekeli 1992, 65, 66). Damit konnten die Metropolregion und ihre Bezirke die Stadtplanung eigenständiger durchführen und effektiver umsetzen. Insbesondere Bürgermeister Bedrettin Dalan (1984–89) betrieb eine unternehmerische Stadtpolitik mit ambitionierten Großprojekten, die Istanbuls Stadtbild und Infrastrukturen den neuen Ansprüchen einer globalisierten Metropole anpassen sollten (Keyder und Öncü 1993, 21ff). Gleichwohl praktizierten Regierung und städtische Verwaltungen in Hinblick auf die informelle Stadtentwicklung weiterhin eine klientelistische Politik: Mit umfangreichen Legalisierungen bestehender Gecekondu-Gebiete wurde die dichte Überbauung dieser Viertel durch Apartmenthäuser gefördert, und an den Peripherien ließ man die ungeplante Erschließung neuer Flächen zu (Keyder und Öncü 1993, 20, 31). Die Eröffnung der zweiten Bosphorus-Brücke (1988) und der Bau einer neuen Autobahn in Ost-West-Richtung begünstigte die Ausdehnung und Zersiedelung der Stadtfläche nach Norden (Standl 1994, 82, 83).

¹³⁴ Die Metropolregionen werden von einem gewählten Bürgermeister und Gemeinderat auf der einen Seite und einem von der Zentralregierung ernannten Provinzgouverneur und Provinzrat auf der anderen Seite regiert, und sie umfassen eine Reihe von Bezirken bzw. Gemeinden (Seher und Palencsar 2006, 100, 101).

Mit dem Zerfall der Sowjetunion und dem Ende des Sozialismus in Osteuropa änderte sich nach 1990 die geopolitische und wirtschaftliche Situation Istanbuls im globalen Kontext beträchtlich. Die Stadt befand sich nun an einer wirtschaftlich reaktivierten Schnittstelle zwischen Zentralasien, Europa und dem arabischen Raum (Seger und Palencsar 2006, 9, 10) und wurde zu einem attraktiven Standort für ausländische Investoren, Banken und multinationale Konzerne (Keyder und Öncü 1993, 21, 26ff). Währenddessen näherte sich die Türkei der EU durch das Zollabkommen und die Beitrittskandidatur. In und um Istanbul eröffneten in den 1990er Jahren fünf Freihandelszonen und der Flughafen Istanbul-Atatürk wurde zur Drehscheibe des internationalen Flugverkehrs. Gleichzeitig zog sich der Staat immer mehr aus der Wirtschaft zurück und staatliche Betriebe und Unternehmensbeteiligungen wurden privatisiert. Mit den global agierenden Handels- und Finanzunternehmen boomte in Istanbul der höherwertige Dienstleistungssektor und der Bau von Bürotürmen, Luxuswohnanlagen und Shopping Malls (Seger und Palencsar 2006, 40, 233ff; Erkip 2000; Sönmez 2005).

Auch die Exportindustrie wuchs beständig – allen voran die noch immer auf billiger Arbeitskraft beruhende Bekleidungsindustrie. Der Anfang der 1990er Jahre spontan eintretende informelle Kofferhandel mit den Staaten Osteuropas und der ehemaligen Sowjetunion befeuerte das Wachstum der Bekleidungsproduktion zusätzlich (siehe Exkurs 5.2.x). Die Beschäftigtenzahlen in der Textil- und Lederverarbeitung stiegen von knapp 130.000 im Jahr 1980 auf fast 550.000 im Jahr 2000 (Bimtaş Arbeitsgruppe 2006a; Bimtaş Arbeitsgruppe, Zahlen: DIE). Gleichzeitig wurde Istanbul zu einem neuen Knotenpunkt der Automobilindustrie mit zahlreichen Joint Ventures mit global agierenden Autobauern (Seger und Palencsar 2006, 37ff, 233ff).

Industriestandorte

Murat Güvenç (1992) erkennt Ende der 1980er Jahre auf der europäischen und der anatolischen Seite Istanbuls unterschiedliche Muster der räumlichen Verteilung von Industriestandorten: Auf der europäischen Seite hatte sich demnach ein höherer Anteil an kleinen Betrieben und arbeitsintensiven, kapitalschwachen Industrien – wie der Textil- und Bekleidungsproduktion – herausgebildet, die kaum vertikal integriert waren und im Netzwerk mit anderen Unternehmen produzierten. Die Industriestandorte waren hier stark zentralisiert, ordneten sich in konzentrischen Kreisen um den Stadtkern und korrespondierten mit den großen, informell entstandenen Arbeitervierteln. Die anatolische Seite hingegen, die erst ab den 1970er Jahren industriell stark gewachsen war, wies einen höheren Anteil an kapitalintensiven Industrien und vertikal integrierten Großbetrieben auf, die sich zum anatolischen Markt hin orientierten. Sie befanden sich an wesentlich dezentraleren Standorten und bildeten ein lineares Muster entlang der Schnellstraßen in Richtung Osten (vgl. Interview Güvenç 2015). Hier gewann während der 1990er Jahre die zweite Bosphorus-Brücke und die neue Ost-West-Achse im Norden (TEM) an Bedeutung (Bimtaş Arbeitsgruppe).

Aufgrund der gesetzlichen Restriktionen für umweltbelastende Industrien und fehlender Erweiterungsmöglichkeiten in der Innenstadt verlagerten sich immer mehr Betriebe an die Stadtränder (Standl 1994, 103, 146) sowie in die neu entstehenden organisierten Industrie- und Kleingewerbebezonen von İkitelli (am nordwestlichen Stadtrand) und Dudullu (auf der anatolischen Seite) (Seger und Palencsar 2006, 23).

In Karte 4 (1989) (■ **4.2.a**) sind auf der asiatischen Seite großflächige neue, großteils organisierte Industriegebiete zu beiden Seiten der Stadtgrenze zu sehen, die vor allem Großbetriebe der Chemie- und Autoteileindustrie anzogen (Güvenç 1992, 149ff). Im Westen wurden weitere große Gebiete an der nördlichen Stadtgrenze und jenseits des Küçükçekmece-Sees besiedelt

(Standl 1994, 34–38). Die stark wachsende Bekleidungsindustrie konzentrierte sich Ende der 1980er Jahre noch immer in zentrumsnahen Gebieten im Westen Istanbuls – besonders stark in Zeytinburnu und seit Kurzem auch im westlich angrenzenden großflächigen Bezirk Bakırköy¹³⁵ (Standl 1994, 48, 49). Hier ballten sich auffällig viele Bekleidungs- und Textilbetriebe zum einen in Merter, das ursprünglich als Kleingewerbegebiet für die holzverarbeitende Industrie geplant worden war (siehe Kapitel 5) (Standl 1994, 51; Tekeli 1992, 84), zum anderen in dem Industrieband, das sich vom Flughafen in nördlicher Richtung ausdehnte. Zudem hatten sich im Zentrum von Şişli rund um die alte Bomonti-Brauerei viele Bekleidungsfabriken niedergelassen (Standl 1994 Karte 10).

Weiterhin entwickelten sich die Bekleidungs- und Textilproduktion und die Arbeiterwohnsiedlungen in räumlicher Nähe zueinander (Standl 1994, 84; Şenyapılı 1992, 194ff). Die umfangreiche Legalisierung dieser informellen Siedlungen führte zu einer schnellen Verdichtung durch mehrgeschossige Apartmenthäuser. Textil- und Bekleidungswerkstätten entstanden in den Kellern und Erdgeschossen der Wohnhäuser (Şenyapılı 1992, 195). Viele Bewohner*innen, die durch die Legalisierung und Überbauung ihrer Gecekondu-Grundstücke zu Geld gekommen waren, investierten so in den boomenden Sektor (Interview Esen 2015). Bereits Ende der 1980er Jahre waren die neuen Gecekondu-Viertel im Westen Istanbuls durch zahlreiche kleine Nähwerkstätten und Heimarbeitsnetzwerke eng mit der formellen Exportproduktion verwoben (Şenyapılı 1992).

Das alte Stadtzentrum blieb zunächst als Produktionsstandort von Kleinbetrieben, vor allem der Textil- und Lederindustrie, bedeutsam (Standl 1994, 39, 40; Güvenç 1992, 130). Seine übergeordnete Geschäftsfunktion trat es aber zunehmend an das nördliche Stadtzentrum und den neuen Business District in Levent und Maslak ab, wo sich auf ehemaligen Industrieflächen die Headquarters nationaler und internationaler Konzerne ansiedelten (Seger und Palencsar 2006). Auch die Produktion wurde zunehmend aus der Altstadt verdrängt; stattdessen entwickelte sie sich immer mehr zum Großhandelsviertel für diverse Branchen und zum Zentrum für Basargewerbe und Tourismus (Seger und Palencsar 2006, 97, 204). Vor allem begann hier der Kofferhandel zu florieren, der sich zunächst im Viertel Laleli ausbreitete und später nach Merter und Osmanbey expandierte (► Exkurs 5.2.X). Doch auch nach 2000 blieben zahlreiche kleine Schuh- und Bekleidungswerkstätten in der Altstadt, die auf unregistrierte Arbeitskräfte der zunehmend verarmten, migrantischen Wohnbevölkerung zurückgriffen (■ 4.2.j) (Yüzer und Yüzer 1999; Erder 2005).

Planungsstrategien

1980, noch vor dem Putsch, wurde vom Bauministerium endlich ein neuer Flächennutzungsplan¹³⁶ für Istanbul genehmigt, der bis 1995 in Kraft blieb. Dieser zielte darauf ab, das industrielle Wachstum in Istanbul insgesamt einzudämmen, um damit auch die Binnenmigration und die unkontrollierte städtische Expansion zu reduzieren (Standl 1994, 35). Die umweltbelastenden Industrien sollten aus dem Stadtzentrum weichen und in neu ausgewiesene Organisierte Industriezonen entlang der geplanten Autobahn E6 (TEM) umsiedeln. Durch die neu gewonnene Autonomie der gesamtstädtischen Verwaltung erhielt dieser Plan eine größere politische und finanzielle Durchsetzungskraft; Dogruel und Dogruel (2010, 5) sehen darin „the real momentum of deindustrialization policy“. So war es in den 1980er Jahren möglich geworden, die

¹³⁵ Der damalige Bezirk Bakırköy umfasste das gesamte Stadtgebiet westlich von Zeytinburnu und Eyüp, das heute in die Bezirke Bakırköy, Bayrampaşa, Güngören, Bağcılar, Bahçelievler, Küçükçekmece und Esenler unterteilt ist.

¹³⁶ *Istanbul Metropolitan Alan Nazım Planı* (Masterplan für die Großstadtregion), Maßstab 1:50.000; 1980 Metropolitan Alan Nazım Planı (1980 Metropolitan Area Development Plan) (Dogruel und Dogruel 2010).

Zwangsumsiedlung einiger Gewerbebetriebe umzusetzen. Die Sanierung des völlig verschmutzten Goldenen Horns war ein Prestigeprojekt von Bürgermeister Dalan, mit dem die Istanbuler Innenstadt als Geschäfts- und Konsumzentrum hergerichtet werden sollte (Bezmez 2008, 820; Keyder und Öncü 1993, 29). Auch das seit Jahrhunderten bestehende Gerberviertel Kazlıçeşme an der Marmara-Küste, das für eine enorme Wasserverschmutzung verantwortlich war, sollte verschwinden. Bereits in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre wurden die Gewerbegebiete geräumt und die Betriebe in unterschiedliche Industrie- und Kleingewerbebezonen an den Stadträndern umgesiedelt,¹³⁷ während die Neugestaltung der frei werdenden Flächen als Erholungsräume noch länger auf sich warten ließ (Bezmez 2008; Standl 1994, 68–71; Seger und Palencsar 2006, 191–193; Tekeli 1992, 81).

In den 1980er und 1990er Jahren etablierten sich Organisierte Industriezonen an den Stadträndern als wichtigstes Instrument der räumlichen Industrieplanung, das größeren Betrieben aus dem Stadtzentrum Anreiz zum Umzug bieten sollte. Die Industriezonen von İkitelli, Dudullu, Tuzla und Gebze¹³⁸ formierten sich bereits in den 1980er Jahren. Um 2000 kam eine Reihe neuer Organisierter Industriezonen hinzu, zum Beispiel in Beylikdüzü im Westen der Stadt und in Tuzla im Osten – jeweils für bestimmte Branchen wie Farben, Chemie oder Marmor (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 224, 225). Neben den OSBs wurde in den 1980er Jahren eine ganze Reihe von Kleingewerbegebieten und -komplexen initiiert, um gezielt kleinere Produktionsbetriebe, Handwerker und Großhändler aus dem historischen Altstadtbereich dorthin umzusiedeln. Darunter war etwa das riesige Gelände des İSTOÇ (*İstanbul Toptancılar Çarşısı* / Markt der Großhändler von Istanbul) nahe der OSB İkitelli, der Handelskomplex PERPA in Okmeydanı, und die Großhandelsgebiete „Tekstilkent“ (Textilstadt) und „Giyimkent“ (Bekleidungsstadt) am nordwestlichen Stadtrand (siehe Exkurs 5.2.x). Meist zog sich allerdings der Planungs- und Bauprozess dieser Gebiete über viele Jahre hin und nach der Fertigstellung waren die betreffenden Gewerbetreibenden oft nicht, oder nicht mehr, an dem Standort interessiert (■ 4.2.c).

Mit der Freihandelszone kam in den 1990er Jahren ein weiteres Werkzeug der räumlichen Industrieplanung und Standortpolitik zum Einsatz. Um die Exportproduktion und die Investitionen ausländischer Unternehmen in der Türkei zu steigern, war 1985 ein Gesetz zur Errichtung von Freihandelszonen erlassen worden, das innerhalb designierter Zonen umfangreiche Zoll- und Steuerbefreiungen für Produktions- und Handelsunternehmen im Exportbereich vorsah. Allein im Raum Istanbul entstanden während der 1990er Jahre fünf Freihandelszonen, darunter die Atatürk Airport Free Zone direkt am Flughafen, in der auch viele Textilfirmen ansässig sind, die Istanbul-Thrace-Freihandelszone in Çatalca am westlichen Stadtrand und die European Free Zone nahe Çorlu in der Nachbarprovinz Tekirdağ (Seger und Palencsar 2006, 234). Die beiden Letztgenannten wurden Ende der 1990er Jahre von großen türkischen Textilkonzernen auf ehemaligen Ackerflächen in der westlichen Peripherie der Stadt gegründet, um ihre Geschäftsbereiche zu erweitern¹³⁹ und die temporären Steuerbegünstigungen für die Textil- und Bekleidungsproduktion zu nutzen (► 6.2.1).

¹³⁷ Die Akzeptanz der Maßnahmen war unter den betroffenen Unternehmen gering. Denn dadurch wurden bestehende soziale und ökonomische Netzwerke zerstört, was zur Verarmung angrenzender Arbeiterviertel beitrug (Bezmez 2008, 823); zudem hatte man an den neuen Standorten keine Wohnungen für die Beschäftigten eingeplant (Standl 1994, 73–75).

¹³⁸ Die erste OSB in Gebze, in der östlichen Nachbarprovinz Kocaeli, wurde ohne staatliche Zuschüsse eingerichtet (Standl 1994, 75–78). Hier entwickelte sich in der Folge ein breites Band aus Industriezonen, in dem heute die Fahrzeugteileindustrie dominiert.

¹³⁹ Ab den 1990er Jahren investierten große Unternehmensgruppen, die aus Bekleidungs- und Textilunternehmen hervorgegangen waren, zunehmend in anderen profitträchtigen Bereichen wie dem Tourismus-, Energie- oder Bausektor – oder auch dem Freizonengeschäft (Interview TKA 2015).

1995 wurde ein neuer Stadtentwicklungsplan¹⁴⁰ verabschiedet (Seger und Palencsar 2006, 196). Im Fokus stand abermals die Dezentralisierung Istanbuls in Form einer linearen Bandstadt parallel zur Marmara-Küste mit dem Ziel, die Natur- und Trinkwasserressourcen im Norden zu schützen. Dafür sollte die Industrie an periphere Standorte verlagert werden (Seger und Palencsar 2006, 176; Yüzer und Yüzer 1999). Für die metallverarbeitende und die chemische Industrie waren Standorte im Osten um Tuzla und Gebze vorgesehen und für den Textilsektor war die weitere Verlagerung nach Westen geplant (Ak 2008, 51; Seger und Palencsar 2006, 178). Auch die im Innenstadtbereich weit verstreuten mittelgroßen Betriebe sollten in geplanten Industriegebieten an den Stadträndern gesammelt werden, und an den innerstädtischen Standorten sollten sich stattdessen High-Tech- und Dienstleistungsunternehmen ansiedeln (Yüzer und Yüzer 1999).

Seit den 1980er Jahren konnte die neue Großstadtverwaltung zwar einige große Planungsmaßnahmen mit staatlicher Autorität durchsetzen, und neue Instrumente der industriellen Raumplanung wurden etabliert. Dennoch erfolgte laut Standl (Standl 1994, 52) „die räumliche Ausbreitung der gewerblichen Nutzung [...] nicht in den dafür vorgegebenen Bahnen“, da noch immer viele unbeplante Flächen mit Industriebetrieben besiedelt und nachträglich legalisiert wurden. Zudem fielen „viele Entscheidungen abseits der Planungsbehörden im Kreise der Politik und Hochfinanz“ (Seger und Palencsar 2006, 176, 177) und die tatsächliche Entwicklung widersprach oft den Planungen.

4.2.3 Nach 2000: Neoliberale Stadtentwicklung und strategische Planung

Die Jahre nach 2000 standen verstärkt unter dem Zeichen der neoliberalen Umstrukturierung Istanbuls zu einem globalen Dienstleistungs-, Finanz-, Kultur- und Tourismuszentrum (Gezici und Kerimoglu 2010).¹⁴¹ Die industriellen Aktivitäten in der Stadt wurden – ebenso wie die ungeplant gewachsenen Arbeiterwohnviertel – als nachrangig bzw. hinderlich für das Erreichen dieser Ziele gesehen. Von staatlicher Seite sollte die Transformation zu einer Informationsgesellschaft und die Förderung von wissens- und technologieintensiven Industriesektoren forciert werden (SPO 2001, 21, 26). Die Regenerierung der historischen Altstadt und ihre Neuausrichtung auf den Tourismus, der Ersatz informell entstandener Wohngebiete durch Massenvohnungsbau, die Konversion alter Industrieflächen sowie der Bau neuer kommerzieller Konsum-, Event- und Bürokomplexe standen zunehmend im Zentrum der auf Großprojekte fokussierten Stadterneuerung (Gezici und Kerimoglu 2010).

Währenddessen nahmen die sozialen Ungleichheiten zu, was sich in räumlichen Kontrasten und Grenzziehungen zwischen Luxuswohnanlagen, informellen Wohngebieten und verarmten Altstadtvierteln bemerkbar machte (Esen 2005; Misselwitz u. a. 2010). Mit der Gründung des Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP) 2006 legte die Stadtverwaltung gleichzeitig mehr Wert auf eine integrierte, strategische Stadtplanung, basierend auf eingehenden Analysen. Die Planungen konnten jedoch kaum gestaltende Kraft entfalten und wurden zudem immer wieder von den ambitionierten Großprojekten der AKP-Regierung durchkreuzt. Diese setzte den Bau der dritten Bosphorus-Brücke mitsamt einem weiteren Autobahnring, einen neuen Großflughafen an der Schwarzmeerküste und die Planung eines Schifffahrtskanals zwischen dem Schwarzen und dem Marmarameer durch – mit unabsehbaren Folgen für die weitere

¹⁴⁰ *Istanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı* (Subregionaler Masterplan für die Metropolregion Istanbul), Maßstab 1:50.000 (Yüzer und Yüzer 2014).

¹⁴¹ Der achte Fünfjahresplan der staatlichen Planungsorganisation (*Devlet Planlama Teşkilatı*, DPT) erklärte: „Efforts to make Istanbul an international trade, finance, tourism, culture and art metropolis shall continue.“ (SPO 2001, 69)

städtische Expansion und die natürlichen Ressourcen Istanbuls (Gezici und Kerimoglu 2010; Marschall und Aydogan 2015).

Obwohl die Industrie aus planerischer Sicht in Istanbul immer weniger erwünscht war, war die Stadt weiterhin stark durch die Güterproduktion geprägt. Die Zahl der Industriebeschäftigten in der Metropolregion Istanbul war bis zum Jahr 2000 auf knapp 1,27 Millionen angewachsen. Neben der Textil- und Bekleidungsproduktion waren die metallverarbeitende Industrie und der Maschinen- und Fahrzeugbau wie auch die chemische Industrie von Bedeutung (Bimtaş Arbeitsgruppe 2006a, Zahlen: Devlet İstatistik Enstitüsü/DİE 2000). In der Textil- und Bekleidungsindustrie hatten sich zunehmend größere Firmengruppen und Holdings formiert, die globale Modefirmen belieferten und bereits eigene Brands entwickelten (► 4.1). Gleichzeitig blieb der informelle Sektor von Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der türkischen Bekleidungsindustrie, besonders bei der Überwindung diverser Finanz- und Wirtschaftskrisen (Sönmez 2005). Noch im Jahr 2016 arbeitete ein knappes Viertel der türkischen Industriebeschäftigten und mehr als 40% der Beschäftigten der türkischen Bekleidungsindustrie in Istanbul (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, TOBB, 2016), und über Istanbul werden noch heute etwa 70% der türkischen Bekleidungsexporte abgewickelt (İHKİB 2021; Interview İTKİB 2013).

Industriestandorte

In Istanbul veranlassten die steigenden Lohn- und Lebenshaltungskosten, fehlende Expansionsmöglichkeiten und die Inkompatibilität mit der städtischen Umgebung besonders die größeren Produktionsunternehmen zum Wegzug. Davon profitierten vor allem die Nachbarprovinzen Kocaeli (im Osten) und Tekirdağ (im Westen), die gute Verkehrsanbindungen und ausreichend verfügbare, preisgünstige Flächen nahe der Metropole boten (Bimtaş Arbeitsgruppe 2006a). So wurde auch in der Textil- und Bekleidungsindustrie die Produktion einfacher Waren in großen Stückzahlen in Istanbul zunehmend unprofitabel. Gleichzeitig sorgten die hohen Grundstückspreise dafür, dass die Produktionsbetriebe ihre innerstädtischen Standorte aufgaben, um von der Wertsteigerung zu profitieren (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Interview TKA 2015; Interview Tričko 2015). Nachdem viele große Textil- und Bekleidungsbetriebe bereits während der 1990er Jahre ihre Produktion in die Provinz Tekirdağ verlagert hatten, stiegen auch hier langsam die Kosten und die negativen Effekte ungesteuerter Industrieentwicklung wurden spürbar (siehe Kapitel 6) (Bimtaş Arbeitsgruppe; İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 13ff, 382; Bimtaş 2006, 18ff). Viele große Unternehmen entschieden sich zur Eröffnung neuer Fabriken im Ausland oder in entfernteren Regionen Anatoliens, um die niedrigen Lohnkosten und staatlichen Subventionen zu nutzen. Die Geschäftsführung und kleinere Produktionseinheiten blieben aber in der Regel in Istanbul. Ebenso blieben kleinere Unternehmen, die eng in die städtischen Produktionsnetzwerke eingebunden und auf die dichten Infrastrukturen der Branche angewiesen sind, tendenziell in der Stadt (► 4.1.4). So bot die Stadt weiterhin wichtige Standortvorteile wie eine gute Verkehrsanbindung, ein großes Arbeitskräftepotenzial, die Marktnähe, die technischen Infrastrukturen, die Rohstoffversorgung und die Vernetzung der Branche (Bimtaş Arbeitsgruppe; İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 13ff, 382; Bimtaş 2006, 18ff).

Innerhalb Istanbuls waren die Industriebetriebe noch immer stark über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Diese räumliche Struktur wurde vom Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP) um 2005 erstmals umfassend analysiert. Die enge Verzahnung der Produktionsstätten mit dem Stadtgebiet und den städtischen Wohngebieten wird insbesondere in einer detaillierten Bestandsaufnahme industriell genutzter Gebäude¹⁴² deutlich, die in Abbildung

¹⁴² Die mir vorliegenden GIS-Daten (Grundflächen der Gebäude mit industrieller Nutzung, aufgeschlüsselt nach unterschiedlichen Sektoren) erhielt ich von einem ehemaligen Mitarbeiter des gesamtstädtischen Planungsamts. Sie

■ **4.2.d** visualisiert ist (Bimtaş Arbeitsgruppe). Die Ballung im westlichen Zentrum und die feine Verteilung kleiner Betriebseinheiten über die Wohngebiete, die hier abzulesen sind¹⁴³, gelten für den Textil- und Bekleidungssektor in besonderem Maße (■ **4.2.d**, 1). Auf die enge und kleinteilige Verknüpfung der globalisierten Bekleidungsproduktion mit den Arbeiterwohngebieten im Westen Istanbuls und den privaten Haushalts- und Familienstrukturen haben auch Deoğlu (2008) und Balaban (2011) mit ihren ethnografischen Studien hingewiesen.¹⁴⁴

Wie stark die Textilbranche innerhalb Istanbuls vernetzt ist, zeigt zudem eine Studie städtischer Textil-Cluster, die das IMP durchführte. Sie identifiziert Konzentrationen unterschiedlicher Produktionssegmente – wie etwa Strickbetriebe in Bayrampaşa oder Jeansproduzenten und -wäschereien in Gaziosmanpaşa – und stellt fest, dass das Gewerbegebiet Merter in Güngören die höchste Dichte an Textilbetrieben, Beschäftigten und Netzwerkbeziehungen aufweist (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b).

Eigene Kartierungen von Daten aus verschiedenen Quellen sollen im Folgenden die Verteilung von Industriebetrieben, insbesondere der Bekleidungsindustrie, im Istanbuler Stadtgebiet verdeutlichen: Abbildung ■ **4.2.c** zeigt die Kartierung größerer zusammenhängender Industrieflächen im Jahr 2016 auf der Grundlage einer Satellitenbilddatenauswertung mit besonderer Kennzeichnung von Organisierten Industriezonen, Kleingewerbegebieten und Freizonen. Sie verdeutlicht das Fortbestehen vieler alter, zentral gelegener und verdichteter Industriegebiete neben später hinzugekommenen, weiter ausgedehnten Industrieflächen an den Stadträndern. So existieren in der Verteilung im Jahr 2016 verschiedene Phasen des industriellen Wachstums (noch) simultan. Diese lassen sich besonders auf der europäischen Seite nachvollziehen, wo die nacheinander entstandenen konzentrischen Industrie-Ringe, die Güvenç (1992) beschrieben hat, als Streifen in Nord-Süd-Richtung deutlich ablesbar sind. Auf der asiatischen Seite zeigt sich weiterhin eine lineare Verteilung der Industriegebiete entlang der Hauptverkehrsachsen. Obwohl es auch hier noch zentrale Standorte gibt, liegt der Schwerpunkt wesentlich weiter vom Zentrum entfernt.

Die räumliche Verteilung von Unternehmen im Textil- und Bekleidungssektor konnte anhand von zwei Datensätzen analysiert werden: Unternehmensverzeichnisse der Istanbuler Industriekammer (İstanbul Sanayi Odası, ISO) von 2016 und der Istanbuler Handelskammer (İstanbul Ticaret Odası, ITO) von 2009.¹⁴⁵ Sie ermöglichten es, die Betriebszahlen im Textilsektor nach verschiedenen Untergruppen¹⁴⁶ in der kleinsten Verwaltungseinheit *mahalle* (Nachbarschaft)¹⁴⁷ zu kartieren (■ **4.2.e**–■ **4.2.g**). Während in der Industriekammer nur größere Unternehmen registriert sind, müssen in der Handelskammer alle wirtschaftlich aktiven Unternehmen registriert

wirken insgesamt plausibel und bestätigen eindrucklich meine qualitativen Beobachtungen sowie die Beschreibungen in der Literatur. Ich führe sie hier allerdings nur ergänzend an, da ich keine verlässlichen Informationen zur Erfassung der Daten habe. Mit Blick auf Merter ist es zum Beispiel verwunderlich, dass bei Weitem nicht in allen Gebäuden eine Nutzung durch den Textilsektor verzeichnet wurde.

¹⁴³ Nach den Erhebungen des IMP sind 17 Prozent der Industrieflächen mit Wohngebieten verschränkt und 32 Prozent der Gebäude mit industrieller Nutzung dienen auch als Wohnhäuser (Bimtaş 2006, 53).

¹⁴⁴ Die städtischen Situationen beschreibt Sönmez folgendermaßen: „Der Textilsektor mit den Konfektionateliers im Keller oder in Hausarbeit angefertigten Kleidungsstücken für den Export ist trotz der Auslagerung der Industrie außerhalb der Metropolengrenzen in Istanbul selbst geblieben. Arbeit in den schlecht versorgten Vororten ohne jede soziale Absicherung, kurzum Schwarzarbeit, verschafft dem Sektor seine Wettbewerbsfähigkeit im globalen Markt, weshalb die Behörden angesichts der untolerablen Zustände gern ein Auge zudrücken. Der Textilsektor, wo neben einheimischen Frauen und Kindern auch viele ausländische Schwarzarbeiter aus den umliegenden Staaten beschäftigt sind, wird also zum Motor des neuen ‚Exportwunders‘.“ (Sönmez 2005, 106, 107)

¹⁴⁵ Die Geo-Kodierung nach Mahalle wurde von der Kadir Has Universität vorgenommen und mir von Prof. Murat Güvenç freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

¹⁴⁶ Die Branchen in diesem Verzeichnis sind nach der europäischen NACE-Systematik klassifiziert.

¹⁴⁷ Die Lokalisierung der Unternehmen im Bekleidungs- und Textilsektor nach *mahalle* wurde den Adressdaten aus dem Verzeichnis entnommen. Dabei ergab sich eine Fehlerquote von geschätzten 2–3 Prozent.

sein. So umfasst diese auch Kleinbetriebe und Handelsunternehmen im Textilsektor. Die Karten stellen die Zahl der Unternehmen in einer *mahalle* als entsprechende Zahl von Punkten dar, die innerhalb der *mahalle*-Grenzen zufällig verteilt sind. Es wird ersichtlich, dass die Textil- und Bekleidungsproduktion breit über das Stadtgebiet verteilt ist. Dennoch sieht man spezifische Schwerpunkte und Ballungen: Sowohl die Bekleidungs- als auch die Stoffproduktion konzentrieren sich stark auf der europäischen Seite Istanbuls und in zentraleren Gebieten. Die Bekleidungsproduktion (■ 4.2.e und ■ 4.2.f) ist dabei besonders fein über die westlichen Innenstadtbezirke verstreut – auf Industriegebiete wie Wohnviertel. Gleichzeitig sind deutliche Ballungen in der Altstadt, in den Großhandelsvierteln Merter, Laleli und Osmanbey sowie in Zeytinburnu und Bayrampaşa zu erkennen. Das deutet darauf hin, dass viele Betriebe ihren Geschäftssitz noch immer an den alten Produktionsstandorten haben, die sich heute bereits zu Handelsvierteln transformieren, und dass diese Standorte weiterhin bedeutsame Knotenpunkte des Sektors bilden, wenn die Produktion auch bereits an anderen Standorten stattfindet (siehe Kapitel 5).¹⁴⁸ Der Großhandel von Bekleidung und Schuhen konzentriert sich ebenfalls besonders stark in diesen Vierteln (■ 5.2.h, 3). Die Produktion von Textilien ist dagegen, betrachtet man die größeren Betriebe der Industriekammer, etwas stärker in den Industriegebieten verankert (■ 4.2.g).

Planungsstrategien

Wie bereits erwähnt, wurde 2005 das Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP) gegründet, eine Art Thinktank mit dem Auftrag, integrierte Planungsstrategien und -projekte für Istanbul zu entwickeln.¹⁴⁹ Bereits 2006 wurde ein Masterplanentwurf erstellt, der eine Balance zwischen wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit und einer nachhaltigen Stadtentwicklung herstellen sollte: Neben der Transformation der Wirtschaft in Richtung innovativer Sektoren (z. B. Hightech-Industrie, Finanzen und Dienstleistungen, Logistik, Tourismus und Kultur) standen die Erhaltung des kulturellen Erbes und der stark gefährdeten natürlichen Ressourcen Istanbuls sowie der Katastrophenschutz im Vordergrund. Abermals sollte durch die Entwicklung einer polyzentrischen Stadtregion entlang der Marmara-Küste der Druck von der Kernstadt genommen werden (Interview Planungsamt IBB 2015; IMP 2006a; IMP 2007). Nach einer längeren Überarbeitungsphase wurde der Masterplan im Jahr 2009 schließlich als Istanbul Environmental Plan (*İstanbul Çevre Düzeni Planı*)¹⁵⁰ im Maßstab 1:100.000 verabschiedet (Gezici und Kerimoglu 2010; IMP 2006b; Marschall und Aydogan 2015; Interview Planungsamt IBB 2015). Dieser hat bis heute (2021) als übergeordnetes strategisches Planungsdokument Gültigkeit und dient als Orientierung für detailliertere, rechtswirksame Planungen der Bezirke.

In der Analyse der bestehenden Industriestandorte identifizierte das IMP maßgebliche Konflikte zwischen Industriegebieten und der städtischen Umwelt in vier Bereichen: Erstens gefährdeten die Emissionen der Industriebetriebe in den Wassereinzugsgebieten die Trinkwasserversorgung Istanbuls; zweitens bedrohte das Industriewachstum an den Stadträndern wertvolle Acker- und Waldflächen (Bimtaş Arbeitsgruppe 2006b; Bimtaş Arbeitsgruppe); drittens sah man die innerstädtischen Produktionsorte zu eng mit den Wohngebieten verknüpft; und viertens standen viele Industrieflächen mit der vorgesehenen Ausweitung von Zentrumsfunktionen in Konflikt

¹⁴⁸ Wahrscheinlich ergibt sich die starke Ballung in den Großhandelsvierteln auch dadurch, dass viele kleine Firmen, die im Kofferhandel aktiv sind, in der Handelskammer als Bekleidungsproduzenten registriert sind. Jedoch zeigt sich die Konzentration an diesen Orten in abgeschwächter Form auch bei der Kartierung der Bekleidungsproduzenten, die in der Industriekammer registriert sind.

¹⁴⁹ Das IMP wurde von der städtischen Firma Bimtaş im Auftrag der metropolitanen Verwaltung betrieben und von Prof. Hüsein Kaptan geleitet. Es agierte an der Schnittstelle von Politik, staatlichen Institutionen, lokalen Verwaltungen und Interessengruppen, aber außerhalb der regulären Verwaltungsstrukturen, und konnte daher nur Planungsempfehlungen an die politischen Entscheidungsträger*innen geben.

¹⁵⁰ Der im internationalen Sprachgebrauch meist als „Environmental Plan“ bezeichnete *Çevre Düzeni Planı* ist eine Instanz im türkischen Planungsrecht. Es handelt es sich dabei um einen Stadtentwicklungsplan im Maßstab 1:100.000 oder 1:25.000, der nicht speziell auf Umweltaspekte fokussiert.

(Bimtaş Arbeitsgruppe 2006c). Die Eindämmung und Dezentralisierung der Industrie hatte also erneut hohe Priorität, wie in der Zusammenfassung des Masterplanentwurfs erklärt wird: „It is essential for Istanbul to transform the industry oriented character, which devastated the natural structure in an irreparable way, into a structure which is competitive in global scale.“ (IMP 2006b, 2; IMP 2007, 92) Um diese Aufgabe anzugehen, definierte der Plan drei verschiedene Gebietskategorien mit unterschiedlichen Handlungsansätzen (■ 4.2.h, 2): (1) Die Industrieareale in den Innenstadt- und Wasserschutzgebieten sollten durch Dienstleistungs- und Zentrumsfunktionen ersetzt werden. Die Produktionsbetriebe, darunter besonders viele Textil- und Bekleidungsunternehmen (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 435, 440), sollten in die Organisierten Industriezonen an den Stadträndern und im Umland verlagert werden. (2) In den bestehenden Organisierten Industriezonen in Istanbul sollte die Ausnutzung freier Kapazitäten gegebenenfalls durch Infrastrukturmaßnahmen gefördert werden¹⁵¹ (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 441ff, 627f; IMP 2006c; IMP 2007, 13). (3) Einige Industriegebiete im äußersten Westen und Osten der Stadt wurden zu Rehabilitationsgebieten zusammengefasst, die innerhalb ihrer bestehenden Grenzen saniert und infrastrukturell verbessert werden sollten (IMP 2007, 13; IMP 2006c).

Statt neue Industriegebiete in Istanbul auszuweisen, setzte man auf „industrial buffer zones“ (IMP 2007, 14, 106; İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 626), Ausweichstandorte in den Nachbarprovinzen, vor allem in den Städten Çorlu und Çerkezköy im Westen der Stadt (Provinz Tekirdağ) sowie in Gebze im Osten (Provinz Kocaeli)(■ 4.2.h, 1)(IMP 2006c; IMP 2006b; Interview Industrieplaner 2015; İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 443,624ff). So sollte sich eine Entwicklungsachse von Thrakien im Westen nach Adapazarı im Osten und weiter nach Anatolien herausbilden (IMP 2007, 8). Der Textil- und Bekleidungsindustrie wurde – neben der Industriezone İkitelli und Tekstilkent – die westliche Nachbarregion als Ausweichstandort nahegelegt (Bimtaş 2006, 82ff, 100ff). Allerdings wurde gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des Istanbul Environmental Plans auch dort ein übergeordnetes Planwerk verabschiedet, das aufgrund verheerender Umweltschäden das weitere Wachstum der Industrie eingrenzen sollte (► 6.2.3).

Der Masterplan schlug eine Reihe von Stadterneuerungsprojekten vor, die sich zu einem großen Teil mit der Umwidmung ehemaliger Industrieflächen zu Geschäfts-, Kultur- oder Erholungsarealen befassten (Gezici und Kerimoglu 2010). Darunter war zum Beispiel das „Haliç Cultural Valley“-Projekt, das die Entwicklung kultureller und touristischer Aktivitäten an den Ufern des Goldenen Horns vorantreiben sollte, sowie die Umwandlung des zentral gelegenen Industriegebiets Bayrampaşa-Topkapı-Maltepe zu einem Geschäftsviertel (Bezmez 2008; Gezici und Kerimoglu 2010). Das wohl größte Konversionsprojekt war aber in Kartal, auf der anatolischen Seite der Stadt, geplant: Auf bislang industriell genutzten Flächen sollte nach spektakulären Entwürfen der Stararchitektin Zaha Hadid ein hoch verdichtetes Subzentrum mit Büros, Shoppingmalls, Kultureinrichtungen, Gastronomie und Hotels entstehen (■ 4.2.i)(Gezici und Kerimoglu 2010). Abgesehen von der langsamen Transformation der Uferbereiche des Goldenen Horns wurden aber nur wenige dieser Großprojekte realisiert.¹⁵² Stattdessen ist seit einigen Jahren eine schrittweise Umwandlung kleinerer Industrieflächen in Innenstadtnähe durch gewinnträchtige Bauprojekte wie Apartmentkomplexe oder Shoppingmalls zu beobachten (► 5.2.1).

¹⁵¹ Dazu zählte man auch Tekstilkent (siehe Abschnitt 5.2.y), obwohl es sich dabei nicht um eine organisierte Industriezone handelt (IMP 2007, 13).

¹⁵² So blieb etwa das ambitionierte Kartal-Projekt in Uneinigheiten zwischen der Bezirks- und Stadtverwaltung sowie verschiedener weiterer Akteure stecken (Interview Özkan 2015).

Auch die Kleinbetriebe und informellen Werkstätten ließen sich bislang kaum aus der Innenstadt verdrängen (■ 4.2.j): Zum einen sind sie meist auf lokaler Verwaltungsebene genehmigt, zum anderen sind sie in hohem Maße in lokale Produktions- und Beschäftigungsstrukturen eingebunden und dadurch wenig mobil (Interview Industrieplaner 2015). So konnte die intendierte umfassende Dezentralisierung der Industrie bis heute kaum realisiert werden. Die Planungswerkzeuge und Anreize, die der Masterplan vorsah (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 806f) – wie etwa das Angebot von Alternativflächen, Umzugsbeihilfen und Investitionsförderungen –, wurden nicht konsequent verfolgt oder reichten nicht aus, um eine größere Zahl von Betrieben zum Umzug zu bewegen (Interview Industrieplaner 2015). Zumindest konnten durch die Umwidmung der Flächennutzung weitere Ansiedlungen oder Erweiterungen von Industriebetrieben verhindert werden (Interview Planungsamt IBB 2015). Auch aus den von mir geführten Interviews im Jahr 2015 ging hervor, dass etwa Jeanswäschereien zunehmend unter Druck standen, die Innenstadtviertel zu verlassen, weil sie keine Genehmigung für Erweiterungsmaßnahmen erhielten (Interview Kaya Denim 2015).

Die Textil- und Bekleidungsindustrie ist heute von planerischer Seite her in Istanbul nicht mehr erwünscht. Anstelle arbeitsintensiver Produktionszweige will man saubere Hightech-Industrien mit hoher Wertschöpfung sowie Creative Industries unterstützen (IMP 2007, 11, 84–85; İSTKA o. J.; 2016). In diesem Sinn soll Istanbul von der „City of Textile“ zur „City of Fashion Design“ werden (IMP 2007, 27; SPO 2001, 136). Auch die „Regionalpläne“ für Istanbul (2010–2013 und 2014–2023), die von der Istanbuler Entwicklungsagentur İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA) vorgelegt wurden,¹⁵³ formulieren die Vision Istanbul als innovatives Wirtschaftszentrum mit globaler Anziehungskraft und stellen dabei die Finanz-, Tourismus- und Logistikbranchen sowie Bildung und Gesundheit in den Vordergrund. „Becoming a strategic actor in the global economy cannot be achieved by supplying low quality goods in the world economy and being a location for liaison offices only.“ (İSTKA 2016, 46) So setzt die İSTKA ebenfalls auf eine Verlagerung der Bekleidungsproduktion an weiter entfernte Standorte wie die strukturschwachen Regionen Anatoliens, während die Geschäftsführungen, Entwicklungs- und Kreativabteilungen in Istanbul bleiben sollen (Interview İSTKA 2015). Diese Vorstellungen entsprechen den Zielen des zehnten nationalen Fünfjahresplans (2014–2018), der zur Abschwächung regionaler Disparitäten ebenfalls die geografische Verlagerung der Industrie in den Fokus nimmt und mit umfangreichen Investitionsanreizen zu stimulieren sucht (► 4.1.4).

4.2.4 Fazit

Die Darstellung der Produktionsgeografie Istanbul von 1950 bis heute hat mithilfe von Karten gezeigt, wie sich die Industrie als Wachstumsmotor der rasanten Urbanisierung schrittweise vom Zentrum zur Peripherie hin neue Standorte erschlossen hat. Während sich kapitalintensive Industrien vor allem in größeren Industriegebieten und Organisierten Industriezonen entlang der Verkehrsadern am östlichen Rand der Stadtregion ansiedelten, konzentrierte sich die Konsumgüterindustrie, besonders die Textil- und Bekleidungsindustrie, in zentrumsnäheren Gebieten im Westteil der Stadt. Die planerisch überwiegend ungesteuerte Ansiedlung von Produktionsbetrieben ging dabei Hand in Hand mit dem Bau von ebenfalls ungeplanten Arbeiterwohnsiedlungen. Besonders die arbeitsintensive Textil- und Bekleidungsindustrie stand immer in engem

¹⁵³ Im Zuge der Angleichung an EU-Standards wurden zwischen 2006 und 2009 26 Teilregionen in der Türkei neu geschaffen und es wurden halbstaatliche Entwicklungsagenturen (*Kalkınma Ajansları*) eingesetzt, die die regionale Entwicklung fördern und räumliche Disparitäten mindern sollen. Die Agenturen haben die Aufgabe, gemeinsam mit regionalen Akteuren in den sogenannten von Regionalplänen (*Bölge Planı*) Ziele und Strategien für die regionale Entwicklung zu formulieren sowie ökonomische und soziale Förderprogramme für wirtschaftliche, staatliche und zivilgesellschaftliche Akteure zu entwickeln.

funktionalen Bezug zu den Wohnorten der Arbeitskräfte und blieb daher näher am Stadtzentrum als andere Industriebranchen. Während sich die mittleren und größeren Bekleidungsfabriken in Industriegebieten ansiedelten, entstanden in den benachbarten Wohnvierteln zahllose Kleinbetriebe, die im Unterauftrag der Fabriken arbeiteten (Şenyapılı 1992; Dedeoğlu 2008; Utku Barış Balaban 2011).

Die heutige Industrieverteilung zeigt ein stark fragmentiertes Bild von Gewerbeflächen aus verschiedenen Wachstumsphasen zwischen Stadtkern und Stadträndern und lässt die zentrifugale Dynamik der Industrieentwicklung erahnen: Die steigenden Kosten, der Flächenmangel und die planerischen Restriktionen im Stadtgebiet trieben größere Betriebe immer weiter in die Peripherie der Stadt. Nachdem zuletzt die Nachbarprovinzen zu Zielorten der Verlagerung geworden waren, suchten viele Betriebe der Bekleidungsindustrie heute günstige Bedingungen in entfernten Regionen Anatoliens oder im Ausland. Istanbul bleibt dennoch Knotenpunkt der Produktionsnetzwerke und trotz der fortschreitenden Konversion von Industrieflächen im Stadtzentrum zeigen viele alte Industriestandorte eine starke Resilienz. Zu diesen zählt zum Beispiel das Gewerbeviertel Merter, das im folgenden Kapitel untersucht werden soll.

Abschnitt 4.2 hat zudem verschiedene Planungen und Planungsinstrumente zur räumlichen Steuerung von Industrieansiedlungen seit den 1950er Jahren vorgestellt, um deren Einfluss auf die Untersuchungsorte (siehe Kapitel 5 und 6) nachvollziehen zu können. Angesichts der sprunghaften Expansion von Industrie- und Stadtf lächen beschäftigten sich die Planungen vor allem mit der Regulierung und Eindämmung des Industriewachstums und seiner negativen Auswirkungen. Die Planungen waren jedoch immer im Rückstand gegenüber der rapiden Entwicklung und befassten sich stark mit der retroaktiven Legalisierung bzw. Anpassung ungeplant entstandener Industriegebiete – wie sie auch im Wohnungsbau praktiziert wurden. Von Beginn an bemühte man sich zudem um eine Dezentralisierung der Industrie. Im Sinn einer polyzentrischen Stadtentwicklung entlang der Marmara-Küste sollten die neuen Industriestandorte vor allem in der östlichen und westlichen Peripherie der Stadt entstehen. Seit den 1970er Jahren kamen planerische Instrumente wie Organisierte Industriezonen, Kleingewerbezone n und Freihandelszonen zum Einsatz, um die Betriebe in geeigneten Gebieten zu sammeln. Heute kommen staatliche Subventionen in anderen Landesteilen hinzu, die eine Dezentralisierung auf nationaler Ebene bewirken sollen.

Den Plänen fehlte aber meist die notwendige Durchsetzungskraft zur aktiven Gestaltung der räumlichen Entwicklung, und die vorherrschende wirtschaftsfreundliche und klientelistische Politik führte zu einem Laissez-faire in der Industrieentwicklung. So gelang es kaum, ungeplante Ansiedlungen am Stadtrand zu verhindern und das Stadtzentrum gänzlich von Industriebetrieben zu befreien. Top-down-Umsiedlungsprojekte, wie sie bei informellen Wohngebieten zunehmend praktiziert wurden, blieben bei Gewerbegebieten eher die Ausnahme. Die schrittweise Konversion zentral gelegener Gewerbegebiete, die sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten beobachten lässt, ist in diesem Sinn weniger als Ergebnis strategischer Planung, sondern eher als Folge profitabler Grundstücksverwertung zu verstehen (siehe Kapitel 5).

4.3 Städtische Stationen der Produktionskette

In den vorangegangenen Abschnitten wurden die Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie (4.1) und die Produktionsgeografie der Stadtregion Istanbul (4.2) in den Blick genommen. Um diese beiden Perspektiven zusammenzuführen, skizziert Abschnitt 4.3 anhand beispielhafter Orte und Akteure einen Weg durch unterschiedliche städtische Stationen der Bekleidungsproduktion. Diese verschiedenen Produktionsstationen und Wertschöpfungsschritte entlang der Güterkette der Bekleidungsproduktion werden in Form von acht Vignetten vorgestellt. Es handelt sich dabei nicht um Stationen einer realen Lieferkette, sondern um Orte und Akteure, die an Produktion und Handel unterschiedlicher Kleidung beteiligt sind und für den jeweiligen Arbeitsschritt exemplarisch stehen. Eine Übersicht der Orte zeigt Abbildung ■ **3.2.b**. Die Schilderungen beruhen auf Feldforschungen – Interviews und Ortserkundungen –, die ich im Rahmen einer Vorauswahl für die Fallstudie betrieben habe. Sie illustrieren das differenzierte Spektrum der Arbeitsteilung innerhalb des flexiblen Produktionssystems und vermitteln einen Eindruck davon, wie dieses innerhalb der Stadtregion in unterschiedlichen städtischen Räumen organisiert ist.¹⁵⁴ Gleichzeitig bildet diese virtuelle Reise den Rahmen für die anschließenden detaillierten Falluntersuchungen.

1. Station: Einzelhandel, Berlin

Die Gegend um den Hackeschen Markt in Berlin hat sich in den letzten 20 Jahren zu einem zentralen Einzelhandelsstandort für Mode und Accessoires entwickelt. In den 1990er Jahren hatte sich hier zunächst ein subkulturelles Ausgehviertel etabliert, das sich bald in ein touristisches Gebiet mit Cafés, Restaurants und kleinen Boutiquen verwandelte. Diese wurden nach 2000 zunehmend durch international agierende Fashion-Brands und Einzelhandelsketten ersetzt, während sich die Einkaufsgegend in Richtung Alexanderplatz hin ausdehnte. Mit Filialen der Ketten Mango, H&M¹⁵⁵ oder Uniqlo und Brandstores von Nike, Adidas, Puma, Tommy Hilfiger, Levi's, Hugo Boss oder Acne nimmt die Gegend das typische Einzelhandelsprofil von Fußgängerzonen und Shoppingmalls – mit etwas exklusiverem Charakter – an. Um die Verkaufsfächen in den engen baulichen Strukturen der Gründerzeit zu maximieren, wachsen die Geschäfte über die Erdgeschoss-Ladenflächen hinaus tief in die Seitenflügel und Keller der Häuser hinein – so zum Beispiel die Läden von Cos und & Other Stories, die etwas gehobeneren Tochtermarken der H&M-Gruppe (■ **4.3.a**). In der Kleidung, die hier angeboten wird, kann man häufig das Label „Made in Turkey“ finden. Besonders die Brands der H&M-Gruppe operieren nach dem Fast-Fashion-Prinzip (► **4.1.1**): Sie haben eine große Zahl an Modellen in den Läden zur Auswahl und wechseln diese fortwährend durch neue aus. Die verhältnismäßig kleinen Produktionsmengen können in der Türkei schnell und in guter Qualität produziert werden. Doch auch die meisten anderen der in diesem Viertel ansässigen Ketten und Brands sind regelmäßige Einkäufer in der türkischen Bekleidungsindustrie. Für einige Jahre bestand in der Neuen Schönhauser Straße sogar eine Filiale der Türkischen Jeansmarke Mavi – Vorzeigebispiel für das Upgrading eines türkischen Produktionsunternehmens (► **4.1.4**).

2. Station: Modeunternehmen, Kleinstadt in Hessen

Deutsche Modeunternehmen gehören zu den wichtigsten Einkäufern in der Türkei.¹⁵⁶ Alle großen deutschen Ketten, Modemarken, Kauf- und Versandhäuser beziehen einen Teil ihrer Waren

¹⁵⁴ Teile dieser Schilderungen habe ich bereits in zwei Aufsätzen publiziert (Hagemann 2015c; Hagemann und Beyer 2016).

¹⁵⁵ Nachdem die H&M-Filiale in der Rosenthaler Straße inzwischen wieder geschlossen hat, bestehen in diesem Viertel weiterhin die Läden der H&M-Marken Cos, Weekday, & Other Stories und Monki.

¹⁵⁶ Mit gut 17 Prozent ist Deutschland das größte Zielland für türkische Bekleidungsexporte (İTKİB 2020)(siehe Abschnitt 4.1.3).

aus der Türkei. Dazu gehören etwa s.Oliver, Gerry Weber, Tom Taylor, Hugo Boss, Otto, C&A und Zalando. Die Kernarbeit der Modeunternehmen – Kollektionserstellung, Lieferkettenmanagement, Marketing und Vertrieb – findet in der Regel in ihrem deutschen Firmensitz statt. Oft sind die Unternehmen noch in mittelgroßen Städten ehemaliger Textilregionen wie etwa Metzingen, Herzogenaurach, Rottendorf oder Halle (Westfalen) angesiedelt, wo sie in suburbanen Lagen neben den Verwaltungsgebäuden großflächige Vertriebszentren betreiben. Große Modeunternehmen artikulieren dort ihre Markenidentität durch ambitionierte Headquarter-Architekturen, Outlet-Einkaufswelten oder die Benennung von lokalen Sportarenen. Auch für den wachsenden Bereich der nachhaltigen Mode ist die Türkei ein wichtiger Beschaffungsmarkt (Interview 1 Musiolek 2013). Ein deutsches Versandunternehmen für Biobekleidung und Heimtextilien mit circa 300 Beschäftigten,¹⁵⁷ das seit 2012 einem Schweizer Finanzinvestor gehört, hat seinen Unternehmenssitz im Gewerbegebiet einer hessischen Kleinstadt (■ 4.3.b, 1). Das Hauptgebäude wurde 1991 im Sinne der Firmenphilosophie in einer anthroposophisch beeinflussten Architektur unter Verwendung von ökologischen Baumaterialien errichtet (■ 4.3.b, 2)(Nachhaltigkeitsbericht des Unternehmens 2013; Interview Modeunternehmen 2015). Das etwa 50 Meter tiefe viergeschossige Gebäude umfasst in den unteren Etagen das Warenlager und Distributionszentrum und in den leicht zurückgesetzten zwei Geschossen unter einem expressiv hervortretenden Faltdach die Unternehmensverwaltung. Nebenan wurde 2006 der Flagshipstore des Unternehmens gebaut (■ 4.3.b, 3). Der amorphe Baukörper mit mosaikartig strukturierten Fensterflächen, der ebenfalls in ökologischer Bauweise realisiert wurde, ist in eine parkartig gestaltete 20.000 Quadratmeter große Freifläche eingebettet, die unter anderem einen Kräutergarten und einen großen Kundenparkplatz umfasst. In der näheren Umgebung befinden sich zudem eine Lageraußenstelle, ein Outlet-Geschäft und ein separates Gebäude für den Kundendienst (Nachhaltigkeitsbericht des Unternehmens 2013; Interview Modeunternehmen 2015).

Die Türkei gehört zu den wichtigsten Beschaffungsländern des Unternehmens, vor allem für hochwertige Oberbekleidung, Hosen, Jersey- und Strickwaren aus türkischer Biobaumwolle (Hompage des Unternehmens und Sozialbericht 2020). Es arbeitet hier mit einer Reihe¹⁵⁸ vorwiegend kleiner bis mittelgroßer Lieferanten zusammen, die meist im Westen Istanbuls ansässig sind und von einer lokalen Agentur betreut werden¹⁵⁹. Als Vorteile, die die Produktion in der Türkei bieten, sieht man die kurzen Wege, die große Kompetenz für Baumwollbekleidung sowie die Nähe zur Rohstoffquelle (Interview Modeunternehmen 2015). In Bezug auf Sozialstandards schätzt das Unternehmen die Türkei jedoch als „high-risk country“ ein und arbeitet gemeinsam mit den Lieferanten und der Fair Wear Foundation an der Reduktion der Defizite (Sozialbericht 2020).

3. Station: Einkaufsbüro, Yenibosna, Istanbul

Um die Angebote türkischer Produktionsfirmen fortwährend zu sichten, neue Lieferanten zu finden und die Produktion vor Ort zu koordinieren, betreiben viele große Modeunternehmen eigene Einkaufsbüros in Istanbul. Andere, wie das Unternehmen aus Butzbach, arbeiten mit unabhängigen Agenturen zusammen. Viele dieser Vermittlungsbüros befinden sich im Stadtteil Yenibosna im Westen Istanbuls, eine halbe Fahrstunde vom Stadtzentrum und fünf Minuten

¹⁵⁷ Im Nachhaltigkeitsbericht des Unternehmens von 2011/12 sind 343 Mitarbeiter*innen angegeben.

¹⁵⁸ Auf der Unternehmenshomepage wird die Zahl der türkischen Lieferanten mit neun angegeben (hessnatur.com), im Sozialbericht des Unternehmens von 2019/20 mit vier und im Interview im Jahr 2015 war von etwa 17 Partnern in der Türkei die Rede (Interview Modeunternehmen 2015).

¹⁵⁹ Unter dem Motto „Transparenz vom Anbau bis zum Kleiderbügel“ werden auf der Homepage die Lieferanten in verschiedenen Teilen der Welt vorgestellt. Die Transparenz geht aber nicht so weit, dass man ihre Namen und Adressen veröffentlichen würde, wie es etwa H&M oder Adidas tun. Auch für meine Forschung wollte man die türkischen Produktionsunternehmen nicht preisgeben (Hess Natur-Textilien GmbH 2020; Hess Natur-Textilien GmbH 2013; Interview Modeunternehmen 2015).

vom ehemaligen Atatürk-Flughafen entfernt (■ 4.2.c, ■ 4.3.c).¹⁶⁰ Yenibosna bildet den südlichen Teil eines knapp acht Kilometer langen Gewerbebands, das sich zu beiden Seiten der Stadtautobahn 0-7 in Richtung Norden erstreckt und das im Osten und Westen an dicht bebaute Wohngebiete grenzt. Hier siedelten sich in den 1980er Jahren vor allem Produktionsstätten der Textil- und Bekleidungsindustrie an. Heute haben die meisten von ihnen das Nähen bereits an Subunternehmen in anderen Stadtteilen ausgelagert. So wandelt sich die Nutzung langsam von der Industrieproduktion zu Geschäftsfunktionen, und einige der Gewerbebauten sind mit glatten Fassadenplatten und getöntem Glas in Bürogebäude transformiert worden, während andere noch simple Fabrikfassaden aus Beton oder grauem Putz aufweisen (■ 4.3.c, 2). Gleichzeitig steht das Gewerbegebiet unter einem starken Verwertungsdruck durch profitträchtigere städtische Nutzungen: Im nahen Umfeld wurden in jüngerer Zeit luxuriöse Hochhaus-Wohnanlagen, Bürotürme und eine Outlet-Shoppingmall auf ehemaligen Industrieflächen gebaut (■ 4.3.c, 3).

Die Konzentration des Sektors¹⁶¹ und die relativ zentrale, flughafennahe Lage hat das Gebiet auch für Einkaufsbüros attraktiv gemacht (Interview Einkaufsbüro A 2013; Interview Einkaufsbüro B 2015).¹⁶² Hier ist das Regionalbüro einer internationalen Einkaufsagentur ansässig, die von einem deutschen Versandhaus ausgegründet wurde. Das Einkaufsbüro befindet sich zum Zeitpunkt der Feldforschung (2013/15) hinter blau getöntem Spiegelglas in einem viergeschossigen kubischen Gebäude aus den 1990er Jahren, das kein Firmenlogo trägt (■ 4.3.c, 1). Die Verkehrsflächen, die das Gebäude umgeben, sind umzäunt und an den Zufahrten stehen Pfortnerhäuschen aus weißen Containern. Auf der Gebäuderückseite befinden sich sechs Lkw-Laderampen und größere Park- und Rangierflächen, denn das Gebäude dient neben der Büronutzung auch der Warenlogistik.¹⁶³

Das Einkaufsbüro steuert von hier aus seine Geschäfte im Mittelmeerraum. Es bietet Beschaffungsleistungen für die eigenen Konzerntöchter sowie für andere Kunden aus Deutschland, den Niederlanden oder Großbritannien, die meist im Online- und Kataloggeschäft tätig sind. Das Angebot des Büros reicht von der Qualitätssicherung des Einkaufs bis zum Gesamtpaket inklusive Lieferantensuche, Kollektionserstellung, Auftragsvergabe, Qualitätskontrolle und Social Compliance. Die Kunden kaufen in der Türkei hauptsächlich Rundstrickprodukte wie T-Shirts oder Kleider ein. Dafür schlägt das Einkaufsbüro Modelle aus den Kollektionen der Lieferanten vor, die gegebenenfalls den Vorstellungen der Kunden angepasst werden. Die Aufträge gehen vor allem an kleinere Produktionsunternehmen, da der Versandhandel kleine Bestellmengen und häufige Nachbestellungen erfordert. Die Produzenten haben zum großen Teil ihren Firmensitz in Istanbul, viele davon in Yenibosna oder im nördlichen Teil des Gewerbebands im Stadtteil Güneşli. Die ausführenden Nähbetriebe operieren jedoch meist in weiter außerhalb gelegenen Stadtteilen wie Beylikdüzü und Küçükçekmece – oder auch „eine Flugstunde Richtung Osten“ in Batman, Karamanmarash oder Mersin. So arbeitet man auch mit einem Betrieb zusammen, der in Çorlu ansässig ist und in Bulgarien nähen lässt. In der Regel wird die fertige Ware dann zum Einkaufsbüro in Yenibosna geliefert und dort überprüft, bevor sie in die Logistikzentren der Kunden (z. B. nach Deutschland) weitertransportiert wird (Interview Einkaufsbüro A 2013).

¹⁶⁰ Der Flughafen wurde 2019 geschlossen, nachdem der neue Großflughafen im Norden der Stadt den Betrieb aufgenommen hatte.

¹⁶¹ Im Süden Yenibosnas befindet sich zudem die Zentrale des Branchenverbands İTKİB.

¹⁶² Auch die Istanbul Vertretung der global agierenden Sourcing-Agentur Li&Fung befand sich zum Zeitpunkt der Feldforschung in Yenibosna.

¹⁶³ Zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Arbeit (2021) ist auch gegenüber des Einkaufsbüros, wo zuvor noch Fabrikbauten standen, eine Wohnanlage mit zwei Hochhaustürmen entstanden, während das Büro seine Adresse inzwischen in einem der postmodernen Bürotürme des World Trade Center Istanbul neben dem ehemaligen Flughafen hat.

4. Station: Bekleidungsproduzent, Merter, Istanbul

Die meisten türkischen Produktionsbetriebe haben ihren Geschäftssitz mit Showrooms, Designabteilungen und Produktionsmanagement im Stadtgebiet Istanbuls, um für die Vertreter*innen der Einkaufsunternehmen und die höher qualifizierten Mitarbeiter*innen gut erreichbar zu sein. Oft befinden sich diese in ehemaligen Produktionsquartieren im Westen der Stadt, zum Beispiel in Yenibosna, Güneşli oder Merter. In den Showrooms werden den Kund*innen die eigenen Modelle, Materialentwicklungen und Kollektionen präsentiert und gemeinsam in Trendmeetings diskutiert. Oft gibt es im Unternehmenssitz auch eine Werkstatt für die Erstellung von Mustern und Prototypen. Viele Unternehmen betreiben zudem das *cutting & finishing* (► 4.1.4) am Stammsitz, während sie das Nähen und spezielle Bearbeitungstechniken an Subunternehmen oder eigene Betriebe in anderen Stadtvierteln weitergeben (Interview Kaya Denim 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013). Nach diesem Prinzip arbeitet auch der kleine Familienbetrieb Yilmaz¹⁶⁴ im Stadtteil Merter, der in zweiter Generation für westeuropäische und deutsche Firmen produziert. Er ist auf Rundstrickbekleidung wie T-Shirts oder Kleider mit aufwendigen Applikationen spezialisiert, die er selbst entwickelt. In dem firmeneigenen mehrgeschossigen Gebäude sind sowohl die Geschäftsführung, die Designabteilung und der Showroom, als auch Räume für den Zuschnitt und das Finishing der Waren untergebracht (■ 4.3.d). Während diese sich in den Dach- und Kellergeschossen des Gebäudes befinden, hat Yilmaz die drei Vollgeschosse an Stoff- und Bekleidungsgrößhändler vermietet. In Familienbesitz ist zudem ein Stickereibetrieb, der einige Straßen weiter operiert. Nach dem Einkauf und Zuschnitt der Stoffe gibt Yilmaz die Einzelteile – je nach Modell – zur Bearbeitung an den Stickereibetrieb, andere Applikationswerkstätten oder eine Druckerei weiter. Anschließend werden die Teile in einem von fünf Nähbetrieben, mit denen Yilmaz kooperiert, zusammengenäht. Nach der Endkontrolle, dem Bügeln und Verpacken im Firmensitz wird die Ware per Spedition zum Kunden transportiert. Der gesamte Produktionsprozess von der Kundenbestellung bis zur Lieferung dauert etwa vier bis acht Wochen. Zwar ist Yilmaz nicht im typischen Fast-Fashion-Geschäft tätig, doch auch seine Kunden verlangen immer kürzere Produktionszeiten. Wichtig ist daher für Yilmaz, dass sich alle beteiligten Betriebe in nahegelegenen Stadtvierteln befinden, sodass die Ware fortwährend ohne Verzögerungen zwischen dem Firmensitz und den Spezialbetrieben zirkulieren kann.

Dafür ist Merter als Standort ideal. Das zentral gelegene Gewerbegebiet westlich der alten Stadtmauern wurde ursprünglich als Kleingewerbezone geplant, um Holzhändler aus der Altstadt umzusiedeln. Der städtebauliche Entwurf beruht auf mehrgeschossigen Gewerbebauten auf tiefen Parzellen von einheitlicher Größe, die in geschlossener Bauweise leicht versetzt zueinander zu langgestreckten Baublöcken gefügt wurden (■ 4.3.d). Die in den 1980er Jahren errichteten dichten Gewerbestrukturen erwiesen sich als ideal für kleine Betriebe der boomenden Textil- und Bekleidungsindustrie und so entwickelte sich Merter schnell zu einem dichten Produktionscluster. Seit den 1990er Jahren breitete sich dann der Großhandel immer mehr aus, sowohl mit Zubehör (Knöpfe, Niete, Kordeln, Reißverschlüsse) als auch mit Bekleidung im Zuge des „Kofferhandels“ (► 5.2.X). Dadurch wurde die Produktionstätigkeit zunehmend aus dem Gebiet verdrängt. Dies führte zur aktuellen Mischung aus Headquarters von Produktionsfirmen, kleinen Spezialbetrieben und den zahllosen Showrooms kleiner Großhandelsunternehmen. Die fortschreitende Transformation des Gebiets lässt sich auch an den verschiedenen Stadien der architektonischen Umgestaltung der Gewerbebauten bzw. ihrem Ersatz durch Neubauten ablesen. Der Textil- und Bekleidungssektor wird hier also nicht durch städtischen Entwicklungsdruck zurückgedrängt – wie im Beispiel Yenibosna –, vielmehr dehnt sich der florierende Großhandel sogar noch in angrenzende Wohngebiete und Neubauprojekte aus. Die städtischen Planungs-

¹⁶⁴ Name geändert.

behörden und die lokalen Geschäftstreibenden unterstützen den Wandel Merters vom Produktionsviertel zu einem „Modezentrum“ (siehe Kapitel 5).

5. Station: Wäscherei und Färberei für Jeans, Çorlu-Velimeşe, Tekirdağ

Während Einkauf, Design, Produktionsmanagement und Großhandel vorwiegend in zentraleren Lagen Istanbuls abgewickelt werden, haben sich die zentralen Produktionsschritte der Bekleidungsindustrie größtenteils in andere Gebiete verlagert: Die Herstellungsbetriebe der First-Tier-Supplier und ihrer Auftragnehmer arbeiten heute meist in Gebieten mit niedrigeren Kosten inner- oder außerhalb der Stadt. So haben sich seit den 1990er Jahren viele große Fabriken in der agrarisch geprägten Region Tekirdağ westlich von Istanbul angesiedelt. Einen Schwerpunkt bildet das Gebiet zwischen den Städten Çorlu und Çerkezköy, das von der Hauptverkehrsader E5 in Richtung Bulgarien durchschnitten wird und knapp 100 Kilometer vom Zentrum Istanbuls entfernt liegt. Die Region lockte mit einem niedrigeren Lohnniveau, ausreichend günstigen Flächen, staatlichen Subventionen, einer verkehrsgünstigen Lage und großen Wasservorräten. Letztere sind vor allem für Textilfabriken mit Wasch- und Färbeprozessen von entscheidendem Vorteil. So haben sich hier neben Garn- und Stoffherstellern viele große Jeansfabriken angesiedelt. Die Firmengruppe Aksu¹⁶⁵, die sich auf Jeansproduktion und unterschiedliche Waschungen spezialisiert hat, errichtete Ende der 1990er Jahre eine Wäscherei und Färberei für Jeans in einer wachsenden Industrieagglomeration zwischen der Stadt Çorlu und der Autobahn E5. An ihrem Hauptsitz im Istanbuler Stadtteil Güneşli war nicht mehr genug Platz und die Wasserver- und -entsorgung war zu einem Problem geworden. In Çorlu konnten alle Arbeitsprozesse auf einer Ebene ausgeführt und zudem konnte eine Kläranlage angelegt werden.

Die Wäscherei und Färberei Aksu Yikama erhält Aufträge von den Bekleidungsfirmen der eigenen Unternehmensgruppe sowie von anderen First-Tier-Suppliern für Jeans. Die Auftraggeber liefern die Ware – Jeanshosen und andere fast fertige Kleidungsstücke, die oft im Stadtgebiet Istanbuls genäht werden – in Aksus Zentrale in Güneşli ab. Von hier bringt Aksu sie nach Çorlu, um sie entsprechend der Kundenbestellung zu bearbeiten. Dazu gehört sowohl das Waschen der Hosen in speziellen Waschgängen als auch die vorherige manuelle Bearbeitung: Durch das Auftragen von Bleiche, durch Reiben oder Schleifen an bestimmten Stellen wird der Eindruck einer bereits getragenen Jeans erzeugt. Nach diesen Arbeitsprozessen wird die Ware getrocknet und überprüft, bevor sie zurück in die Istanbuler Zentrale geht, wo die Kunden sie abholen. Das Finishing inklusive der Anbringung von Knöpfen und Nieten findet in den Betrieben der Kunden statt, die sie anschließend an ihre westeuropäischen Auftraggeber – darunter viele bekannte Brands und Ketten – liefern. In großzügigen Hallen aus standardisierten Bauelementen sind die großen Wasch- und Färbemaschinen ebenso wie die Bereiche für die verschiedenen Bearbeitungstechniken untergebracht, die in Handarbeit ausgeführt werden. Angrenzend an die Produktionshallen befinden sich Anlieferflächen, ein Heizhaus und eine Kläranlage.

Das Fabrikgelände befindet sich am Ende einer Stichstraße, an der zahlreiche ähnliche Textilfabriken liegen. Das weitläufige Industriegebiet, das heute als Organisierte Industriezone Çorlu-Velimeşe verwaltet wird, hatte sich seit den 1990er Jahren sukzessive und ungeplant auf ehemaligen Ackerflächen ausgebreitet. Obwohl die Region als Zielgebiet für die Verlagerung von Istanbuler Industriebetrieben vorgesehen war, wurden keine ausreichenden Planungen erstellt, um die Industrieansiedlungen räumlich zu steuern. Die Folge war ein starker industrieller Sprawl, eine rapide Urbanisierung und eine enorme Umweltverschmutzung durch nicht ausreichend geklärte Industrieabwässer. Durch planerische Intervention versuchte man in den vergangenen zwei Jahrzehnten, weitere Schäden zu verhindern und die gewachsenen Industriegebiete zu

¹⁶⁵ Name geändert.

formalisieren. Neuansiedlungen oder Erweiterungen von Jeanswäschereien oder anderen Betrieben mit hohem Wasserverbrauch und umweltschädigenden Abwässern sind nun nicht mehr gestattet. Während dieser Zeit stiegen gleichzeitig die Produktionskosten in der Region Çorlu-Çerkezköy und viele große Textil- und Bekleidungsunternehmen begannen, ihrerseits die arbeitsaufwendigen Produktionsschritte, vor allem das Nähen, in peripherere Regionen der Türkei oder ins Ausland – so etwa nach Bulgarien oder Äthiopien (Hagemann und Beyer 2020; Beyer und Hagemann 2021) – zu verlagern (siehe Kapitel 6).

6. Station: Nähbetrieb, Sultangazi, Istanbul

Innerhalb des flexiblen Produktionssystems der Türkei greifen First-Tier-Supplier – so wie Yilmaz – in der Regel auf eine Reihe von Auftragnehmern für arbeitsintensive oder hoch spezialisierte Arbeitsschritte zurück. In Hinblick auf Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitsstandards bewegen diese sich oft in einem legalen Graubereich. Die zahllosen Nähwerkstätten und anderen Kleinbetriebe – sogenannte Ateliers –, die für die türkische Bekleidungsindustrie charakteristisch sind, durchziehen vor allem die westlichen Stadtteile Istanbul. Hier arbeitet eine große Zahl der Migrant*innen, die die Stadt haben wachsen lassen. Sie wohnen meist im direkten Umfeld, in der Regel in informell entstandenen und inzwischen dicht überbauten einfachen Wohnvierteln, die in großen Teilen der Stadt zu finden sind. Eines dieser Wohngebiete ist Sultangazi am nordwestlichen Rand der Stadt. Es entstand in den späten 1970er Jahren, als nach der Parzellierung durch private Immobilienentwickler das dichte Blockraster mit vier- bis sechsgeschossigen Wohnhäusern aus Stahlbeton und Ziegeln bebaut wurde. Die Hauptstraße des Stadtteils Sultañiftliği im Westen von Sultangazi, die Eski Edirne Asfaltı Caddesi, wird von sechs- bis siebengeschossigen Gewerbebauten gesäumt, in denen sich auf einzelnen Etagen zahlreiche Nähwerkstätten eingemietet haben, die in den letzten Jahren aus zentraleren Vierteln hierherkamen. Die Ateliers sind von außen leicht durch Transparente an Fenstern und Fassaden zu erkennen, die freie Jobs (Nähen, Bügeln, Qualitätskontrolle) offerieren. In den ruhigeren Seitenstraßen des Viertels sind die Ateliers in den Erdgeschossen, Kellern oder Souterrains der Wohnhäuser untergebracht. Der türkische Ausdruck *merdivenaltı* (unter der Treppe) für informelle Produktion kann hier wörtlich verstanden werden. Oft sind diese Betriebe von außen nur an der Folie auf den Fensterflächen zu erkennen, die den Einblick verhindern soll, am Neonlicht, das durch die Kellerfenster dringt, oder an der türkischen Popmusik, die das Rattern der Nähmaschinen begleitet.

Auch die Nähwerkstatt Güler Tekstil¹⁶⁶ befindet sich im Souterrain eines fünfgeschossigen Wohnhauses in Sultañiftliği. In derselben Straße gibt es Schuhwerkstätten und eine Näherei für Mäntel. Aufgrund der Hanglage befinden sich die Räume von Güler Tekstil zum Teil über dem Straßenniveau; sie sind über eine kleine Treppe von der Straße aus zugänglich und erhalten etwas Licht und Luft durch die Kellerfenster. Der Betrieb ist auf Rundstrickprodukte spezialisiert und arbeitet exklusiv für den oben vorgestellten Bekleidungsproduzenten Yilmaz. Hier werden die Teile zusammengenäht, die zuvor in Merter zugeschnitten und in verschiedenen Werkstätten mit Applikationen versehen worden sind. Der kleine Familienbetrieb wurde von zwei Brüdern und einer Schwester gegründet, die 2006 mit ihrer Familie nach Istanbul gezogen waren und zunächst selbst in Nähereien gearbeitet hatten, bevor sie sich entschlossen, ein eigenes Unternehmen zu gründen. Mit einer Produktionslinie mit zehn Nähtischen und rund 20 Beschäftigten fertigt der Betrieb bis zu 10.000 Kleidungsstücke pro Woche. Die Arbeiter*innen von Güler Tekstil sind zu einem großen Teil mit der Unternehmerfamilie verwandt, die in der näheren Umgebung wohnt. Da das Unternehmen expandiert, werden größere Produktionsräume gesucht, nach Möglichkeit in einem Gewerbegebäude (*iş hamı*) wie diejenigen entlang der Hauptstraße

¹⁶⁶ Name geändert.

(Interview Güler Tekstil 2015; Interview Planungsamt Sultangazi 2015). Die fertig genähte Ware wird von hier in Yılmaz' Firmensitz nach Merter gebracht, dort geprüft, gebügelt und verpackt und dann an den Kunden nach Deutschland geliefert.

7. Station: Heimarbeit, Ümraniye, Istanbul

In den kleinen Ateliers innerhalb der Wohnviertel ist es insbesondere zugezogenen Frauen möglich zu arbeiten, denn eine reguläre Beschäftigung außerhalb der eigenen Familie ist ihnen aufgrund der patriarchalen Familienstrukturen meist nicht erlaubt (Dedeoğlu 2008). Diese große „Reservearmee“ (Fröbel, Heinrichs und Kreye 1977) weiblicher Arbeitskraft wird zudem durch die – in Istanbul weit verbreitete – Heimarbeit für die globalisierte Produktion erschlossen. Heimarbeiterinnen werden von Mittelsmännern (oder –frauen) in lokalen Netzwerken organisiert, die oft von lokalen Betrieben oder Ateliers ihre Aufträge erhalten. Die ausgeführten Arbeitsschritte stehen meist am Ende des Produktionsprozesses, so etwa das Versäubern fertig genähter Kleidungsstücke oder die Veredelung durch Handarbeiten. Die Heimarbeiterinnen-gruppe um Ayşe¹⁶⁷ lebt in einem Viertel am nördlichen Rand des Stadtteils Ümraniye auf der anatolischen Seite Istanbuls, das mit seiner Bebauung aus ein- bis dreigeschossigen freistehenden Wohnhäusern kleinstädtisch wirkt. Die Siedlung entstand in den späten 1980er Jahren durch die informelle Parzellierung von Ackerflächen. Die Häuser des Viertels wurden von Arbeiterfamilien, die aus Ostanatolien zugezogenen waren¹⁶⁸, gebaut und oft schrittweise ausgebaut oder aufgestockt (Interview Anwohnerin und Gewerkschafterin 2015). Zwischen der Wohnsiedlung und der nördlich tangierenden Autobahn befindet sich eine kleine Ansammlung klassischer Gecekondus, während am Waldrand auf der anderen Seite der Autobahn in den vergangenen Jahren luxuriöse Wohnanlagen gebaut wurden. Auch auf dieser Nachbarschaft lastet großer Entwicklungsdruck: die Grundstückspreise sind enorm gestiegen, Immobilienentwickler sind auf die Gegend aufmerksam geworden und der aktuelle Bebauungsplan sieht eine komplette Neuüberbauung vor (Interview Anwohnerin und Gewerkschafterin 2015; Interview Muhtar 2016).

Die Heimarbeiterinnengruppe um Ayşe¹⁶⁹ hat sich einen Raum gemietet, um die Arbeit gemeinsam zu erledigen. Dieser befindet sich in einem ehemaligen Kohlenlagerraum im Erdgeschoss eines fünfgeschossigen Wohnhauses. Der Zugang erfolgt direkt von der Straße. Der Beton der Decken und Unterzüge und das Ziegelmauerwerk der Wände ist unverputzt, der Boden ist provisorisch mit einem dünnen PVC-Belag ausgelegt. In der Mitte befindet sich ein kleiner Ofen, um den herum alte Sofas und Sessel gruppiert sind. Hier arbeiten 10 bis 20 Frauen mittleren Alters, die im Umkreis von 50 Metern wohnen. Obwohl sie fünf bis zehn Stunden pro Tag arbeiten, oft auch am Wochenende, begreifen sie sich selbst nicht als Arbeiterinnen, sondern als Hausfrauen, die sich etwas Geld für den Haushalt und die Ausbildung der Kinder dazuverdienen. Sie arbeiten im Auftrag von drei Strickfabriken, die sich im Industriegebiet Dudullu im Süden von Ümraniye befinden und überwiegend für den Export produzieren, für internationale Einkäufer wie Zara oder die deutsche Kette Street One. Ayşe steht in Kontakt mit den Fabriken, sie organisiert die Arbeit und leitet die anderen Frauen an. Meist geht es um das Vernähen und Abschneiden der heraushängenden Fäden sowie das Anbringen von Knöpfen oder Applikationen. Die Auftragsmengen liegen zwischen 2.000 und 10.000 Stück. Pro Stück verdienen die Frauen 10–20 Kuruş (3–6 Eurocent) und pro Tag bis zu 20 Lira (6,80 Euro)¹⁷⁰. Die Ware wird meist täglich mit Kleintransportern in großen Säcken angeliefert und abgeholt. Die fertigen

¹⁶⁷ Name geändert.

¹⁶⁸ Die Bewohner*innen des Viertels kommen großteils aus einer bestimmten Region Ostanatoliens, wie es in Istanbul häufig zu beobachten ist (Interview Anwohnerin und Gewerkschafterin 2015).

¹⁶⁹ Name geändert.

¹⁷⁰ Die Preise und Währungsumrechnungen galten zum Zeitpunkt der Feldforschung (2015).

Stücke werden anschließend in den Fabriken gebügelt und verpackt und dann direkt an die Auftraggeber verschickt (Interview Heimarbeiterinnen 2015). Die Frauen haben zwar Sorge, dass ihre Schwarzarbeit ans Licht kommt, würden es aber befürworten, dass die Käufer*innen der Kleidung erfahren, wo und von wem sie bearbeitet wurde. So haben viele türkische Heimarbeiterinnen in den letzten zehn Jahren begonnen, sich landesweit zu organisieren und für mehr Sichtbarkeit, eine offizielle Anerkennung und bessere Arbeitsbedingungen einzusetzen.

8. Station: Logistikzentrum, Beylikdüzü, Istanbul

Mit dem Transport der fertig produzierten Waren in die Zielländer, zum Beispiel nach Deutschland, werden in der Regel von Logistikunternehmen beauftragt. Einige von ihnen haben sich besonders auf Modelogistik spezialisiert – so etwa ein international agierendes deutsches Unternehmen, das seit langem schwerpunktmäßig Textiltransporte aus der Türkei durchführt. Erst seit kurzem überwiegt hier die Logistik von Autoteilen. Das Logistikunternehmen arbeitet mit einer Reihe von internationalen Kunden (aus Deutschland, EU-Ländern und den USA), darunter bekannte „Weltmarken“ (Interview Logistikbetrieb 2015), wie auch mit türkischen Auftraggebern aus der Textilbranche zusammen. Für seine Kunden organisiert das Unternehmen Transporte per Lkw, See- oder Luftfracht sowie die Zollabwicklung. Einigen Kunden bietet es zudem eine IT-Plattform, über die sämtliche Transporte weltweit koordiniert und verfolgt werden können. Das Logistikunternehmen betreibt seine türkische Geschäftszentrale und einen Logistikhub in der organisierten Industriezone von Beylikdüzü im äußersten Westen Istanbul. In einem Hochregallager werden sämtliche Textilwaren aus der Türkei – ein Großteil kommt jedoch aus der Region Istanbul – zum Weitertransport in Richtung EU gesammelt. Das Lagergebäude ist eine fensterlose „Big Box“ auf einem keilförmigen Grundstück mit etwa 10.000 Quadratmetern Grundfläche und einer Höhe von knapp 14 Metern. In siebenstöckigen Regalen lagern neben Textilwaren zum Beispiel auch Autoteile oder Teile für Windkraftanlagen. Ein Großkunde im Modebereich, der mit etwa 40 Lieferanten in der Türkei zusammenarbeitet, unterhält hier einen eigenen Inspektionshub, wo die eingehende Ware vor dem Weiterversand kontrolliert wird. An der Südseite befinden sich fünf Lkw-Rampen. Die Umgebung innerhalb der Industriezone ist durch eine geordnete und kompakte Bebauung aus Gewerbehallen von weitgehend einheitlicher Größe geprägt. Von hier ist sowohl der Ambarli-Containerhafen, als auch die Autobahn E5 und das Hauptzollamt in Halkalı schnell zu erreichen (Interview Logistikbetrieb 2015).

Der Transport von Bekleidung in die betreffenden EU-Länder erfolgt vorwiegend per Lkw. Die Route nach Deutschland führt dabei in der Regel über Bulgarien, Rumänien, Ungarn und Österreich (alternativ über Bulgarien, Serbien, Kroatien, Slowenien und Österreich). Mit einem Fahrer dauert der Transport fünf bis sechs Tage und als „Expressfahrt“ – mit zwei Fahrern – etwa drei bis vier Tage. Ein besonderes Nadelöhr ist der Übertritt in die EU an der bulgarisch-türkischen Grenze, wo acht bis zehn Stunden Wartezeit in Kauf genommen werden müssen¹⁷¹. Da im Kontext von Fast Fashion die Geschwindigkeit des Transports entscheidend ist, spielt der Seetransport nur eine geringe Rolle¹⁷². Bei kleinen Mengen und besonders eiligen Lieferungen ist hingegen auch die Luftfracht von Bedeutung. Die großen deutschen Kunden empfangen die Kleidung in ihren zentralen Warenlagern, von wo aus sie dann in den Einzelhandel verteilt wird (Interview Einkaufsbüro A 2013; Interview Logistikbetrieb 2015).

¹⁷¹ Zum Zeitpunkt der Feldforschung erhöhten sich die Wartezeiten an den Grenzen aufgrund der verstärkten Kontrollen auf versteckte Flüchtlinge (Interview Logistikbetrieb 2015).

¹⁷² Bei winterlichen Einschränkungen kann auf die Fähre von Istanbul nach Triest zurückgegriffen werden (Interview Logistikbetrieb 2015). Im Süden Anatoliens produzierte Waren werden von anderen Logistikunternehmen teils per Fähre von Mersin nach Genua verschifft, um die lange Lkw-Fahrt abzukürzen (Interview Einkaufsbüro A 2013).

Gesamtschau

Auf dem virtuellen Weg durch verschiedene Stufen des Produktionsprozesses und der Wertschöpfung haben wir acht Orte und Akteure der Bekleidungsproduktion und -distribution in Deutschland und im Raum Istanbul besucht. Sie haben uns vor Augen geführt, wie in einem fragmentierten System der Güterproduktion und der räumlichen Arbeitsteilung äußerst unterschiedliche städtische Orte miteinander verknüpft werden und wie diese auf ganz verschiedene Weise durch die jeweilige Produktionsaktivität geprägt sind. Die Beobachtungen legen einerseits nahe, dass mit der differenzierten räumlichen Arbeitsteilung lokale Unterschiede strategisch genutzt werden. Andererseits kann vermutet werden, dass die verschiedenen Positionen innerhalb der Wertschöpfungshierarchie des Produktionsnetzwerks mit den Eigenschaften der gebauten Umwelt korrespondieren. Es scheinen Zusammenhänge zu bestehen zwischen der Art der Tätigkeit und ihrer Rolle in transnationalen Produktionsprozessen auf der einen Seite und dem städtischen Raum, seiner Architektur und Transformation auf der anderen Seite. Im Folgenden sollen zwei der vorgestellten Stationen – der Bekleidungsproduzent in Merter und die Wäscherei und Färberei in Çorlu-Velimeşe – detailliert untersucht werden. Warum finden die spezifischen Arbeitsschritte an diesen Orten statt? Wie funktioniert das Zusammenspiel transnationaler Produktion und gebauter Umwelt auf verschiedenen Maßstabsebenen? Wie wirken jeweils transnationale und lokale Kräfte, insbesondere städtische Planungen, auf diese Prozesse ein? Diese Fragen sollen in Kapitel 5 und 6 für die beiden Untersuchungsorte Merter und Çorlu-Velimeşe systematisch beantwortet werden.

Kapitel 5. Merter: Schnittpunkt städtischer Produktionssysteme

Als erster Untersuchungsort der Fallstudie wird in Kapitel 5 das innerstädtische Gewerbegebiet Merter räumlich analysiert. Ausgangspunkt der Betrachtung ist ein dort angesiedeltes kleines Bekleidungsunternehmen, das als First-Tier-Supplier Rundstrickprodukte mit aufwendigen Applikationen herstellt und an westeuropäische, vor allem deutsche Kunden verkauft. Das Unternehmen führt jedoch neben Designerstellung und Produktionsorganisation nur den Zuschnitt und die finalen Produktionsschritte *in-house* durch – die zentralen Bearbeitungsschritte werden von Subunternehmen in benachbarten Stadtgebieten ausgeführt. Diese arbeitsteiligen, flexiblen Beziehungen kleiner Firmen sind typisch für die engmaschigen Produktionsnetzwerke in und um Merter. Das Gewerbegebiet im Westen Istanbuls, das um 1970 als Kleingewerbezone für Holzhändler geplant worden war, entwickelte sich während des Exportbooms der 1980er Jahre zu einem der dichtesten Cluster der Bekleidungs- und Textilproduktion im Raum Istanbul, und später immer mehr zu einem Geschäfts- und Großhandelsviertel, insbesondere für den sogenannten Kofferhandel. Während des Forschungszeitraums war Merter durch eine Mischung aus spezialisierten Kleinbetrieben und Dienstleistern, den Sitz von Unternehmensverwaltungen sowie Zubehör- und Bekleidungsgrößhändlern geprägt.

Kapitel 5 zeichnet die Entwicklung Merters zum Textilviertel nach und analysiert seine baulich-räumlichen Eigenschaften auf verschiedenen Maßstabsebenen. Darauf aufbauend soll das Wechselspiel von vernetzter Produktionsaktivität und gebauter Umwelt ergründet werden. Den vier Forschungsfragen und den entsprechenden Analyseschritten folgend (■ 3.a und ■ 3.e) gliedert sich das Kapitel in vier Abschnitte: In Abschnitt 5.1 werden der Bekleidungsproduzent Yilmaz Giyim sowie seine Aktivität und Rolle in translokalen Produktionsnetzwerken in den Blick genommen. Abschnitt 5.2 befasst sich mit der Entwicklung und der sich wandelnden Bedeutung Merters als Standort der translokalen Bekleidungsproduktion. Diese wird im Kontext der städtischen Entwicklung und Industriegeografie Istanbuls betrachtet, wobei auch die Rolle städtischer Planung diskutiert wird. Anschließend betrachtet Abschnitt 5.3 die geplante städtebauliche Struktur Merters und die Transformation seiner Bauten im Zuge des graduellen Wandels vom Produktions- zum Geschäftsviertel. Schließlich beschäftigt sich Abschnitt 5.4 mit der Architektur des Firmensitzes von Yilmaz Giyim und seiner Anpassungsfähigkeit in Hinblick auf die verschiedenartigen Aktivitäten, die Merters Nutzungsmischung aktuell vereint.

5.1 Akteur und Netzwerk: Der Bekleidungsproduzent Yilmaz Giyim in Merter

Yilmaz Giyim¹⁷³ ist eines der zahlreichen kleinen und mittelgroßen Produktionsunternehmen, die die Bekleidungsindustrie in der Türkei prägen und als Schnittstelle zwischen den westeuropäischen Einkäufern und den arbeitsteiligen Produktionsnetzwerken der Türkei fungieren. Der Familienbetrieb stellt Damenbekleidung aus Rundstrickstoffen (wie T-Shirts und Kleider) mit dekorativen Drucken, Stickereien und Applikationen her. Der Sitz des Unternehmens befindet sich seit 1989 in Merter, einem Gewerbegebiet westlich des Istanbul Stadtzentrums, das sich in den 1980er Jahren als Produktionsviertel für kleine Textil- und Bekleidungsbetriebe etabliert und in der Folge zu einem der wichtigsten Produktions- und Handelszentren des Sektors in Istanbul entwickelt hat. Von hier aus organisiert Yilmaz Giyim – der seine eigene Produktionstätigkeit auf die ersten und letzten Schritte des Herstellungsprozesses beschränkt – ein Netzwerk aus spezialisierten Subunternehmen in den umgebenden Stadtvierteln des Istanbul Westens. Damit steht Yilmaz stellvertretend für viele ähnliche Produktionsunternehmen, die sich in Merter seit den 1980er Jahren entwickelt haben und die zum Teil noch immer von den Vorteilen des dichten Textilclusters profitieren.

Der vorliegende Abschnitt fasst die Ergebnisse des ersten Analyseschritts zusammen, um die erste Forschungsfrage zu beantworten (■ 3.a), die sich der funktionalen und räumlichen Integration des betreffenden Akteurs in multilokale Güterflüsse und Produktionsbeziehungen widmet. Zunächst werden die konkreten Aktivitäten von Yilmaz Giyim bei der Herstellung verzierter Rundstrickbekleidung sowie die Geschichte und Struktur des Unternehmens beleuchtet (Abschnitt 5.1.1). Anschließend werden dessen Produktionsbeziehungen und Rolle im arbeitsteiligen, transnationalen Produktionsnetzwerk untersucht (Abschnitt 5.1.2). Die Annäherung an den Produktionsort Merter erfolgt also aus der Perspektive des Produktionsnetzwerks. Durch die Hervorhebung der Materialität der Herstellungsprozesse und die räumliche Betrachtung des Produktionsnetzwerks schafft dieser Abschnitt die Grundlage für die räumlichen Analysen der nachfolgenden Abschnitte. In Abschnitt 5.1.3 werden die Ergebnisse mit Bezug auf die erste Forschungsfrage zusammengefasst.

5.1.1 Akteur: Unternehmensstruktur und Produktionsaktivitäten

Rundstrickbekleidung zählt – neben Denimprodukten wie Jeans (siehe Kapitel 6) – zu den wichtigsten Produktgruppen innerhalb der türkischen Bekleidungsindustrie. Mit Rundstrickmaschinen werden fein gestrickte, elastische Stoffe hergestellt, die als Jersey oder Trikotage bezeichnet und in erster Linie zu T-Shirts, Unterwäsche und sportlicher Bekleidung verarbeitet werden. Rundstrickmaschinen sind vergleichsweise klein und preisgünstig, und das T-Shirt wird meist als das simpelste und anspruchsloseste Produkt der Bekleidungsindustrie beschrieben (Interview Inspektorin 2013; Interview Einkaufsbüro A 2013). Weil also der Einstieg in dieses Produktionssegment relativ niederschwellig ist, spielten Rundstrickwaren für das rasante Wachstum der türkischen Bekleidungsindustrie in den 1980er Jahren eine große Rolle (Seidman 2010). Obwohl die Türkei im Vergleich etwa zu südostasiatischen Produktionsländern inzwischen ein eher teurer Beschaffungsmarkt für internationale Einkäufer ist, haben Rundstrickprodukte hier immer noch den höchsten Marktanteil (Akter und Al Mahfuz 2018; Anurima 2021). In der Türkei werden zum einen Produkte von höherer Qualität eingekauft, zum anderen kleinere Stückzahlen mit kurzen Lieferzeiten, die im Fast-Fashion-Bereich ausschlaggebend sind.

¹⁷³ Alle Firmen- und Personennamen der Unternehmensgruppe „Yilmaz“ und seiner Subunternehmen wurden von der Autorin geändert.

Zudem sind die türkischen Betriebe im Design und der Entwicklung neuer Materialien und Techniken engagiert (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013; Interview Einkaufsbüro A 2013). Auch Yılmaz Giyim produziert keine einfachen T-Shirts, sondern aufwendig gestaltete Damenmode: T-Shirts, Tops, Blusen, Kleider und Röcke aus Baumwolle und Viskose, die mit Stickereien, Applikationen aus Strass, Perlen oder Pailletten, Aufdrucken, Lochmustern bzw. mit kombinierten Verzierungen versehen sind – Tokatli, Kızılgün und Cho (2011) nennen diesen westlichen Modetrend, der sich bereits vor 2010 in Istanbul's Bekleidungsindustrie bemerkbar machte, den „embellished look“. Yılmaz' Waren werden im unteren bis mittleren Preissegment vermarktet und vorrangig von Frauen mittleren Alters gekauft (Interview Yılmaz 2015).

Das Diagramm ■ 5.1.b zeigt die Produktionsaktivitäten des Unternehmens im zeitlichen Ablauf. Diejenigen Arbeitsprozesse, die das Unternehmen *in-house* durchführt, sind hervorgehoben. Yılmaz entwickelt eigene Designs sowie Techniken für dekorative Applikationen, produziert Musterstücke und präsentiert diese im eigenen Showroom den Kund*innen. Die Organisation des Produktionsprozesses umfasst den Materialeinkauf und die Zusammenarbeit mit 30 bis 40 Subunternehmen. Dank der externen Dienstleistungen kann der Betrieb innerhalb kurzer Fristen produzieren. Die ersten und letzten Schritte der Produktion behält Yılmaz Giyim in der eigenen Hand: Der Zuschnitt der Stoffe sowie die letzte Qualitätskontrolle, das Bügeln, Verpacken und Versenden der fertigen Waren erfolgen im eigenen Betrieb in Merter (■ 5.1.c). Auf diese Weise produziert Yılmaz Giyim um die 60.000 Kleidungsstücke im Monat. Im räumlich begrenzten Firmensitz in Merter arbeiten jedoch nur 30 bis 40 Beschäftigte (Interview Yılmaz 2015; Interview Yılmaz Rundgang 2015) (■ 5.1.a).

Das Unternehmen Yılmaz Giyim wird von Murat Yılmaz geleitet. Dessen Vater gründete 1974 eine kleine Stickereiwerkstatt in Pangaltı am Rand des nördlichen Stadtzentrums nahe der Viertel Bomonti, Osmanbey und Nişantaşı, wo damals bereits Bekleidungsproduktion und Modehandel florierten (Piart 2012). In Karte ■ 5.1.d sind dieser Standort sowie die nachfolgenden Unternehmensstandorte auf dem Stadtgrundriss verzeichnet. Laut Murat Yılmaz zog der Betrieb 1989 nach Merter um, da die Gegend zu teuer geworden war, um hier eine Fabrik zu etablieren (Interview Yılmaz 2015). In Merter hatten sich zu dieser Zeit bereits viele Textil- und Bekleidungsfabriken angesiedelt (► 5.2). In der Uzun Sokak im nördlichen Teil Merters kaufte Yılmaz senior ein Viertel eines viergeschossigen Gewerbegebäudes.¹⁷⁴ 2002 zog das Unternehmen, das inzwischen in die Bekleidungsherstellung eingestiegen war, in ein gemietetes Gebäude in der Savaş Caddesi im Südosten Merters um. Hier sei es möglich gewesen, alle Produktionsbereiche räumlich zu bündeln. Allerdings sei der Nähbetrieb schon wenige Jahre später wieder geschlossen worden, weil er an diesem Standort unrentabel gewesen sei. Aufgrund der schwierigen Verkehrssituation für Anlieferungen verließen auch die Unternehmensleitung und die Stickereiwerkstatt das Gebäude wieder und zogen zurück in die Uzun Sokak. Im Jahr 2010 kaufte das Unternehmen schließlich das Gebäude in der Fatih Caddesi, in dem sich 2015 der Hauptsitz befand (Interview Yılmaz 2015).¹⁷⁵ Trotz des städtischen Wachstums, das, wie in Abschnitt 4.1 beschrieben, Industriebetriebe immer weiter an die Stadtränder drängte und auch für die erste Verlagerung des Stickereibetriebs von Pangaltı nach Merter gesorgt hatte, konnte das Unternehmen seinen Standort in Merter aufrechterhalten. Denn die Standortvorteile Merters blieben für Yılmaz weiterhin bestehen (► c5.2.2); gleichzeitig verlagerte das Unternehmen seine zentralen

¹⁷⁴ Die Grundfläche des Gewerbegebäudes in der für Merter üblichen Form und Größe (siehe Abschnitt 5.3) wurde in vier gleiche Teile geteilt (Interview Yılmaz 2015).

¹⁷⁵ Auch während des Feldaufenthalts im August 2019 prangte das Firmenschild der Yılmaz-Gruppe noch am selben Gebäude.

Produktionsschritte auf Betriebe in anderen Stadtgebieten und reduzierte somit seinen Raumbedarf in Merter.

In Abbildung ■ **5.1.d** ist neben der Karte auch die Struktur der kleinen Unternehmensgruppe, die sich innerhalb der Yilmaz-Familie entwickelt hat, dargestellt: Murat Yilmaz leitet den Bekleidungsbetrieb Yilmaz Giyim im Hauptsitz in der Fatih Caddesi. Ein Bruder von Yilmaz betreibt die Stickereiwerkstatt Yilmaz Nakiş in der Uzun Sokak, die auch mit Lasercut-Geräten ausgestattet ist und sowohl für Yilmaz Giyim als auch für viele andere Bekleidungsproduzenten tätig ist.¹⁷⁶ Ein weiterer Bruder führt ein Großhandelsgeschäft für Jeans- und Freizeitkleidung im Showroomviertel Merters in der Gülsever Sokak, das auf die Absatzmärkte des sogenannten Kofferhandels in Russland, den Balkanländern und arabischen Staaten abzielt (► **5.2.X**).¹⁷⁷ Zudem hatte die Familie Yilmaz im Jahr 2015 bereits begonnen, sich im Baugeschäft zu betätigen. Dort seien höhere Gewinne als im kriselnden Textilsektor zu erwarten; die Bauprojekte liegen jedoch in anderen Stadtgebieten (Interview Yilmaz/MESIAD 2015). Vom ursprünglichen Kernbereich, der Stickerei, hat Yilmaz seine Aktivitäten also zunächst auf den Bekleidungssektor ausgeweitet und dann zunehmend seinen Tätigkeitsbereich diversifiziert. Diesen Weg sind viele türkische Firmengruppen auch in größerem Maßstab gegangen – etwa das Unternehmen Aksu (► **6.1**). So stellte der Bausektor für viele türkische Textilunternehmen ein zusätzliches Investitionsfeld dar, das in den vergangenen Jahrzehnten hohe Gewinne erzielte (Interview 2015).¹⁷⁸ Besonders in Merter wurden viele Bekleidungsproduzenten zu Immobilienentwicklern, indem sie ihre Fabrikgebäude zu Großhandelszentren transformierten und gewinnbringend verwerteten. Ebenfalls ein kennzeichnendes Muster ist die Aufteilung unterschiedlicher Aktivitäten auf Mitglieder der Gründerfamilie.

5.1.2 Netzwerk: Produktionsbeziehungen, räumlicher Warenfluss und Rolle im Produktionsnetzwerk

Yilmaz Giyims Produktionsbeziehungen umfassen die Auftraggeber (internationale Einkaufsunternehmen), die Zulieferer (Stoff- und Zubehörproduzenten) und andere Auftragnehmer (Subunternehmen im Bereich des Nähens und Verarbeitens von Bekleidung). Laut Yilmaz seien die Auftraggeber ausschließlich westeuropäische Einkäufer, etwa 70 Prozent seiner Kunden kommen aus Deutschland. Bei den genannten Einkäufern, zum Beispiel die Unternehmen Lebek oder Steilmann, handelt es sich vor allem um Großhandelsunternehmen für Bekleidung, die früher oft selbst Bekleidungsfabrikanten waren und heute als Produzenten ohne eigene Fabriken agieren. Sie erstellen zwar meist auch eigene Kollektionen, bringen aber keine großen Marken hervor, sondern verkaufen ihre Produkte an unterschiedliche Mode- und Einzelhandelsunternehmen weiter (Interview Yilmaz 2015; Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013). Gegenüber etablierten Modelabels und Einzelhandelsketten bilden die Großhandelsunternehmen einen weniger bedeutenden und kleiner werdenden Teil der Einkäufer türkischer Bekleidungsprodukte (► **4.1.3**) (Interview 1 Rundstrickwarenproduzent 2013).¹⁷⁹

Die Auftragnehmer von Yilmaz Giyim sind in den arbeitsteiligen Produktionsprozess integriert, der in den Abbildungen ■ **5.1.b** und ■ **5.1.f** diagrammatisch visualisiert ist und im Folgenden in seinem zeitlichen Ablauf dargestellt werden soll. Abbildung ■ **5.1.e** zeigt die Standorte dieser Produktionskette und einen beispielhaften räumlichen Warenfluss zwischen den Stationen.

¹⁷⁶ Laut Yilmaz kommen 80 Prozent der Stickerei-Aufträge von anderen Unternehmen (Interview Yilmaz 2015).

¹⁷⁷ Das Großhandelsgeschäft von Yilmaz' Bruder greife jedoch nicht auf die Produktion von Yilmaz Giyim zurück, da es andere Zielgruppen und Märkte bediene (siehe Abschnitt ...) (Interview Yilmaz 2015).

¹⁷⁸ Siehe auch das Beispiel der Eroğlu-Gruppe, das in Abschnitt 5.2.x angeführt wird.

¹⁷⁹ So ging das große deutsche Großhandelsunternehmen Steilmann 2016 in Insolvenz.

Der Produktionsprozess beginnt bei Yilmaz Giyim mit dem Entwurf eigener Modelle und Kollektionen durch das interne Design- und Schnittmusterteam. Die Musterstücke werden im Showroom den Vertreter*innen der Einkaufsunternehmen präsentiert, die die Firma ein bis drei Mal im Jahr besuchen (■ 5.1.c). Sie wählen Modelle aus, die in ihr Produktangebot passen, verlangen gegebenenfalls Änderungen oder lassen sich von den Mustern zu eigenen Entwürfen anregen. Erhält Yilmaz die Bestellung eines Kunden, erfolgt zunächst der Stoffeinkauf: Die benötigte Meterware wird bei einem Stoffanbieter bestellt und von diesem nach den gewünschten Spezifikationen produziert. Einfarbige Stoffe werden in einer Fabrik im Raum Çorlu gestrickt und gefärbt und innerhalb von sieben bis zehn Tagen geliefert. Bedruckte Meterware kommt aus einer Textildruckerei in Bursa, bedarf aber drei bis vier Wochen in der Herstellung. Die Stoffe werden an den Firmensitz in Merter geliefert und vor Ort zugeschnitten (■ 5.1.c). Zur klaren Identifizierung werden die zugeschnittenen Teile etikettiert.

Die weiteren Produktionsschritte und Warenwege sind von den gewünschten Applikationen abhängig. Bei einer Kombination verschiedener Techniken auf der Vorderseite eines T-Shirts etwa kann der Ablauf so aussehen: Die zugeschnittenen Vorderseiten werden mit firmeneigenen Kleintransportern in eine Textildruckerei gebracht und dort bedruckt. Yilmaz arbeitet, je nach Druckverfahren, mit Druckereien in Merter wie auch in den etwas weiter westlich gelegenen Stadtteilen Yenibosna und Güneşli zusammen. Die bedruckten Teile werden zurück in Yilmaz' Firmensitz geliefert, hier überprüft und dann für weitere Dekorationen in die familieneigene Stickerei in Merter gegeben. Sollen danach zum Beispiel noch Perlen aufgenäht werden, greift Yilmaz auf die Handarbeit von Heimarbeiterinnen zurück, die in den benachbarten Wohnvierteln Güngörens wohnen und von Mittelsmännern oder -frauen beauftragt und beliefert werden. Insgesamt arbeitet Yilmaz Giyim für die Dekorationen und Applikationen mit 30 bis 40 stark spezialisierten Kleinunternehmen zusammen, die hauptsächlich in den westlichen Innenstadtbezirken Güngören, Bağcılar und Yenibosna angesiedelt sind. Das benötigte Material und Zubehör – wie Garne, Pailletten oder Perlen – kann Yilmaz bei Großhändlern direkt in Merter einkaufen (Interview Yilmaz 2015; Interview Yilmaz Rundgang 2015).

Die fertig bearbeiteten Vorderseiten der T-Shirts werden zurück zu Yilmaz geliefert und nach einer Qualitätskontrolle zusammen mit den restlichen zugeschnittenen Teilen in einen der fünf Nähbetriebe gebracht, die in Yilmaz' Auftrag arbeiten. Zwei dieser Betriebe sind seit einigen Jahren exklusiv für Yilmaz Giyim tätig, die anderen drei erhalten auch Aufträge anderer Bekleidungsproduzenten. Vier Nähbetriebe befinden sich in Sultangazi, einem relativ jungen Arbeiterviertel am nördlichen Stadtrand Istanbuls, in dem sich auffällig viele Nähereien angesiedelt haben; der fünfte Betrieb liegt im zentraler gelegenen, älteren Industrieviertel Bayrampaşa (Interview Yilmaz 2015). Die kleine Nähwerkstatt Güler Tekstil¹⁸⁰ zum Beispiel, die im Viertel Sultancıftliği im Westen von Sultangazi ansässig ist, arbeitet ausschließlich für Yilmaz. Der Familienbetrieb befindet sich im Souterrain eines fünfgeschossigen Wohnhauses und fertigt mit rund 20 Beschäftigten bis zu 10.000 Kleidungsstücke pro Woche (Interview Güler Tekstil 2015) (► 4.3, ■ 4.3.f). Nachdem die T-Shirts hier zusammengenäht worden sind, gehen sie zurück nach Merter. In Yilmaz' Geschäftssitz wird eine letzte Qualitätskontrolle durchgeführt, dann werden die Waren gebügelt und verpackt. Der Versand erfolgt aufgrund von Verkehrseinschränkungen in Merter nur freitags und samstags. Die beauftragten Speditionen bringen die Waren dann innerhalb einer Woche per Lkw zu den Warenlagern von Yilmaz' Kunden in Deutschland. Per Expressfahrt, bei der sich zwei Fahrer am Steuer abwechseln, dauert der Transport nach Deutschland maximal vier Tage. Bei hohem Termindruck greift Yilmaz gelegentlich auch auf Luftfracht zurück (Interview Yilmaz 2015). Aus den Warenlagern der Kunden

¹⁸⁰ Name geändert.

werden die T-Shirts dann entweder direkt an den Einzelhandel geliefert oder sie gelangen über den Großhandel in die Warenlager anderer Mode- und Einzelhandelsunternehmen.

Unter optimalen Bedingungen kann die Ware innerhalb von vier Wochen ab Bestellung beim Kunden sein. Nur zwei Wochen davon nimmt die Bekleidungsproduktion ein (■ 5.1.b). Werden bedruckte Stoffe bestellt, erhöht sich die Lieferzeit auf sechs bis acht Wochen.¹⁸¹ Diese sehr kurzen Lieferzeiten erkennt Yilmaz als einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil (► 4.1.3). Zwar seien seine Kunden nicht die typischen Fast-Fashion-Einkäufer, doch auch sie müssten mit der allgemeinen Beschleunigung im Modegeschäft mithalten und drängten oft auf eine weitere Verkürzung der Prozesse (Interview Yilmaz 2015; Interview Yilmaz Rundgang 2015).

Die räumliche Ausdehnung des arbeitsteiligen Fertigungsprozesses ist, wie Abbildung ■ 5.1.e zeigt, im Wesentlichen auf den Istanbuler Westen beschränkt: Die Nähereien und Spezialbetriebe, die in Yilmaz' Auftrag arbeiten, sind über ein Stadtgebiet verteilt, das sich zwischen den alten Stadtmauern im Osten, der Muratbey-Yeşilköy-Autobahn (0-7) im Westen, der E 5 im Süden und Sultangazi im Norden aufspannt. Merter nimmt dabei eine zentrale Position ein: Alle Auftragnehmer befinden sich in einem Umkreis von fünf bis zehn Kilometern um seinen Firmensitz, und die Zubehörhändler konzentrieren sich direkt in Merter. Nur die Standorte der Stoffproduzenten liegen mit Çorlu und Bursa außerhalb Istanbuls, aber nah genug, um ihre Ware innerhalb weniger Stunden liefern zu können. Gerade in Anbetracht des mehrstufigen Produktionsprozesses, in dem die Waren laufend zwischen verschiedenen Betrieben zirkulieren, ist diese räumliche Nähe ausschlaggebend für die Einhaltung der kurzen Produktionszeiten. Yilmaz nutzt also (trotz steigender Produktionskosten in Istanbul) die Zentralität und Dichte des Sektors in und um Merter, die an kostengünstigeren Standorten meist (noch) nicht zu finden ist (► 5.2.2). Zudem hat der Westen Istanbuls deutliche Vorteile gegenüber den anatolischen Produktionsregionen hinsichtlich des Transports der Waren in EU-Länder.

Das Kreisdiagramm ■ 5.1.f visualisiert die Verteilung der aufeinanderfolgenden Produktionsschritte auf unterschiedliche Unternehmen, wobei jener Arbeitsbereich hervorgehoben ist, der von Yilmaz Giyim übernommen wird. Wie die meisten türkischen Exportunternehmen tritt Yilmaz seinen Kunden gegenüber als Full-Package-Anbieter auf (► 4.1.4) (vgl. Neidik und Gerffi 2006): Er erstellt seine eigenen Kollektionen, aus denen der Einkäufer auswählen kann, und liefert auf Bestellung die verkaufsfertige Ware. Somit sind die Kunden in Bereiche wie Design, Schnitterstellung, Materialeinkauf oder die Unterbeauftragung von Drittunternehmen kaum noch involviert. Dies reduziert nicht nur den Aufwand der Einkäufer, sondern ermöglicht auch eine effizientere Produktion und kürzere Lieferzeiten. Das Modell, nach dem Yilmaz die Produktion seiner Waren organisiert, ist im flexiblen Produktionssystem der Türkei weit verbreitet und wird in der Branche oft als *cutting & finishing* bezeichnet. Wie in Abschnitt 4.1.4 bereits ausführlicher dargestellt, gibt dabei der Bekleidungsproduzent die arbeitsintensiven und stark spezialisierten Produktionsschritte an Subunternehmen weiter, während er selbst den Prozess organisiert und nur die ersten und letzten Fertigungsschritte selbst ausführt. Durch dieses Outsourcing werden Kosten und Risiken der Produktion reduziert und die Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Auftragsbedingungen und -anforderungen wird erhöht. Gleichzeitig behält der Produzent die Kontrolle über den Herstellungsprozess und die finale Warenprüfung,¹⁸² was

¹⁸¹ Im Fall eines sogenannten Verdoppelungsvorlaufs wird zunächst eine kleine Zahl an Vertretermodellen (Salesmen Samples) produziert, die die Vertreter*innen der Modeunternehmen und Großhändler ihren Einzelhandelskunden vorführen, und erst nach drei bis vier Monaten, auf Grundlage der Bestellungen des Einzelhandels, erfolgt der Auftrag bei Yilmaz (Interview Yilmaz Rundgang 2015).

¹⁸² Der Zuschnitt der Waren ist zudem weniger arbeitsintensiv, erfordert aber einen hohen Kapitaleinsatz für digital gesteuerte Maschinen sowie qualifiziertes Personal.

besonders für die Zusammenarbeit mit größeren westlichen Auftraggebern und die Einhaltung ihrer strengen Qualitätsstandards wichtig ist.¹⁸³

Mit seiner Praxis der Unterbeauftragung reicht vermutlich auch Yılmaz' Produktionsnetzwerk in den rechtlichen Graubereich hinein, dessen Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der türkischen Bekleidungsindustrie häufig betont wird (► **4.1.4**) (Evgeniev 2008; Dedeoğlu 2008; Tokatli, Kızılgün und Cho 2011). Denn kleine Werkstätten wie Güler Tekstil beschäftigen oft unregistrierte Arbeitskräfte, und sie können die gesetzlichen Arbeitsschutzrichtlinien oder die von den Einkaufsunternehmen geforderten Sozialstandards nicht immer erfüllen (Neidik und Gereffi 2006; Utz und Hibbeler 2010). Eine Inspektion aller an der Produktion beteiligten Unternehmen scheidet aber meist an den begrenzten Kapazitäten der Prüfunternehmen sowie der Intransparenz der Produktionsprozesse (Interview Einkaufsbüro A 2013; Interview Inspekteurin 2013; Interview 2 Seçkin 2015). Darüber hinaus ist die Auslagerung zentraler Produktionsschritte auch räumlich bedingt: Zum einen sind in Merter die Gewerbeflächen zu teuer geworden, um dort Nähwerkstätten wirtschaftlich betreiben zu können (► **5.2.1**), zum anderen finden sich in den jüngeren, peripher gelegenen Arbeitervierteln wie Sultangazi inzwischen weit mehr Arbeitskräfte für diesen Tätigkeitsbereich (► **4.3**). Das arbeitsteilige Produktionssystem nutzt damit auch strategisch die unterschiedlichen Standorteigenschaften der Stadtgebiete für die jeweiligen Arbeitsschritte und fasst den westlichen Innenstadtbereich quasi zu einer flexibel agierenden Bekleidungsfabrik zusammen (■ **5.1.e**). Die räumliche und organisatorische Ausdifferenzierung ist beim arbeitsaufwendigen „embellished look“ besonders stark, wie bereits Tokatli, Kızılgün und Cho (2011) festgestellt haben.

In seiner Netzwerkposition als exportierendes Bekleidungsunternehmen bzw. First-Tier-Supplier bildet Yılmaz Giyim funktional wie räumlich eine Schnittstelle zwischen der transnationalen Vermarktung und der lokal organisierten Fertigung der Bekleidung. In Abbildung ■ **5.1.g** wird Yılmaz' Schlüsselposition in der vielstufigen Hierarchie der vernetzten Unternehmen und ihrer Produktionsbeziehungen deutlich. Seine heutige Rolle innerhalb der Produktionsnetzwerke ist das Ergebnis einer graduellen Entwicklung seit der Unternehmensgründung: Von einem spezialisierten Kleinbetrieb konnte Yılmaz zum Bekleidungshersteller expandieren, der seine Produkte international vermarktet. In seinem spezifischen Produktsegment baut er dabei auf das Know-how und die Angebote der eigenen Stickerei. Nach Humphrey und Schmitz (2002) entspricht das einem „funktionalen Upgrading“ vom Subunternehmen zum First-Tier-Supplier. Eine ähnliches Upgrading innerhalb des Produktionsnetzwerks ist auch für das Unternehmen Aksu zu konstatieren (siehe Kapitel 6), das sich von einer Wäscherei und Färberei zum Hersteller von Jeans entwickelte. Yılmaz hat mit der Modell- und Kollektionserstellung sowie der Entwicklung neuer Applikationstechniken zudem Designaufgaben übernommen, die früher bei den Modefirmen lagen und in der Literatur meist als höherwertig eingestuft werden (Tokatli und Kızılgün 2009; Evgeniev und Gereffi 2008). Auch dieses funktionale Upgrading zum Full-Package-Angebot (inklusive Design) ist kennzeichnend für die Entwicklung türkischer Exportproduktionsunternehmen seit den 1990er Jahren (► **4.1.4**). Eine deutlich höhere Wertschöpfung für die türkischen Unternehmen durch die Übernahme von Full-Package-Produktion und Design wird von Neidik und Gereffi (2006) und von Tokatli (2013) allerdings angezweifelt. Diese zusätzlichen Aufgaben würden von den Einkaufsunternehmen vielmehr erwartet, sie seien zur Notwendigkeit geworden, um im Fast-Fashion-System wettbewerbsfähig zu bleiben (► **4.1.4**). Nur wenigen türkischen Produktionsfirmen ist es bislang gelungen, eigene Brands erfolgreich

¹⁸³ Bekleidungsunternehmen, die als „Organisationsfirmen“ ganz ohne eigene Produktionsbereiche operieren, sind ebenfalls nicht unüblich in der Türkei. Dieses Modell ist besonders im Segment des Kofferhandels verbreitet, wo einzelne Großhändler ihre Kollektionen von einem Netzwerk kleinerer Produktionsbetriebe fertigen lassen (Piart 2018) und wo weniger strenge Qualitätskriterien angesetzt werden (Interview Einkaufsbüro A 2013).

zu etablieren. Auch Yilmaz Giyim hat keine eigene Marke entwickelt¹⁸⁴ und trotz der Upgrading-Schritte bleibt sein Unternehmen auf einen Nischenmarkt mit kleinen Bestellmengen beschränkt. Dennoch ist Murat Yilmaz der Ansicht, dass sich die Türkei – nach dem Vorbild Frankreichs, Italiens oder Deutschlands – mittelfristig vom Produktions- in ein Modeland entwickeln werde (Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

5.1.3 Fazit Akteur und Netzwerk

In Abschnitt 5.1 wurde ein spezifischer Arbeitsbereich innerhalb des türkischen Produktionssystems in den Blick gerückt: der des Produktionsunternehmens, das die Fertigung von Bekleidung organisiert und seine Produkte an internationale Einkäufer – meist aus Westeuropa – vermarktet. Beispielhaft wurde der Bekleidungsproduzent Yilmaz Giyim untersucht, dessen Entwicklung und Produktionsbeziehungen für das türkische Produktionssystem in vielerlei Hinsicht kennzeichnend sind. Gleichzeitig handelt es sich um ein Unternehmen, das mit zahlreichen vergleichbaren kleinen und mittelgroßen Betrieben die Entwicklung Merters zu einem bedeutenden Textilviertel vorangetrieben hat. Anhand der Betrachtung dieses Akteurs, seiner spezifischen Tätigkeit und seiner funktionalen und räumlichen Einbindung in translokale Produktionsnetzwerke konnte die erste Forschungsfrage beantwortet werden (■ 3.a).

Die Untersuchung hat sich dem Produktionsort Merter aus der Netzwerkperspektive angenähert. Mithilfe von Karten und Diagrammen wurde gezeigt, auf welche Weise der Bekleidungsproduzent Yilmaz an der Schnittstelle zwischen westeuropäischen Einkaufsunternehmen und einem lokal organisierten, stark arbeitsteiligen Produktionsnetzwerk agiert, dessen räumliche Reichweite sich weitgehend auf den westlichen Innenstadtbereich Istanbuls beschränkt. Nach dem Modell des *cutting & finishing* greift Yilmaz flexibel auf zahlreiche Subunternehmen im näheren Umfeld Merters zurück und kann dadurch seinen Kunden eine große Auswahl an Applikationstechniken, niedrige Preise und kurze Lieferzeiten bieten. Die Kartierung einer beispielhaften Produktionskette liefert eine erste Verräumlichung der Netzwerkperspektive und deutet an, wie das flexible Produktionssystem auch kleinräumliche Differenzen innerhalb städtischer Gebiete nutzt.

Die Expansion des Unternehmens vom Stickereibetrieb zum Bekleidungsproduzenten, der seinen internationalen Kunden Full-Package-Produktion inklusive Designleistungen bietet, steht beispielhaft für das schrittweise Upgrading der türkischen Bekleidungsindustrie während der 1990er Jahre. Doch obwohl Yilmaz Giyim sich so in Bereichen der Güterkette etablieren konnte, die früher bei den Lead Firms der Branche lagen und mit einer höheren Wertschöpfung assoziiert werden, bleibt das Unternehmen mit der Fertigung kleiner Produktionsmengen auf einen Nischenmarkt beschränkt.

Auf diese Erkenntnisse aufbauend soll in den folgenden Abschnitten gezeigt werden, wie derartige Produktionsnetzwerke und ihre Dynamiken den Standort Merter geprägt haben und welchen Einfluss gleichzeitig die physisch-räumlichen Voraussetzungen und Transformationen Merters auf die Entwicklung des Produktionssystems und seine Standortstruktur nahmen.

¹⁸⁴ Innerhalb der Yilmaz-Gruppe wurde nur für das Großhandelsunternehmen des Bruders vorübergehend eine eigene Jeans-Brand im Rahmen des Kofferhandels vermarktet (Interview Yilmaz 2015).

5.2 Ort: Das Textilviertel Merter und sein städtisches Umfeld

Das Istanbuler Gewerbeviertel Merter, in dem Yılmaz Giyim und zahlreiche andere türkische Bekleidungsproduzenten ihre Firmensitze haben, befindet sich in zentraler Lage, knapp drei Kilometer westlich der historischen Stadtmauern Istanbuls. Merter war Ende der 1960er Jahre zunächst als Gewerbegebiet für Holzhändler geplant worden, entwickelte sich aber mit dem Boom der türkischen Bekleidungsindustrie in den 1980er Jahren zu einem Produktionsgebiet kleiner Bekleidungs- und Textilunternehmen und wurde bald zum dichtesten Cluster des Sektors in Istanbul. In den 1990er Jahren begannen die Unternehmen jedoch vermehrt, ihre Produktion in andere Stadtgebiete zu verlagern. Seit etwa 2000 wandelt sich Merter zunehmend zu einem Großhandelsviertel für industrielles Zubehör und den professionalisierten Kofferhandel mit Bekleidung. Die weitere Transformation vom Produktions- in ein Geschäftsviertel und das Place-making als „Merter Fashion Center“ wird seit einiger Zeit von dem lokalen Unternehmerverband MESIAD und durch städtische Planungen vorangetrieben.

Abschnitt 5.2 stellt die Ergebnisse des zweiten Analyseschritts vor, um damit den zweiten Fragenkomplex zu beantworten, der die lokalen Bedingungen und translokalen Kräfte des Coupling zwischen Ort und Produktionsnetzwerk und die stadtreionale Einbettung sowie die „territorialen Effekte“ (Kelly 2013) des betrachteten, in transnationale Netzwerke integrierten Produktionsschritts zu ergründen sucht (■ 3.a). Zu diesem Zweck zeichnet Abschnitt 5.2.1 die Entstehung und Entwicklung des Textilviertels Merter im Kontext der rasanten Urbanisierung und Industrialisierung der westlichen Istanbuler Stadtgebiete nach und analysiert seine Einbettung in das äußerst heterogene städtische Umfeld. Ein Exkurs vermittelt Hintergründe zum sogenannten Kofferhandel in Istanbul, der Merters Entwicklung immer stärker beeinflusst (Abschnitt 5.2.X). Anschließend betrachtet Abschnitt 5.2.2 das Coupling zwischen dem Standort Merter und der vernetzten Bekleidungsproduktion in zeitlicher Perspektive. Abschnitt 5.2.3 nimmt dann die Strategien und Maßnahmen der Stadtplanung in den Blick, die Einfluss auf die Entwicklung Merters zu nehmen suchten, und untersucht ihre Bedeutung für das Coupling und die lokale Raumproduktion. Ein weiterer Exkurs stellt die Planung – und das häufige Scheitern – von Kleingewerbebezonen als Instrument der räumlichen Verlagerung von Kleinbetrieben in Istanbul dar, das auch bei der Gründung Merters Anwendung fand (Abschnitt 5.2.Y). In Abschnitt 5.2.4 werden schließlich die Forschungsergebnisse in Bezug auf die zweite Forschungsfrage resümiert und die gegenseitige Transformation von globalisierter Bekleidungsproduktion und dem Standort Merter diskutiert.

Abschnitt 5.2 betrachtet das Gewerbeviertel Merter¹⁸⁵ in seinem erweiterten städtischen Umfeld, dem Istanbuler Westen. Die Untersuchungen fokussieren auf verschieden große Ausschnitte der Stadt, die jeweils einen Umkreis von 5 bis 20 Kilometern um Merter erfassen. Die städtebauliche Struktur des Gebiets selbst wird in Abschnitt 5.3 eingehend behandelt. Merter liegt, wie aus der Übersichtskarte ■ 5.2.a hervorgeht, unweit des alten Istanbuler Stadtzentrums im Stadtbezirk Güngören,¹⁸⁶ etwas nördlich der Stadtautobahn E 5, der wichtigsten innerstädtischen Ost-West-Arterie. Das Gewerbegebiet, das durch seine kompakt geplante Baustruktur eine klar definierbare räumliche Einheit bildet (■ 5.2.i), befindet sich in einer städtischen Übergangszone

¹⁸⁵ Der Name „Merter“ bezeichnete zunächst ein Wohngebiet, das um 1960 nahe der neuen Stadtautobahn E 5 entstand. Heute wird mit diesem Namen vor allem das Gewerbe- und Geschäftsviertel assoziiert, das sich im Norden an das Wohngebiet anschließt und hier Gegenstand der Untersuchung ist.

¹⁸⁶ Güngören ist erst seit 1992 ein eigenständiger Bezirk von Istanbul. Zuvor war Güngören ein Teilbezirk von Bakırköy. Seit der Abspaltung von Esenler im Jahr 1993 existiert der Bezirk Güngören mit seiner heutigen Fläche (Güngören Belediyesi 2019).

zwischen dem inneren Industriering im Osten, weitläufigen, dichten Arbeiterwohngebieten im Westen und bürgerlichen Wohngebieten im Südwesten.

5.2.1 Die Entwicklung Merters zum Standort der vernetzten Bekleidungsproduktion

Urbanisierung und Industrieentwicklung im Gebiet um das heutige Merter

Das Stadtviertel Merter entwickelte sich ab den späten 1950er Jahren in der Nähe des Dorfes Güngören¹⁸⁷ auf Ländereien, die dem Gutsbesitzer und Nationalhelden Ahmet Muhtar Merter gehörten¹⁸⁸. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts hinein war die Gegend ländlich geprägt und ein beliebter Erholungsort für die Bevölkerung Istanbuls.¹⁸⁹ Nach 1950 setzte im Gebiet des heutigen Merter der Prozess der Urbanisierung ein. In dieser Zeit entwickelte sich bereits ein zweiter Ring von Gecekondu außerhalb der Stadtgrenzen Istanbuls, der auch das Gebiet um Güngören einschloss (Tekeli 1992, 59). Die Siedlungsentwicklung nach Westen wurde zum einen durch die Eröffnung der Stadtautobahn E 5 im Jahr 1956 befördert (Zikrullah und Çalışkan 2012, 40), zum anderen durch die wachsenden Industriegebiete westlich der Stadtmauern (Topkapı-Maltepe, Rami-Topçular und Zeytinburnu) und die zunehmende Neuansiedlung von Industrie entlang der E 5 (■ 5.2.a). Wie bereits in Abschnitt 4.2.1 dargestellt, bedingten sich im Gebiet um Güngören zu dieser Zeit die Errichtung von Industrieanlagen und Gecekondu gegenseitig (gungoren.gov.tr o. J.b). In der Folge begannen die Landbesitzer, Ackerflächen an Immobilienentwickler zu verkaufen, die das Land parzellierten und weiterverkauften. So kam es zu einer regen Bautätigkeit in der Region, und die Einwanderung aus Anatolien ließ die Bevölkerungszahlen immer stärker wachsen. Die Dorfgemeinde Güngören zählte 1955 nur 237 Einwohner*innen (Güngören Belediyesi 2016, 24); 1965 waren es fast 10.000, und 1970 bereits über 20.000 (Wikipedi 2017, Daten: TÜİK). In den 1960er Jahren begann der Aufbau der Infrastruktur mit dem Straßenbau, der Elektrifizierung und Wasserversorgung, zudem wurde die erste Busanbindung an das Stadtzentrum geschaffen (Güngören Belediyesi 2016, 24; Emlak Ansiklopedisi o. J.).

Während sich auf diese Weise vor allem westlich von Merter, in den heutigen Stadtvierteln Güngören, Bahçelievler und Bakırköy, große Wohngebiete entwickelten, blieb das Gebiet des heutigen Merter bis 1970 noch wenig bebaut, wie in den Abbildungen ■ 5.2.b und ■ 5.2.c zu sehen ist (Emlak Ansiklopedisi o. J.). Seit den späten 1950er Jahren wurden aber im direkten Umfeld Merters die ersten größeren Bauprojekte geplant. Die neue städtische Wohnsiedlung Tozkoparan östlich des heutigen Gewerbegebiets Merter sollte die Ausbreitung der hier bereits angesiedelten Gecekondu verhindern (Interview Planungsamt Güngören 2015; Güngören Belediyesi 2016, 40).¹⁹⁰ Zur gleichen Zeit entschied der Gutsbesitzer Merter, auf einem Gebiet nahe

¹⁸⁷ Das Dorf mit dem ursprünglichen Namen Vidos war seit byzantinischer Zeit von Griechen bewohnt. Bereits seit dem 18. Jahrhundert wurde in seiner Gegend Textilhandwerk betrieben – die traditionellen Tuchmacher nutzten die reichen Grundwasserquellen zum Waschen und Färben ihrer Waren (gungoren.gov.tr o. J.c; Bimtaş und Vezir Consulting 2006b, 207). Im Jahr 1936 erhielt das Dorf den türkischen Namen Güngören, nachdem die griechischen Bewohner*innen im Zuge des vereinbarten „Bevölkerungsaustauschs“ zwischen Griechenland und der Türkei durch aus Griechenland umgesiedelte Türk*innen ersetzt worden waren (Wikipedia 2017; Güngören Belediyesi 2016, 23; gungoren.gov.tr o. J.c).

¹⁸⁸ Merters Familie stand seit Generationen im höheren Dienst des Osmanischen Reiches, zuletzt als Schatzmeister, und hatte vom Sultan das Landgut Haznedar (Schatzmeister) erhalten (Bahçelievler Belediyesi 2008; hurriyet.com.tr 2003). Während des türkischen Befreiungskriegs machte sich Ahmet Muhtar Merter einen Namen als Widerstandskämpfer gegen die griechische Besatzung Thrakiens. Anschließend kehrte er zurück auf sein Landgut und betrieb hier in den ersten Jahrzehnten der Republik neben der Landwirtschaft eine Molkerei, eine Ziegelei und einen Kalksteinbruch (Bahçelievler Belediyesi 2008; hurriyet.com.tr 2003).

¹⁸⁹ In dieser Zeit war das Land um Güngören im Wesentlichen im Besitz dreier privater Landgüter, einer Stiftung, der Davutpaşa Kaserne sowie der Dorfbewohner*innen (Güngören Belediyesi 2016, 24).

¹⁹⁰ So wird die Siedlung auch als „Gecekondu-Präventionszone“ (*gecekondu önleme bölgesi*) bezeichnet (Interview Planungsamt Güngören 2015; Güngören Belediyesi 2016).

der E 5 Wohnhäuser zu errichten. Das Wohnviertel Merter – bestehend aus viergeschossigen Wohnhäusern mit Gärten für die Mittelschicht – wurde allerdings erst ab 1968 realisiert (Bahçelievler Belediyesi 2008; MESIAD 2015; Interview Planungsamt Güngören 2015; Tekeli 1992, 95; Güngören Belediyesi 2016, 24) (■ 5.2.c, ■ 5.2.l).¹⁹¹ In den 1970er Jahren setzte die Familie Merter ihre Bauprojekte fort und veräußerte Land für den städtischen Wohnungsbau (Bahçelievler Belediyesi 2008). Ein Großteil des Siedlungswachstums in der weiteren Umgebung beruhte aber weiterhin auf privater Bautätigkeit ohne offizielle Masterpläne. Immobilienentwickler kauften das Ackerland, parzellierten es und verkauften es weiter. Einzelne Familien oder Baufirmen errichteten vier- bis fünfgeschossige Wohnhäuser in dichten Baublöcken und verkauften Wohnungen an neu ankommende Migrant*innen. Nach diesem Modell, das auch als *yapsat* (Bauen und Verkaufen) bezeichnet wird, entstand in den 1970er Jahren ein dichter Siedlungsteppich westlich von Merter im heutigen Bezirk Güngören¹⁹² (Tekeli 1992, 90ff) (■ 5.2.l). So erhöhte sich der Wohnungsbestand im Bezirk Bakırköy, dem Merter und Güngören damals angehörten, von 33.000 Einheiten im Jahr 1970 auf 284.000 im Jahr 1984 (Tekeli 1992, 95, Daten: „census of buildings“). Gleichzeitig wuchs die Einwohnerzahl Güngörens zwischen 1970 und 1980 von 22.160 auf 74.761 (■ 5.2.b) (Vikipedi 2017, Daten: TÜİK).

Parallel und in Wechselwirkung zu den neu entstehenden Wohngebieten entwickelte sich die Industrie im Westen Istanbuls. Abbildung ■ 5.2.b zeigt die gleichzeitige Ausdehnung und Verdichtung von Siedlungs- und Industrieflächen seit den 1970er Jahren in drei Zeitschnitten. Wie auf der ersten Karte (1970) zu sehen ist, etablierte sich ein erster Industriering direkt außerhalb der alten Stadtmauern, der von Zeytinburnu über Topkapı-Maltepe und Rami-Topçular in nördlicher Richtung verlief (Tekeli 1992) (► 4.2.1) (■ 4.2.a, ■ 4.2.b). Bereits zu dieser Zeit wiesen die Gemeinden westlich der Stadt einen verhältnismäßig hohen Anteil an Betrieben und Beschäftigten in der Textilproduktion auf (Standl 1994, 25–27). In der Folgezeit verdichtete sich der erste Industriering und wurde zunehmend von neuen Siedlungsflächen umschlossen. In den 1970er Jahren entstand dann ein zweiter Industriering am westlichen Stadtrand, der von Bakırköy im Süden über Güngören und Bağcılar weiter nach Esenler und Küçükköy im Norden verlief (Tekeli 1992, 88). Dieser deutet sich auf der ersten Karte (1970) bereits an und ist auf der zweiten Karte (1982) schon stärker ausgeprägt (■ 5.2.b). Diese „Hochphase der industriellen Suburbanisierung“ (Standl 1994, Tabelle 2.1.4), die in Abschnitt 4.2.1 im Kontext der Istanbuler Stadtentwicklung eingehend dargestellt wurde, beruhte auf dem andauernden Wachstum der Industrie und den schwindenden räumlichen Möglichkeiten in zentraleren Lagen, sie folgte aber auch den Arbeiter*innen, die zunehmend in den westlichen und nördlichen Vorstädten lebten. Als weitere Gründe der Betriebsverlagerung an die Stadtränder führt Tekeli (2013) an, dass sich der Warentransport zunehmend vom Wasser auf die Straße verlagerte und es außerhalb der Stadtgrenzen weniger bau- und arbeitsrechtliche Beschränkungen¹⁹³ gab.

Die ersten größeren Fabriken um Merter siedelten sich nahe der Hauptverkehrsachse E 5 an: Bereits in den 1960er Jahren entstand direkt an der Autobahn eine Konservenfabrik. Seit 1969 wurde im Westen von Merter die Efes-Brauerei betrieben (sozcu.com.tr 2017) (■ 5.2.b, ■

¹⁹¹ Ein deutsches Büro erarbeitete 1959 den Masterplan für die Siedlung. Sie wurde mit dem Slogan „Mertler, das moderne Viertel von morgen“ (*Yarının modern mahallesi Mertler Sitesi*) (Bahçelievler Belediyesi 2008) beworben. Später bezeichnete man die Häuser auch als „Simitaş Blocks“: „Prefabricated construction by Simitaş started with a project of 80 housing units a year in 1968 in Mertler Residential Estate and reached an annual capacity of 350 housing units in the middle of 1970's“ (Tekeli 1992, 95).

¹⁹² Das *yapsat*-Modell kam in der Folge auch bei der Überbauung älterer, bereits legalisierter Gecekondu-Gebiete zum Einsatz, wie etwa in Zeytinburnu, das im Süden an Merter angrenzt (Tekeli 1992, 90ff).

¹⁹³ Zum Beispiel seien einige Textilbetriebe aus dem Zentrum nach Rami-Topçular umgezogen, weil die Gewerkschaften erwirkt hatten, dass in der Stadt nach ein Uhr nachts nicht mehr gearbeitet werden durfte (Tekeli 2013).

5.2.k). Etwa 400 Meter südlich der E 5 hatte sich Mitte der 1960er Jahre die Stofffabrik Akin angesiedelt. 1968 wurde dann als Pionier der Bekleidungsindustrie in Merter die Fabrik des türkischen Modehauses Vakko errichtet. Die 29.000 Quadratmeter große Anlage entstand östlich des Wohngebiets Merter, etwas zurückgesetzt von der Autobahn. Wie das Luftfoto (■ **5.2.e**) zeigt, war sie zur Zeit ihrer Entstehung noch von Feldern umgeben. Die Vakko-Fabrik begann 1969 mit der Produktion hochwertiger Bekleidung und bedruckter Seidenschals sowohl für die eigene Marke als auch für westliche Luxusbrands. Das Gebäudeensemble aus Fabrikhallen und Verwaltungsgebäude, entworfen von Haluk Baysal, ist ein frühes und bemerkenswertes Beispiel moderner Industriearchitektur in der Türkei.¹⁹⁴ In den 1970er Jahren waren auch Immobilienentwickler an der Expansion von Industrieflächen in den Randgemeinden von Istanbul beteiligt: Zum einen kauften sie – wie oben für den privaten Wohnungsbau beschrieben – Land, um es zu parzellieren und an Industriebetriebe zu verkaufen. Zum anderen errichteten sie mehrgeschossige Gewerbekomplexe und vermieteten oder verkauften einzelne Einheiten an Kleinbetriebe nach dem *yapsat*-Modell – so zum Beispiel in den zentral gelegenen Industriegebieten Topkapı-Maltepe und Rami-Topçular, wo die Flächen bereits knapp wurden (Tekeli 1992).

Neben der privaten und spekulativen Entwicklung von Industrieflächen begannen Kommunen und Genossenschaften mit der Einrichtung von Kleinindustrieregionen (*Küçük sanayi siteleri*) auf planmäßig erschlossenen Arealen, um Raumangebote für kleine Gewerbe- und Handwerksbetriebe zu schaffen und sie damit zum Verlassen der engen und überfüllten Altstadtviertel zu bewegen. Diese Gebiete sind meist aus einer Hand geplant, sie bestehen aus dichten Strukturen gleichförmiger Bauten und sind in der Regel auf eine bestimmte Branche ausgerichtet (Standl 1994, 78ff; Tekeli 1992) (siehe Exkurs 5.2.x). In Merter und Umgebung entstanden während der 1970er Jahre drei dieser Kleingewerbegebiete (■ **5.2.k**): Zunächst wurde für Umzugs- und Transportunternehmen, die sich bislang südlich des alten Hauptbahnhofs (Sirkeci) konzentriert hatten, im Norden von Zeytinburnu eine Kleingewerbezone mit Lagerhäusern – die Ambarlar Sitesi – gebaut.¹⁹⁵ Westlich daran angrenzend wurde ein Kleinindustrieregion für Schmiede, die Demirciler Sitesi, eingerichtet. Beide Gebiete liegen direkt an der E 5, wenige Hundert Meter südöstlich von Merter (Tekeli 1992); sie sind durch parallele Erschließungsstraßen und ein strenges Raster aus eingeschossigen Gewerbebauten gekennzeichnet. Nach dem Luftbild von 1982 (■ **5.2.d**) waren sie zu diesem Zeitpunkt zu weiten Teilen fertiggestellt.

Als drittes Kleingewerbegebiet wurde die Zone für das Holzgewerbe – die Keresteciler Sitesi – geplant, die dem heutigen Textilviertel Merter entspricht. Auch die Holzhändler und holzverarbeitenden Betriebe (*keresteciler*), die auf der historischen Halbinsel um Yenikapı und am Goldenen Horn aktiv waren, sollten die Innenstadt verlassen, unter anderem aufgrund der Brandgefahr (Tiryaki 2015; Interview Merter Vakfı 2017). Bereits in den 1960er Jahren plante man, sie in einem neuen Gewerbegebiet für Holzhändler in Merter zu versammeln (Interview Yılmaz/MESIAD 2015). Das vorgesehene, etwa 72 Hektar große Areal (Tekeli 1992, 84), das nördlich an das Wohngebiet Merter grenzte und sich ebenfalls im Besitz der Familie Merter befand, war Ende der 1960er Jahre eine der letzten großen unbebauten Flächen in dieser Gegend, wie auf dem Luftbild von 1970 (■ **5.2.c**) deutlich wird. Wie es für Kleingewerbegebiete einer Branche üblich war (siehe Exkurs 5.2.x), formierte sich auf Betreiben städtischer Behörden¹⁹⁶

¹⁹⁴ Die Fabrikarchitektur integrierte eine ganze Reihe von Wandbildern und Skulpturen bekannter türkischer Künstler*innen sowie eine Kunstgalerie (Vakko o. J.; Cengizkan; Özdamar 2019).

¹⁹⁵ 1977 zogen laut Tekeli (1992) 116 Mitglieder der Transportunternehmervereinigung an den neuen Standort um. Im Jahr 2020 wurde die Ambarlar Sitesi, die sich heute in bester Innenstadtlage befindet, abgerissen, wie auf dem Google-Satellitenbild zu sehen ist.

¹⁹⁶ Vertreter des Planungsamts Güngören und der Stiftung Merter Keresteciler Sitesi Güzelleştirme Eğitim ve Kültür Vakfı (Interview Merter Vakfı 2017) sprechen von einer Steuerung durch die Stadtverwaltung. Laut einem ehemaligen Geschäftsführer des Vereins MESIAD wurde die Keresteciler Sitesi auf Anordnung des Gouverneurs von

zunächst eine Baugenossenschaft der betreffenden Betriebe¹⁹⁷ (Tekeli 1992, 84). Diese erwarb das Land und beauftragte einen Bebauungsplan, der 1969 erstellt wurde und das Gebiet in 525 Parzellen (Tiryaki 2015, 94) einheitlicher Größe unterteilte (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969; Interview Planungsamt Güngören 2015) (■ 5.3.a). In dichter Bauweise sollten überwiegend dreigeschossige Gewerbegebäude errichtet werden (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969) (► 5.3). Doch im Unterschied zu den meisten Kleingewerbebezonen verteilte man die unbebauten Grundstücke an die Mitglieder der Kooperative und überließ ihnen den Bau der einzelnen Gewerbegebäude (Interview Merter Vakfı 2017). Die sukzessive Bebauung begann allerdings erst in den 1980er Jahren, wie das Luftbild von 1982 (■ 5.2.d) zeigt. Die Straßen waren zu diesem Zeitpunkt bereits angelegt, aber erst vereinzelte Gebäude errichtet.

Zur gleichen Zeit befanden sich zwei Gewerbegebiete nördlich von Merter im Aufbau: Das direkt an die Keresteciler Sitesi angrenzende kleinere Areal scheint sich in den 1960er Jahren zunächst als Wohngebiet entwickelt zu haben, wie das Luftbild von 1970 nahelegt (■ 5.2.c), während das etwas größere Gebiet nördlich davon (Güngören Sanayi) laut einem Mitarbeiter des Planungsamts gleichzeitig mit Merter als Gewerbegebiet geplant und erschlossen wurde (Interview Planungsamt Güngören 2015) (■ 5.2.d). Im Laufe der 1980er Jahre wurden die meisten Grundstücke der Keresteciler Sitesi zügig bebaut. Allerdings entwickelte sich – wie bei vielen anderen Kleingewerbebezonen – die Nachfrage der vorgesehenen Nutzer*innen nicht wie erwartet. Die meisten Istanbul Holzändler entschieden sich dagegen, ihren Betrieb in das Gebiet umzusiedeln – sei es, weil es zu weit von ihren etablierten Märkten entfernt war oder weil es inzwischen für einen Holzumschlagplatz zu zentral gelegen war (Tiryaki 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Interview Planungsamt Güngören 2015; Güngören Belediyesi 2016).¹⁹⁸

Entwicklung Merters als Textilproduktionsgebiet

Die Keresteciler Sitesi wurde also nie intensiv von Holzhändlern genutzt. Stattdessen begann sich hier zunächst unterschiedliches Kleingewerbe anzusiedeln (Interview Planungsamt Güngören 2015). Durch die Vakko-Fabrik wurden vor allem kleinere Zulieferer und Subunternehmen im Textil- und Bekleidungsbereich in die Gegend gezogen (Interview Planungsamt Güngören 2015; hurriyet.com.tr 2003). Zudem setzte in den 1980er Jahren mit der wirtschaftlichen Liberalisierung der Türkei der Boom der exportorientierten Textil- und Bekleidungsindustrie ein (► 4.1.2). Der Standort der Keresteciler Sitesi nahe der Hauptverkehrsader und unweit des Flughafens Istanbul-Atatürk¹⁹⁹ stellte sich als vorteilhaft für den transnational vernetzten Textilsektor heraus, und die Bauten boten passende Gewerbeflächen für kleine und kapitalschwache Betriebe dieser Branche (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Oba und Semerciöz 2005). Die Holzändler vermieteten oder verkauften ihre Immobilien zunehmend an Textilunternehmen und die Keresteciler Sitesi entwickelte sich schnell zu einem prosperierenden Produktionsgebiet für Textilien und Bekleidung. Firmenneugründungen in Merter kam die günstige Verfügbarkeit gebrauchter Textilmaschinen aus Deutschland zugute (Oba und Semerciöz 2005) – was gleichzeitig verdeutlicht, dass der Boom der türkischen Bekleidungsindustrie eine direkte Folge des Offshoring aus Westeuropa war.

Istanbul gebaut (Milliyet 1996). Und Standl (1994, 51) berichtet: „Im Bezirk Bakırköy wurde teilweise mit staatlicher Unterstützung ein weitläufiges Kleinindustriegerbiet – in Kombination mit gleichzeitiger Ansiedlung von Großhandel – in Haznedar/Merter aufgebaut.“

¹⁹⁷ Auf dem Bebauungsplan lautet der Name der Kooperative *İstanbul Kereste Piyasası Mahdut Mesuliyetli Yapı Kooperatifi* (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969). Nach Tekeli (1992, 84) hatte sie 502 Mitglieder.

¹⁹⁸ 1985 formierte sich stattdessen eine weitere Holzändler-Baugenossenschaft und 1987 begann der Bau einer neuen Keresteciler Sitesi auf gut 27 Hektar Fläche in der organisierten Industriezone İkitelli am nordwestlichen Stadtrand (keresteciler.org.tr o. J.).

¹⁹⁹ Der Flughafen Istanbul-Atatürk wurde 2019 durch den neuen Istanbul Airport ersetzt.

Das starke Wachstum der Bekleidungs- und Textilindustrie während der 1980er Jahre betraf ganz besonders die westlichen Vorstädte Istanbuls: Im Bezirk Bakırköy, der damals weite Gebiete im Westen der Stadt umfasste und auch den heutigen Bezirk Güngören einschloss,²⁰⁰ verdoppelte sich zwischen 1981 und 1989 die Gesamtzahl der in der Istanbuler Industriekammer registrierten Betriebe (von 586 auf 1361), während sich die Zahl der Textil- und Lederbetriebe sogar versechsfachte (von 95 auf 603). Die Zahl der Beschäftigten in diesen Sektoren stieg im gleichen Zeitraum ebenfalls stark an (von 17.050 auf 41.709).²⁰¹ Etwa die Hälfte aller Industriebetriebe und -beschäftigten in Bakırköy war 1989 im Textil- und Ledersektor aktiv (Standl 1994, 40/41, 46/47 nach Zahlen der ISO). Standls Auswertung von Daten der Industriekammer und der Handelskammer zeigt die Konzentration des Textilssektors in Merter und dem nördlich angrenzenden Industriegebiet Güngören-Sanayi: Demnach waren hier 1989 etwa 60 Prozent der Beschäftigten in der Bekleidungsproduktion tätig und circa 10 Prozent in der Lederverarbeitung²⁰² (Standl 1994, Karte 10). Im selben Jahr waren in Merter vor allem kleine und mittlere Betriebe mit 20 bis 100 Beschäftigten registriert (Standl 1994, Karte 9).

Mit der fortschreitenden Konzentration der Bekleidungsindustrie in der Keresteciler Sitesi wurden die Gebäude, die zunächst für das Holzgewerbe ausgelegt worden waren, sukzessive zu Bekleidungsfabriken transformiert (Interview Yılmaz/MESIAD 2015) (► 6.3). Die wachsende Nachfrage nach Industrieflächen in Merter führte bereits in den 1980er Jahren zu einem enormen Anstieg der Bodenpreise: Laut einem Zeitungsbericht von 1988 stiegen diese innerhalb von fünf bis sechs Jahren um 1.500 Prozent an.²⁰³ In den 1990er Jahren hatten sich dann bereits viele Unternehmen in Merter zu führenden Bekleidungsproduzenten entwickelt (Interview Yılmaz/MESIAD 2015). Nach Angaben des lokalen Unternehmerversands MESIAD arbeiteten hier Mitte der 1990er Jahre etwa 2.500 Firmen, darunter um die 20 große, etablierte Unternehmen sowie zahlreiche kleine wie auch unregistrierte Betriebe (Milliyet 1996). Angesichts der schnellen und unvorhergesehenen Transformation des Gebiets taten sich mit der Zeit jedoch Schwierigkeiten aufgrund mangelnder Infrastrukturen auf: Stromausfälle, eine ungenügende Wasserversorgung und Kanalisation sowie unbefestigte Straßen und Verkehrsstaus machten den Geschäftsleuten zu schaffen (Tiryaki 2015, 97; Milliyet 1996). Um diese Probleme gemeinsam anzugehen und eine geplante Entwicklung des Gebiets voranzutreiben, gründeten sie 1994 den Verein MESIAD (Merter Sanayici ve İşadamları Derneğidir, Vereinigung der Industriellen und Unternehmer von Merter) (Milliyet 1996).²⁰⁴

1996 wurde die Keresteciler Sitesi offiziell in Merter Tekstil Merkezi (Textilzentrum Merter) umbenannt²⁰⁵ (Tiryaki 2015, 96). Güngören hatte zu dieser Zeit von allen Istanbuler Bezirken die höchste Beschäftigtenzahl in der Textil- und Lederbranche.²⁰⁶ Gleichzeitig begannen aber bereits erste Unternehmen, die größere und günstigere Flächen suchten, das Gebiet wieder zu verlassen oder ihre Produktion an andere Orte auszulagern. Zur räumlichen Verlagerung von Produktionskapazitäten und Unternehmensverwaltungen gibt es keine quantitativen

²⁰⁰ Siehe Fußnote 187.

²⁰¹ Im Unterbezirk Güngören stieg die Gesamtzahl der Industriebeschäftigten noch stärker: von 4.458 im Jahr 1980 auf 14.820 im Jahr 1990 (Bimtaş Arbeitsgruppe 2006a, Tabelle 6, nach Zahlen der ISO).

²⁰² Als weitere Sektoren sind hier die Lebensmittelherstellung und der Bereich Holz, Papier und Druck mit jeweils etwa 5 % der Beschäftigten aufgeführt (Standl 1994, Karte 10).

²⁰³ Demnach sei Merter noch 1980 ein Autofriedhof gewesen – nun werde hier ein 735 m² großes Grundstück für bis zu 1,5 Milliarden TL verkauft (Tan 1988).

²⁰⁴ Als weiteres Ziel des Vereins nennt der Vertreter von MESIAD im Zeitungsinterview 1996, Merter und das benachbarte Gelände der Davutpaşa-Kaserne zu einer Freizone zu machen (Milliyet 1996). Dieser Plan wurde aber nicht realisiert.

²⁰⁵ Trotz der Umbenennung hält sich der Name Keresteciler Sitesi bis heute.

²⁰⁶ Nach staatlicher Statistik waren 1995 in Güngören 16.335 Beschäftigte in der Textil- und Lederbranche tätig (Bimtaş Arbeitsgruppe 2006a, Tabelle 9, nach Zahlen nach DIE).

Erfassungen²⁰⁷. Im Zuge meiner Interviews und Desktoprecherchen stieß ich aber auf eine Reihe von Firmen, die ihr Geschäft während der 1980er Jahre in Merter aufgebaut hatten und ab den 1990er Jahren an andere Orte expandierten oder umzogen. Die Verlagerungsbewegungen von sechs ausgewählten Unternehmen, die auf eine breitere räumliche Dynamik hindeuten, sind in Karte ■ 5.2.f dargestellt. Ein mittelgroßer Betrieb für Rundstrickprodukte zog zum Beispiel schon 1990 von Mieträumen in Merter in ein eigenes Gebäude in Halkalı (etwa 8 km nordwestlich) um (Interview 2 Rundstrickwarenproduzent 2015). Die Jeansfirma Kaya Denim (► 6.1.2) zog erst 2005 von Merter nach Yenibosna (etwa 5 km westlich) um (Interview Kaya Denim 2015).²⁰⁸ Auch einige große, heute international agierende Konzerne wie Eroğlu, Şahinler oder Çalik begannen ihre Karriere in Merter. Während sich etwa Eroğlu bereits in den frühen 1990er Jahren einen neuen Firmensitz in dezentraler Lage einrichtete (Interview Eroğlu 2013; eroglugiyim.com o. J.b), verlagerten Şahinler und Çalik nur ihre Produktion an periphere Standorte und blieben mit ihren Hauptverwaltungen zunächst in Merter. Die Şahinler Holding betreibt seit den 1990er Jahren große Textilfabriken in der Region Çorlu und in Südbulgarien, später auch in Ägypten, behielt aber noch bis 2015 ihren Hauptsitz samt einer kleinen Produktionslinie in Merter²⁰⁹ (Interview 2015). Kleinere Produktionsfirmen, wie etwa Yilmaz Giyim, verschlankten ihre Produktionsaktivitäten in Merter und griffen zunehmend auf Subunternehmen in anderen Stadtbezirken zurück. Aufgrund steigender Immobilienpreise in Merter und auch aufgrund höherer Lohnkosten in diesem Teil der Stadt wanderten die arbeitsintensiven Kernbereiche der Produktion – allen voran das Nähen – langsam aus Merter ab (Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

Außerdem wurde die Produktionstätigkeit in Merter zunehmend von Handelsaktivitäten verdrängt. Zum einen entwickelte sich hier der Großhandel mit Stoffen und allen Arten von industriellem Zubehör – von Knöpfen über Reißverschlüsse und Kordeln bis hin zu Strasssteinchen und Perlen –, der bald eine gesamtstädtische Bedeutung gewann. Zum anderen begann sich um 2000 der sogenannte Kofferhandel nach Merter auszudehnen. Besonders im südöstlichen Teil des Viertels konzentrierten sich die Geschäfte des Bekleidungs Großhandels. Die Lager- und Fabrikgebäude wurden hier sukzessive zu Handelszentren umgebaut, die meist mehrere Showrooms verschiedener Händler aufnehmen (► 5.3.2 und ► 5.4.X). Die starke Nachfrage nach Handelsflächen ließ die Immobilien- und Grundstückspreise weiter steigen.²¹⁰

Gegen Mitte der 2000er Jahre stellte das IMP (Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center) im Rahmen seiner umfangreichen Analysen zur Industrieentwicklung Istanbul (► 4.2.3) fest, dass sich in Güngören das dichteste und am stärksten vernetzte Textilcluster der Metropolregion befand. Hier kam hauptsächlich zum Tragen, dass der Zubehör- und Stoffhandel in Merter Textilbetriebe in ganz Istanbul belieferte. Im Gebiet Merter seien zur Zeit der Studie (um 2005) 3.700 Betriebe ansässig gewesen, in denen 300.000 Menschen arbeiteten. Zudem identifizierte die Studie ein Schuhproduktionscluster im Gewerbegebiet nördlich von Merter, das wesentlich kleiner war als das Textilcluster, aber 20 Prozent der Schuhproduktion Istanbul verzeichnen konnte²¹¹ (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b, 63ff, 203ff).

²⁰⁷ Siehe aber Güvenç (1992) für die Standortmobilität von Unternehmen in den 1960er bis 1980er Jahren.

²⁰⁸ Als Gründe für den Umzug gab der Geschäftsführer im Interview an: „Merter was very congested so it was difficult to move around due to traffic. We needed more space. There were several businesses in each building, so you could not expand the space. And also were dependend on the common services like lifts because multiple businesses were using the same.“ (Interview Kaya Denim 2015)

²⁰⁹ Şahinler stellte 2008 seine Produktion in Merter ein und verlagerte seine Hauptverwaltung um 2014/15 nach Beylikdüzü (Interview 2015).

²¹⁰ Laut einem Zeitungsartikel von 2003 wurden Grundstücke von 750 m² Größe für bis zu drei Millionen US-Dollar verkauft (hurriyet.com.tr 2003).

²¹¹ Kleine Schuhmacherbetriebe, die vor allem für den Kofferhandel in Laleli produzierten, hatten sich seit den frühen 1990er Jahren aus der Altstadt hierher verlagert, um von mehr Raum und moderneren Produktionsbedingungen zu profitieren (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b, 63ff, 203ff).

5.2.X Exkurs: Strukturen und Räume des Kofferhandels in Istanbul

Der Name und die heutige Form des Kofferhandels (*bavul ticareti*) gehen auf die Praxis zahlreicher individueller Kleinhändler*innen und Einkaufstourist*innen aus Osteuropa und der ehemaligen Sowjetunion zurück, westliche Bekleidung und Konsumgüter in kleinen Mengen in Istanbul einzukaufen und diese in Koffern und Taschen selbst in ihre Herkunftsländer zu transportieren, um sie dort auf Märkten oder an lokale Händler*innen weiterzuverkaufen (Piart 2012).²¹² Diese Form des informellen Kleinhandels kam bereits in den 1980er Jahren auf – die Händler*innen kamen aus Polen, Ungarn und arabischen Nachbarländern (Piart 2012), später auch aus Jugoslawien.²¹³ Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs stieg die Zahl der Händler*innen – zum Großteil waren es Frauen – aus GUS-Staaten und ehemaligen Ostblockländern sprunghaft an. Sie brachten anfangs oft einfache Waren aus ihren Herkunftsregionen mit, um sie unterwegs an der Straße zu verkaufen und damit ihren Einkauf in Istanbul zu finanzieren (Seger und Palencsar 2006, 225ff). Zunächst fand dieser Einkauf im traditionellen Textilhandelsviertel Sultanhamam (Piart 2012) und auf Straßenmärkten in zentralen Altstadtvierteln statt, aber bald eröffneten eigene Geschäfte, die auf die Nachfrage der Kofferhändler*innen zugeschnitten waren. Mitte der 1990er Jahre soll die Zahl dieser Geschäfte bereits auf etwa 5.000 angestiegen sein. Die meisten von ihnen boten Bekleidung, Textilien und Lederwaren an, die von zahlreichen Kleinbetrieben im Raum Istanbul gefertigt wurden (Seger und Palencsar 2006, 228; Piart 2012).

Mit dem Kofferhandel ließen sich Mitte der 1990er hohe Gewinne erwirtschaften. Er wurde hauptsächlich in US-Dollar betrieben und war somit angesichts der starken Inflation in der Türkei eine wichtige Devisenquelle. So lag der Gesamtumsatz des Kofferhandels im Jahr 1996 nach Angaben der Türkischen Zentralbank bei gut acht Milliarden US-Dollar (Piart 2012), und Ende der 1990er Jahre machte der Kofferhandel fast 25 Prozent des Außenhandels der Türkei aus (Erder 2005, 196). Nach der russischen Wirtschaftskrise 1998/99, die den Kofferhandel temporär zum Erliegen brachte, formalisierten sich die Handelsbeziehungen zunehmend (Seger und Palencsar 2006, 231). Die Einkaufsmengen wurden größer, zum Teil wurde auch auf Bestellung gefertigt, und die Waren wurden von spezialisierten Versand- und Exportfirmen als Frachtgut verschickt (Seger und Palencsar 2006, 228ff; Erder 2005, 197; Piart 2012). So blieb der Kofferhandel kein „kurzlebiges Zwischenspiel“, wie Seger und Palencsar (2006, 231) mutmaßten. Vielmehr hat er sich bis heute zu einem relativ stabilen Exportproduktionssegment entwickelt, das mit kleinen Stückzahlen und einem breiten Netzwerk kleiner Großhandelsgeschäfte und Produktionsbetriebe nun auch den arabischen und afrikanischen Markt bedient (vgl. Piart 2012; Interview OTIAD 2013).

Als das enge Altstadtviertel Sultanhamam den stark expandierenden Kofferhandel nicht mehr aufnehmen konnte, begannen sich die Geschäfte vorwiegend im Viertel Laleli im Süden der historischen Halbinsel zu konzentrieren. So entwickelte sich Laleli während der 1990er Jahre von einem bürgerlichen Wohnviertel zu einem dichten Großhandels-

²¹² Der Kofferhandel ist ein verhältnismäßig gut beforschter Teilbereich der Bekleidungsindustrie Istanbuls, der besondere Aufmerksamkeit in der Transnationalismusforschung erhalten hat (siehe z.B. Yükseker 2002; 2004; Eder und Öz 2010; 2007; Piart 2011; Seger und Palencsar 2006, 225ff; Erder 2005; Bittner 2007).

²¹³ Laut Piart (2012) und Erder (2005) gab es bereits in den 1970er Jahren erste Anfänge des Kofferhandels, z. B. durch Besucher*innen aus den Balkanländern. Der Einkauf anatolischer Händler*innen in Großhandelsgeschäften in Sultanhamam trug ähnliche Züge, auch hier gab es eine Hotelinfrastruktur, die auf die Händler*innen zugeschnitten war (Piart 2012).

zentrum (Erder 2005, 195; Keyder 1999; Seger und Palencsar 2006, 214ff). Neben zahlreichen Läden, die die nachgefragten Waren in kleinen Stückzahlen anboten, entstanden hier Hotels und Restaurants für die Einkäufer*innen aus Osteuropa, zudem unterstützten Verpackungs- und Trägerdienste den Einkauf vor Ort.²¹⁴ Die Mieten der kleinen Ladenräume stiegen bereits Mitte der 1990er Jahre in guten Lagen auf Quadratmeterpreise von bis zu 200 US-Dollar im Monat (Seger und Palencsar 2006, 225ff). Die Bausubstanz aus der Gründerzeit und den 1960er Jahren wurde sukzessive umgenutzt oder durch Neubauten ersetzt, und die transnationalen Handelsbeziehungen prägten zunehmend das Stadtbild des Viertels (Seger und Palencsar 2006, 225ff; Piart 2012; Bittner 2007; Erder 2005) (■ 5.2.Xa).

Da Laleli um das Jahr 2000 immer teurer wurde und nicht mehr genügend Raumreserven hatte, begannen sich mit Osmanbey und Merter weitere Großhandelsstandorte für den Kofferhandel mit jeweils spezifischen Warenangeboten zu etablieren. Beide Stadtviertel waren bereits seit längerem Produktions- und Handelsorte des Textilsektors: Osmanbey, etwa zwei Kilometer nördlich des zentralen Taksim-Platzes im Bezirk Şişli gelegen, grenzt im Westen an das alte Industrieviertel Bomonti, wo auch heute noch Bekleidungsfirmen operieren, und im Süden an das gehobene Einkaufsviertel Nişantaşı, wo sich Boutiquen internationaler Luxusbrands befinden. In einer Broschüre des lokalen Unternehmerverbands von 2013 stellt sich das Viertel, das sich auf festliche und höherwertige Mode spezialisiert hat, als ganzjährige „Open-Air-Messe“ dar, die täglich von 5.000 Kund*innen aus Balkan- und Kaukasusländern, dem mittleren Osten sowie Nordafrika besucht werde (OTIAD 2013). Wie Laleli war Osmanbey ursprünglich ein bürgerliches Wohnviertel, dessen Gründerzeitbauten nach und nach in Showrooms und Lagerräume transformiert wurden (■ 5.2.Xa). Das Gewerbegebiet Merter war in den 1990er Jahren bereits ein Produktionsort der in Laleli gehandelten Waren. Hier etablierte sich um 2000 vor allem der Handel mit preisgünstiger Sport- und Freizeitbekleidung, der ebenfalls auf osteuropäische, zentralasiatische, arabische und nordafrikanische Märkte ausgerichtet ist (■ 5.2.Xb). Oft machen dieselben Kund*innen in zwei oder drei dieser Großhandelsbezirke ihre Einkäufe; gleichzeitig gibt es Händler*innen, die Showrooms an mehreren Standorten betreiben (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Interview OTIAD 2013).

Obwohl sich der Kofferhandel inzwischen stark professionalisiert hat, unterscheiden sich seine Produktionsnetzwerke noch immer grundlegend von denjenigen westeuropäischer Modefirmen. In den Kofferhandel sind – sowohl aufseiten der Anbieter als auch der Einkäufer – nur sehr kleine Firmen bzw. einzelne Geschäftsleute involviert. Global agierende Lead Firms, die breit gefächerte Produktionsnetzwerke mit ihren Konditionen und Preisvorstellungen dominieren, gibt es hier nicht. Hier herrschen vielmehr kleinteilige South-South-Handelsbeziehungen vor (vgl. Kleibert und Horner 2018). Jedes der kleinen Produktions- und Großhandelsunternehmen kreiert und vermarktet seine eigenen Brands. Die Einkaufsmengen sind verhältnismäßig klein, die Designs stark auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten. Die Waren werden meist ohne Bestellung auf Lager produziert und an unterschiedliche Kund*innen verkauft. Die Händler*innen betreiben entweder eigene Produktionswerkstätten oder arbeiten mit unterschiedlichen Kleinbetrieben zusammen (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Piart 2012).

²¹⁴ Hinzu kam die Prostitution, denn einige Händlerinnen begannen während ihres Aufenthalts in Laleli als Sexarbeiterinnen zu arbeiten, sodass das Viertel in den 1990er Jahren den Ruf des Rotlichtmilieus hatte (Erder 2005).

Mit nur 10.000 US-Dollar Startkapital, so Murat Yilmaz, könne ein Großhändler T-Shirts produzieren lassen und einen kleinen Showroom in Merter anmieten. Der Verkauf der Ware sei aber nicht einfach. Yilmaz schätzt, dass von den zahlreichen Unternehmensneugründungen in Merter nur etwa 10 Prozent längerfristig auf dem Markt bleiben (Interview Yilmaz 2015). Laut Yilmaz ordere eine Kundin beispielsweise 100 Kleidungsstücke im Showroom eines Händlers, darunter 20 Hosen, 20 Jacken und so weiter. Zusammen mit ihrem Einkauf in anderen Läden könnten bei einem Besuch in Istanbul so um die 1.000 Kleidungsstücke zusammenkommen. Die Ware werde von den Großhändlern kurz darauf zu spezialisierten Speditionen geliefert, die sich um Verpackung, Exportdokumente und Versand des gesamten Einkaufs kümmerten (Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

Im Kofferhandel gibt es keine strikten Vorgaben betreffend Zertifizierungen, Umwelt- oder Sozialstandards. Daher sind die Einstiegshürden für kleine Produktionsbetriebe in dieses Geschäft viel niedriger (Interview Yilmaz/MESIAD 2015). So ist ein großer Teil der zahllosen Kleinbetriebe und Nähwerkstätten Istanbuls für den Kofferhandel tätig. Viele dieser Betriebe können die Standards westlicher Einkäufer nicht erfüllen und arbeiten somit höchstens inoffiziell für deren Lieferanten.²¹⁵ Der Leiter einer großen deutschen Einkaufsagentur bestätigte mir, dass der Einkauf bei Kofferhandelsgeschäften in Merter nur schwer mit den Anforderungen seiner Konzernkunden in Einklang zu bringen sei (Interview Einkaufsbüro A 2013). Dennoch sei Merter seiner Ansicht nach „beim Tendscouting [...] ein Platz, wo man hinmuss“. Denn die Händler*innen in Merter seien sehr schnell darin, Modetrends von den internationalen Messen aufzunehmen und für ihre Märkte umzusetzen.²¹⁶ Andersherum würden überschüssige Waren, die für westliche Märkte produziert wurden – etwa Überproduktion oder Mangelware – häufig über Großhändler und Outlets auch im Kofferhandel vertrieben (Piart 2012). Die Überschneidungen der Produktionsnetzwerke des Kofferhandels und der Bekleidungsproduktion für westliche Märkte sind damit verhältnismäßig klein.

Während der Finanzkrise 2008 verließen erneut viele Produktionsbetriebe Merter (Interview 2015), worauf auch die beispielhaften Verlagerungsprofile in Karte ■ 5.2.f verweisen. Angesichts der Schwankungen im internationalen Textilgeschäft und rasant steigender Grundstückspreise realisierten kleinere Bekleidungsfirmen zunehmend das Potenzial ihres Immobilienbesitzes: Sie investierten in einen Umbau oder Neubau und begannen, neben oder anstelle der Textilbranche ein neues Geschäft aufzubauen – zum Beispiel ein Großhandelszentrum, Hotel oder Bauunternehmen (Interview 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Interview Planungsamt Güngören 2015). Ein Funktionär des Vereins MESIAD etwa, mit dem ich ein Interview führte, gab bereits um 2000 die Textilproduktion in Merter auf und wurde zum Immobilienentwickler, indem er Gewerbebauten zu Großhandelszentren für den Kofferhandel umgestaltete (Interview Arslan 2015) (► 5.4.X). Aber auch große Unternehmen konnten es sich kaum mehr leisten, ihre Verwaltungen und Fabriken in solch zentralen Lagen zu betreiben: Die größte Bekleidungsfabrik im Umfeld Merters, Vakko, wurde 2008 stillgelegt und abgerissen.²¹⁷ Das Unternehmen hatte eine neue Fabrik in Esenyurt, etwa 20 Kilometer weiter westlich, gebaut und das alte Grundstück in exzellenter Lage an die Textil Holding Eroğlu verkauft.²¹⁸ Auch die

²¹⁵ So habe ich bei meiner Feldforschung 2015 einen Nähbetrieb in Sultangazi besucht, der sowohl für „Osmanbey“ als auch im Unterauftrag – aber ohne deren Wissen – für eine westeuropäische Firma arbeitete.

²¹⁶ Dies bestätigten mir auch Händler im Gespräch vor Ort (2015).

²¹⁷ Nicht ohne das Bedauern von Architekt*innen und Architekturhistoriker*innen (Cengizkan; Özdamar 2019).

²¹⁸ 2010 eröffnete Vakko dann ein neues Verwaltungsgebäude im Villenviertel Nakkaştepe nahe des Bosphorus, das vom New Yorker Architekturbüro REX in ambitionierter zeitgenössischer Architektur realisiert wurde. Hier fanden

Şahinler-Gruppe verließ einige Jahre später ihren Unternehmenssitz in Merter und zog nach Beylikdüzü um, um ihr vier Parzellen umfassendes Grundstück in Merter verwerten zu können (Interview 2015). Ein Flachstrickhersteller aus Merter nahm 2010 neue Produktionsanlagen in Samsun an der Schwarzmeerküste in Betrieb. Als eins der letzten großen Unternehmen verfügte er 2015 noch immer über nennenswerte Produktionskapazitäten in Merter, wo er 400 Mitarbeiter*innen beschäftigte. Doch plante er, diesen Standort mittelfristig ganz aufzugeben und die Produktion in Anatolien weiter auszudehnen (Interview Triikko 2015).

Der Textilsektor in Merter um das Jahr 2015

Das Stadtviertel Merter ist zum Zeitpunkt der Feldforschung (2015) durch die beschriebene kontinuierliche Transformation geprägt: Das Textilviertel wandelt sich immer mehr von einem Produktionsquartier in ein Großhandelszentrum. Noch immer ist aber die Nutzungsmischung aus verschiedensten Produktionsbetrieben, Unternehmensverwaltungen und Großhandelsgeschäften charakteristisch. Die Kartierungen von Unternehmen des Textilsektors, die in der Industriekammer (ISO) und Handelskammer (ITO) Istanbuls registriert sind, zeigen die anhaltende Bedeutung Merters als Zentrum der Textilproduktion wie des Handels innerhalb Istanbuls (■ 5.2.g, ■ 5.2.h). Die Liste der Istanbuler Industriekammer, die lediglich größere Produktionsbetriebe erfasst, verzeichnete 2016 mindestens 153 Bekleidungsproduzenten in Merter²¹⁹ und damit mehr als in allen anderen Verwaltungseinheiten (*mahalle*) der Stadt (■ 5.2.g, ■ 4.2.e). Auch im Register der Handelskammer von 2009 war Merter eine der *mahalle* mit den meisten Bekleidungsunternehmen (■ 5.2.h, ■ 4.2.f). Neben 534 Betrieben der Bekleidungsproduktion waren hier 361 Betriebe gelistet, die Stoffe, und 35 Betriebe, die Zubehör produzierten (■ 5.2.h). Die meisten Betriebe (664) waren im Großhandel mit Bekleidung, Textilien und Schuhen registriert (■ 5.2.h). Nur die traditionellen Produktions- und Handelsquartiere der Altstadt sowie die Viertel Osmanbey und Zeytinburnu wiesen zu diesem Zeitpunkt ähnliche Konzentrationen in Bekleidungsherstellung und -handel auf. Die anhaltende Ballung des Sektors in zentralen Stadtgebieten verweist aber nicht unbedingt auf Produktionsaktivitäten in diesen Gebieten, sondern in erster Linie auf die Hauptadresse bzw. den Verwaltungssitz der betreffenden Unternehmen. Zudem zeigen die Daten die Anzahl der Unternehmen, aber nicht ihre Größe an. Die Karten und Zahlen machen also vor allem deutlich, dass Merter zum jeweiligen Zeitpunkt ein relevanter Standort für die Unternehmenssitze zahlreicher (vermutlich vor allem kleiner) Produktionsbetriebe war – also für den Abschnitt der Güterkette, der in diesem Kapitel im Fokus steht.

Die Zahl der Textilunternehmen in und um Merter wird in anderen Quellen noch wesentlich höher angegeben. So waren im Bezirk Güngören im Jahr 2011 insgesamt 18.819 Arbeitsstätten – überwiegend kleine und mittelgroße Unternehmen²²⁰ – registriert, davon mehr als 70 Prozent im Textilsektor (Güngören Belediyesi 2016, 51). Diese Anzahl umfasst auch jene Kleinbetriebe, die die Wohngebiete um Merter durchziehen (siehe unten). Der Verein MESIAD schätzte die Zahl der Unternehmen in Merter im Jahr 2015 auf etwa 7.000 bis 8.000 und deren Exportwert auf vier bis fünf Milliarden US-Dollar (Moda Merter 2015a; Çimen 2013). Die Unternehmen sind in Produktion, Verarbeitung und Handel aller Arten von Bekleidung, Textilien und Zubehör aktiv. Im Bereich der Produktion und Verarbeitung gehören dazu etwa Nähereien,

auch die wichtigsten modernen Wandbilder und Plastiken wieder einen Platz, die man mit einigem Aufwand aus der alten Fabrik gerettet hatte (vakko.com o. J.).

²¹⁹ Die Zahl bezieht sich auf die mit Merter fast identische Verwaltungseinheit (*mahalle*) M. Nesih Özmen. In der vorliegenden Arbeit konnten allerdings nur die Betriebe gezählt und kartiert werden, bei denen die Verwaltungseinheit (*Mahalle*) in den Adressdaten erkennbar war. Ein kleiner Teil der Unternehmen blieb damit unberücksichtigt.

²²⁰ Laut Angaben auf der Homepage der Bezirksverwaltung gibt es in Güngören keine Betriebsstätten mit mehr als 500 Beschäftigten (gungoren.gov.tr o. J.a).

Strickereien, die Herstellung von Knöpfen, Reißverschlüssen und anderem Zubehör, Druckereien für Textilien oder Etiketten, Stickwerkstätten, Betriebe für das Bügeln und Verpacken von Bekleidung und vieles mehr (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Tiryaki 2015). Besonders in den Seitenstraßen Merters finden sich noch viele kleine Produktionsfirmen, die auf ein einzelnes Produkt oder einen bestimmten Verarbeitungsschritt spezialisiert sind.

Im Bereich der Bekleidungsproduktion gibt es zwar noch zahlreiche Unternehmensverwaltungen, aber kaum noch größere Produktionslinien vor Ort. Die meisten Bekleidungsunternehmen in Merter greifen – wie Yilmaz Giyim – auf Nähbetriebe außerhalb des Viertels zurück. Der Handel mit Zubehör in Merter ist hingegen von überregionaler Bedeutung (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b, 63ff, 203ff) und dehnt sich bereits auf die angrenzenden Viertel aus (siehe unten). Die Geschäfte hier bieten eine enorme Warenvielfalt innerhalb bestimmter Produktsegmente an, wie etwa Knöpfe, Nieten, Kordeln, Bänder oder Reißverschlüsse. Ebenso spielt der Stoffgroßhandel eine wichtige Rolle. Am stärksten ist aber in den letzten 20 Jahren der kleinteilige Bekleidungsgroßhandel im Bereich des Kofferhandels gewachsen (siehe Exkurs 5.2.x). Heute haben sich die Straßenzüge im südöstlichen Teil Merters bereits vollständig in eine „Freiluftmesse“ (Tiryaki 2015) oder ein „Open Air Modezentrum“ (tekstiltrend.com 2015) transformiert und die alten Gewerbebauten werden zunehmend umgebaut oder durch kommerzielle Neubauten ersetzt (► 5.3.2). Der Preis für ein Gebäude in diesem Areal sei mittlerweile auf circa 35 Millionen Euro gestiegen, so Yilmaz im Interview 2015, er habe sich damit in den vorangegangenen fünf Jahren etwa verzehnfacht (Interview Yilmaz/MESIAD 2015). An der regen Bautätigkeit im Showroomviertel von Merter ließ sich auch bei einem Feldbesuch 2019 noch ablesen, dass der Kofferhandel hier beständig gewachsen war.

Neben den Produktions- und Handelsbetrieben hat sich in Merter auch eine ganze Reihe von Dienstleistungsunternehmen angesiedelt, die auf den Textilsektor spezialisiert sind, wie etwa Banken, Versicherungen und Patentbüros (Tiryaki 2015, 103). Im Kontext des Kofferhandels kommen zudem immer mehr Hotels, Transport- und Logistikfirmen nach Merter (► 5.3.2) (■ 5.3.h). So hat die Präsenz der Einkäufer*innen, der kleinteiligen Handelsstrukturen und der entsprechenden Dienstleistungsangebote zu einer starken transnationalen Prägung der Stadträume Merters geführt (► 5.3). Die Zukunftsaussichten Merters als Großhandelsviertel werden von Geschäftsleuten, Bezirks- und Stadtverwaltung durchweg positiv eingeschätzt und man arbeitet daran, die starke Eigendynamik des Gebiets auch planerisch und gestalterisch zu flankieren (► 5.2.3).

Einbettung Merters in den städtischen Kontext

Merter wurde in einer städtischen Übergangszone geplant, die zwischen dem zentrumsnahen Industriegürtel im Osten und den ausgedehnten Wohnvierteln im Westen, zwischen der E 5 im Süden und dem ehemaligen Davutpaşa-Kasernengelände (heute Campus der Yıldız-Universität) im Norden vermittelt. Betrachtet man Merter und sein weiteres Umfeld im Schwarzplan (■ 5.2.i), so hebt sich das Gewerbegebiet durch seine geplante, kompakte Baustruktur aus dichten, länglichen Baublöcken und geschwungenen Straßen deutlich von den äußerst heterogenen Strukturen der Umgebung ab. Das gesamte Gebiet ist durch das Nebeneinander von kleineren Industriearealen und Wohnvierteln unterschiedlichen Charakters geprägt, die sich morphologisch in unterschiedliche „Stadtbausteine“ (Reicher 2012; Bürklin und Peterek 2016), Schollen oder Solitäre unterteilen lassen (■ 5.2.j). Anhand einer städtebaulichen Schichtenanalyse werden im Folgenden die verschiedenen Stadtbausteine im Umfeld Merters sowie die räumliche und funktionale Einbettung des Gewerbeviertels in seine Umgebung untersucht. Gleichzeitig

werden die Transformationsdynamiken der verschiedenen Stadtfragmente und ihre Wechselwirkung mit der Entwicklung Merters in den Blick genommen.

In Karte ■ 5.2.k sind die aktuellen und ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen im weiteren Umfeld Merters herausgehoben: Östlich von Merter, direkt an die alten Stadtmauern angrenzend, erstreckt sich das dichte, seit den 1950er Jahren gewachsene Industriegebiet Topkapı-Maltepe. Dieses setzt sich südlich der E 5 in den Kleingewerbebezonen für Schmiede und Transportfirmen fort. Im Süden Merters, nahe der E 5, siedelten sich in den 1960er Jahren zudem einzelne größere Fabrikkomplexe an. Ein großer Teil dieser Industrieflächen entlang der E 5 befindet sich aktuell in Transformation: Die Fabriken und Gewerbebauten werden sukzessive durch größere Büro- und Wohnkomplexe ersetzt. Neben dieser Industrieachse entlang der E 5 zeigt die Karte ein zweites Gewerbeband, das Merter einschließt und sich von hier in nördlicher Richtung fortsetzt, wo zwei sektoral gemischte, privat entwickelte Gewerbegebiete an Merter angrenzen. Der Industriestreifen, der sich westlich an Merter angrenzend in einem Tal erstreckte und das Gelände der Efes-Brauerei²²¹ einschloss, war zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Arbeit (2022) bereits ganz verschwunden.²²²

Die Wohnviertel in der Umgebung Merters, die in Karte ■ 5.2.l isoliert dargestellt sind, spiegeln fast das gesamte Spektrum der charakteristischen Istanbuler Wohngebietstypen, die seit den 1950er Jahren entstanden sind: Im Süden und Südwesten Merters (im angrenzenden Stadtteil Bahçelievler) befinden sich gut durchgrünte bürgerliche Wohnviertel mit mehrgeschossigen Apartmenthäusern in offener Bebauung. Im Westen liegen die sehr dicht bebauten und zumeist ungeplant entstandenen Arbeiterwohngebiete Güngörens, die sich kilometerweit bis nach Bağcılar im Nordwesten fortsetzen. Östlich grenzt ein bürgerliches Wohngebiet der 1980er Jahre an Merter und dahinter liegt die städtische Siedlung Tozkoparan, die in den 1960er Jahren in lockerer Zeilenbauweise errichtet wurde und gerade planerisch zur Disposition steht (Interview Planungsamt Güngören 2015), sowie zwei kleinere Gecekondu-Ansammlungen aus den 1950er Jahren. Des Weiteren finden sich im Umfeld Merters einige hochverdichtete Hochhaus-siedlungen der 1990er Jahre wie eine Reihe neuerer Luxuswohnanlagen (siehe unten).

Viele dieser Industrie- und Wohngebiete in der Umgebung Merters sind ebenfalls stark durch den Textilsektor geprägt. Die entsprechenden qualitativen Beobachtungen und Informationen sucht Karte ■ 5.2.m räumlich zu visualisieren. So breiten sich die Handelsaktivitäten Merters bereits sichtlich in die angrenzenden Wohnviertel aus: Das südlich an Merter angrenzende gleichnamige Wohngebiet ist entlang der Hauptstraßen bereits von zahlreichen Großhandelsgeschäften für den Kofferhandel und preisgünstigen Outlet-Läden durchsetzt. Vereinzelt finden sich hier auch mehrgeschossige Großhandelskomplexe. Die Ränder der benachbarten Wohngebiete im Osten und Westen Merters werden hingegen vom Zubehörhandel bestimmt. Dies betrifft nicht nur Ladenflächen im Erdgeschoss, sondern auch Wohnungen, die zu Lagerflächen transformiert wurden. Der Textilsektor dominiert zudem das nördlich an Merter anschließende Industriegebiet Güngören Sanayi, das gleichzeitig von Lederbetrieben und dem Großhandel mit Taschen und Schuhen geprägt ist. Auch Neubauprojekte greifen die Nutzung durch das Textilgewerbe auf: Westlich von Merter wurde um 2006 eine Outlet-Shoppingmall gebaut, und größere Wohn- und Gewerbekomplexe im Umfeld zielten mit ihrem Flächenangebot auch auf den Großhandel ab (siehe unten).

²²¹ Die Efes-Brauerei war zum Zeitpunkt der Feldforschung (2015) noch aktiv, erst 2017 kündigte sie ihre Schließung an (sozcu.com.tr 2017).

²²² Dies ist im Luftbild von 2021 deutlich zu erkennen (ibb.gov.tr o. J.).

Darüber hinaus agiert eine beträchtliche und statistisch kaum erfasste Zahl an kleinen Produktionsbetrieben innerhalb der dichten Arbeiterwohngebiete in der Umgebung. Das IMP hat in seinen Industriestudien um 2005 festgestellt, dass sich in Güngören 43 Prozent der Industrie­flächen innerhalb von Wohn- oder Mischgebieten befinden (Bimtaş 2006, 55), und auch die strategischen Planungen des Bezirks Güngören weisen auf diesen Zustand hin (Güngören Belediyesi 2016). Wie bereits in den Kartierungen der in den Kammern registrierten Bekleidungs­unternehmen (■ 5.2.g und ■ 5.2.h) ersichtlich wurde, sind besonders die dichten Arbeiterwohn­gebiete im Westen Merters mit ihren einfach gebauten fünfgeschossigen Wohnhäusern von zahlreichen kleinen Werkstätten durchsetzt. Ähnliches gilt für die Wohngebiete Zeytinburnus südlich der E 5. Das dichte Ineinandergreifen von Wohnen und Gewerbe in den Arbeiterwohn­gebieten des Istanbul Westens wird in den detaillierten Erfassungen industriell genutzter Ge­bäude des IMP besonders deutlich²²³ (► 4.2.3, ■ 4.2.d, ■ 5.2.n). Wie in den Abschnitten 4.1.4 und 4.2.3 erläutert wurde, handelt es sich bei den Kleinbetrieben zu einem großen Teil um Kon­traktfertiger, die im flexiblen Produktionssystem der Türkei eine wesentliche Rolle spielen, aber oft in einer rechtlichen Grauzone operieren. Auch die Strategiepläne Güngörens weisen darauf hin, dass die Betriebe hier meist auf familiäre Netzwerke sowie niedrig bezahlte und oft auch unregistrierte Arbeitskräfte zurückgreifen. Daher seien sie mit der jeweiligen Nachbarschaft stark verzahnt (Güngören Belediyesi 2016). Eine enge Vernetzung der Bekleidungsproduzenten Merters und der kleinen Werkstätten in den Wohngebieten kann angenommen werden. So greift auch Yılmaz Giyim für Handarbeiten auf Heimarbeiter*innen in den benachbarten Wohnvier­teln Güngörens zurück (Interview Yılmaz Rundgang 2015).

Im Kontrast dazu stehen die kaum übersehbaren Zeichen der städtischen Aufwertung. Karte ■ 5.2.o zeigt eine Reihe großer, prestigeträchtiger Immobilienprojekte, die in den letzten Jahren rund um Merter realisiert worden sind. Denn die Gegend befindet sich nicht nur nahe des Istan­buler Stadtzentrums, sie ist auch, wie die Analyse der Verkehrserschließung (■ 5.2.p) deutlich macht, hervorragend an die Verkehrsnetze der Metropole angebunden – zum einen durch die Stadtautobahn E 5, zum anderen durch wichtige Linien öffentlicher Verkehrsmittel, die sich hier kreuzen. Besonders entlang der E 5 und in dem Industriestreifen westlich von Merter schreitet die Konversion alter Industrie- und Gewerbeflächen rasant voran. Dies entspricht sowohl den städtischen Planungszielen zur Deindustrialisierung der Innenstadt (► 4.2.3 und ► 5.2.4) wie der permanenten Steigerung der Grundstückswerte in dieser zentralen Lage. Allen voran hat der Textilkonzern Eroğlu zwischen 2009 und 2013 auf dem Grundstück der ehemaligen Vakko-Fabrik das Projekt „Platform Merter“ realisiert, einen markanten Großkomplex mit zwei Apart­menthochhäusern und geschäftlicher Nutzung in den Basisgeschossen.²²⁴ Mit dem Konzept ei­nes „Platform Merter Fashion Park“ wollte man an die Entwicklung Merters anknüpfen und die Läden in den unteren Geschossen an Modegroßhändler vermieten (Eroğlu Doğa o. J.; Interview Yılmaz/MESIAD 2015). Trotz der ausgezeichneten Lage als Tor zum Stadtteil Merter – nach Einschätzung Yılmaz’ (Interview Yılmaz/MESIAD 2015) „maybe the best location in Turkey“ – wurde der Standort aber von den Großhändler*innen und Einkäufer*innen nicht angenom­men, sei es wegen der hohen Ladenpreise, der Entfernung zum Großhandelsquartier in Merter oder weil der Neubau nicht zur „Kultur Merters“ (Interview Planungsamt Güngören 2015)

²²³ Die mir vorliegenden GIS-Daten (Grundflächen der Gebäude mit industrieller Nutzung, aufgeschlüsselt nach un­terschiedlichen Sektoren) erhielt ich von einem ehemaligen Mitarbeiter des gesamtstädtischen Planungsamts. Sie wir­ken insgesamt plausibel und bestätigen eindrucklich meine qualitativen Beobachtungen sowie die Beschreibungen in der Literatur. Ich führe sie hier allerdings nur ergänzend an, da ich keine verlässlichen Informationen zur Erfassung der Daten habe. Mit Blick auf Merter ist es zum Beispiel verwunderlich, dass bei Weitem nicht in allen Gebäuden eine Nutzung durch den Textilsektor verzeichnet wurde.

²²⁴ Der Entwurf stammt vom Istanbul Büro DB Architects: Zwei etwa 20-geschossige Wohntürme bilden ein star­kes Landmark direkt an der Metrostation Merter, während die Basisgeschosse am Hang terrassiert sind und eine mä­andernde Topografie aus Freiräumen und Ladenpassagen bilden (arkiv.com.tr. o. J.a).

passte. Stattdessen plante Eroğlu daraufhin eine Outlet-Shoppingmall nach dem Modell vieler ähnlicher Einkaufszentren im Westen Istanbuls (Interview Planungsamt Güngören 2015; Interview Yılmaz/MESIAD 2015). Der Komplex „Real Merter“ der Oliv-Yapı-Immobilienfirma, der 2017 nahe dem Gewerbegebiet Güngören Sanayi fertiggestellt wurde, versucht sich dennoch am gleichen Konzept: Er verbindet eine Großhandelsshoppingmall in den Sockelgeschossen mit drei rund zehngeschossigen exklusiven Wohntürmen (realmerter.com o. J.). Andere Immobilienprojekte setzen vor allem auf Luxusapartments in größeren, oft abgeschlossenen Hochhauskomplexen mit marktkonformen Titeln wie „Nef Merter 12“, „Realistanbul“, „Inistanbul“, „Nef Bahçelievler“ oder „My City Bahçelievler“. Durch die fortschreitende Konversion von Industrieflächen – etwa den Abriss der Efes-Brauerei oder der Kleingewerbezone für Transportfirmen²²⁵ – sind in den folgenden Jahren weitere Projekte dieser Art zu erwarten.

Die Analyse des städtischen Kontexts von Merter zeigt, wie das Gewerbegebiet in ein Konglomerat aus städtebaulich überaus heterogenen Schichten und Fragmenten eingebettet ist, in denen sich verschiedene Phasen und Formen der Stadtentwicklung seit Mitte des 20. Jahrhunderts kristallisieren. Doch trotz der starken typologischen Kontraste zwischen den einzelnen Stadtbausteinen erweisen sich diese als funktional stark verwoben durch die Netzwerke der Bekleidungsindustrie, die nicht nur die Nutzung in den Gewerbegebieten dominieren, sondern auch die Wohngebiete und kommerziellen Neubauprojekte durchziehen. Wie schon in Abschnitt 5.1.2 beispielhaft für den Bekleidungsproduzenten Yılmaz Giyim dargestellt, bildet das Gewerbegebiet Merter einen zentralen Knotenpunkt innerhalb dieser Netzwerke, die bereits in dem hier betrachteten Stadtausschnitt eine räumliche Arbeitsteilung aufscheinen lassen: Während Merter sich immer stärker zu einem Standort für Unternehmensverwaltungen und einem Handelszentrum entwickelt hat, finden sich in den umliegenden Wohnvierteln zahlreiche Subunternehmen für arbeitsintensive Produktionsschritte. Der Blick auf die „territorial embeddedness“ (Hess 2004; Kelly 2013) des betrachteten global vernetzten Produktionsschritts – nicht nur in lokale Produktionsstrukturen, sondern auch in das stadträumliche Gefüge – offenbart die enge Verflechtung des über Jahrzehnte gewachsenen Produktionsstandorts Merter mit der städtischen Textur des Istanbuler Westens wie auch der lokal spezifischen, räumlich verankerten Ausprägung des transnationalen Produktionssystems (► 4.1.4, ► 5.1.2). Die massiven baulichen Transformationen im Umfeld Merters zeigen gleichzeitig den hohen Entwicklungsdruck, der auf diesen Stadtgebieten lastet und die Produktionstätigkeit mehr und mehr verdrängt. Mit dem florierenden und expansiven Bekleidungs-großhandel ist Merter selbst Teil dieser Aufwerdungsdynamik.

Territoriale Entwicklungseffekte

Der kurze geschichtliche Abriss hat gezeigt, dass die räumliche Expansion der Istanbuler Industrie im Allgemeinen und die globalisierte Textil- und Bekleidungsindustrie im Besonderen eine treibende Rolle in der Urbanisierung der Gebiete rund um Merter spielten. Wie in Abschnitt 4.2.1 dargestellt wurde, haben sich bei der rasanten Ausdehnung Istanbuls seit den 1950er Jahren Industriegebiete und Arbeiterwohnviertel funktional und räumlich in engem Bezug zueinander entwickelt. Dies gilt besonders für die hier betrachteten Stadtgebiete im Istanbuler Westen mit ihrem kontrastreichen Patchwork aus Wohnen und Gewerbe. Die Integration dieser Stadtgebiete in die Netzwerke der globalisierten Bekleidungsindustrie setzte damit nicht nur starke Impulse für die sozioökonomisch verstandene „regionale Entwicklung“ (vgl. etwa Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015) – in Form von Beschäftigungseffekten, Betriebsgründungen, der Expansion lokaler Produktionsnetzwerke, dem weiteren Upgrading der Unternehmen

²²⁵ Das Luftbild von 2021 zeigt das vollständig geräumte Brauereigelände; auf dem Gelände der Kleingewerbezone ist eine Baustelle zu sehen (ibb.gov.tr o. J.).

etc. –, sondern auch für die physisch-räumliche Entwicklung. So hat der Blick auf die Wechselbeziehungen zwischen der Dynamik der Bekleidungsproduktion und der Stadtentwicklung starke „territoriale Entwicklungseffekte“ im Sinne Kellys (2013) offenbart: Der Bau, die Nutzung und die physische Transformation der Stadtgebiete um Merter wurden bis heute in hohem Maß durch die globalisierte Bekleidungsindustrie geprägt. Dieser Blick auf die städtischen Territorien der Bekleidungsproduktion beleuchtet aber nicht nur hoch dynamische Orte wie Merter, an denen viele kleine Produktionsunternehmen eine erfolgreiche Entwicklung begannen, sondern er macht mit den Sweatshops der Wohngebiete in unmittelbarer Nähe auch „dunkle Seiten“ (vgl. Bair und Werner 2011a; Phelps, Atienza und Arias 2018) der globalisierten Produktion sichtbar, die oft hinter intransparenten Lieferketten verborgen bleiben.

Es ist deutlich geworden, dass die Netzwerkintegration bzw. das Coupling kein einmaliger Impuls für die Region blieb, sondern dass die anhaltende Dynamik der Produktionsnetzwerke die Stadtgebiete des Istanbuler Westens fortwährend veränderte – in stetiger Wechselwirkung mit den Folgen des Wachstums der Metropole und den Versuchen der planerischen Regulierung. Dieser Entwicklungsprozess des Coupling sowie der Einfluss räumlicher Planung werden in den folgenden Abschnitten genauer in den Blick genommen.

5.2.2 Bedingungen und Einflussfaktoren im Couplingprozess

Wie im vorangegangenen Abschnitt ausführlich dargestellt, wies das Gewerbegebiet Merter, das ursprünglich für Holzhändler geplant worden war, während des Exportbooms der 1980er Jahre ideale Standortbedingungen für kleine Betriebe der Textil- und Bekleidungsindustrie auf und entwickelte sich zu einem der dichtesten Cluster des Sektors innerhalb Istanbuls. Es entstanden enge Wechselbeziehungen zwischen dem Ort Merter (sowie seinem städtischen Umfeld) und der global vernetzten Bekleidungsproduktion, die ich hier mit Bezug auf die GPN-Literatur (Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015) als Coupling bezeichnen und untersuchen möchte – auch wenn das Konzept bislang eher im Kontext „strategischer“ Verhandlungen und beiderseits intentionaler Vorgehensweisen auf großräumlicher Ebene Anwendung gefunden hat (► 2.1.2). Diese spezifische Beziehung des Coupling zwischen dem Ort Merter und den Produktionsnetzwerken der Bekleidungsindustrie veränderte sich über die Zeit: Mit der Dynamik der Textilindustrie und dem fortwährenden Wachstum der Metropole wandelten sich sowohl die Eigenschaften des Standorts Merter, die *regional assets* (vgl. Coe u. a. 2004), als auch die Anforderungen der Produktionsbetriebe an den Standort, die *strategic needs*. Der zeitliche Prozess des Coupling und seine veränderlichen Bedingungen und Einflussfaktoren sollen im Folgenden umrissen werden.

Der Familienbetrieb Yilmaz Giyim zog Ende der 1980er Jahre vom nördlichen Stadtzentrum nach Merter, da das Geschäftsviertel dort zu teuer geworden war und keine größeren Produktionsstätten ermöglichte (Interview Yilmaz 2015). Ähnliche Bedingungen waren für viele kleine Betriebe im Textilsektor, die bislang im Stadtzentrum operierten, ausschlaggebend für einen Umzug nach Merter. Hinzu kamen zahlreiche Firmenneugründungen während der 1980er Jahre infolge der Öffnung der türkischen Wirtschaft für globale Märkte (Oba und Semerciöz 2005). Merter lag zwar außerhalb des Stadtzentrums, aber dennoch zentral und äußerst verkehrsgünstig, sowohl für den Warentransport als auch den internationalen Flugverkehr. Die fehlende Nachfrage der Holzhändler und die Nähe großer Textilfabriken wie Vakko oder Akin schuf in den 1980er Jahren Gelegenheit und Anreiz für die boomende Textilindustrie. Die Gebäude der Keresteciler Sitesi boten zudem für kleinere Industriebetriebe und Neugründungen Gewerbeeinheiten von geeigneter Größe (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Oba und Semerciöz 2005), zum

Kauf wie zur Miete.²²⁶ Sie fanden hier eine modernere Bausubstanz und bessere Anlieferbedingungen vor als in den engen Produktionsvierteln der Altstadt. Gleichzeitig wuchsen in direkter Nachbarschaft neue Arbeiterwohnviertel. So wurde Merter als zentral gelegenes Kleingewerbegebiet zu einem „Inkubator“ (Tekeli 1992, 86) für die Textilindustrie Istanbuls. Es bildete sich ein kleines Industriecluster, denn die Betriebe Merters waren auf unterschiedliche Produktionsbereiche spezialisiert und arbeiteten in Produktionsnetzwerken zusammen. Die räumliche Konzentration unterschiedlicher Netzwerkakteure ermöglichte schnelle und effiziente Produktionsabläufe. Der Geschäftsführer eines Flachstrickbetriebs beschreibt die Vorteile Merters in den 1990er Jahren so: „Knitters, fabric merchants, accessory suppliers – if you gather them altogether it’s like a community; everything is much easier for everyone.“ (Interview Triikko 2015)

In den 1990er Jahren veränderten sich mit der Expansion und dem Upgrading vieler Betriebe auch deren Standortansprüche: Sowohl die Größe der Produktionsflächen als auch die Infrastrukturen, wie etwa die Verkehrserschließung oder Wasserversorgung, erwiesen sich für sie als unzureichend (Tiryaki 2015). Gleichzeitig veränderten sich mit dem Wachstum der Metropole die Standorteigenschaften: Merters Lage wurde immer zentraler und die Grundstückspreise stiegen. Ebenso stiegen die Lohnkosten im Stadtzentrum und die arbeitsintensiven Produktionsschritte verlagerten sich sukzessive in jüngere Wohnviertel am Stadtrand, wo sich die neuen Einwanderergenerationen niederließen, oder in Regionen außerhalb der Stadt. Diese erste Verlagerungswelle lässt sich in Karte ■ 5.2.f nachvollziehen, die die Standortdynamik beispielhafter Unternehmen zeigt. Während der 1990er Jahre verlagerten bzw. erweiterten diese Firmen ihre Produktionstätigkeit vorwiegend in westlicher gelegene Stadtgebiete oder in die Region Çorlu (Provinz Tekirdağ, siehe Kapitel 6). Für den Hauptsitz der Unternehmen wie auch für den expandierenden Zubehörgroßhandel bot Merter hingegen weiterhin gute Voraussetzungen: Durch die zentrale Lage und die Nähe des Flughafens Istanbul-Atatürk blieb der Standort für leitende Angestellte, Kund*innen und Vertreter*innen der Einkaufsunternehmen gut erreichbar, und die Firmen konnten weiterhin von der räumlichen Konzentration des Sektors in Merter profitieren. Zudem galt die Nähe der Kleingewerbezone für Transport- und Logistikunternehmen (Ambarlar Sitesi)²²⁷ als Standortvorteil Merters (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b; tekstiltrend.com 2015).

In den 1990er Jahren begann auch das Coupling Merters mit den Produktionsnetzwerken des Kofferhandels – die sich von den Netzwerken der Produktion für westliche Einkaufsunternehmen signifikant unterscheiden (siehe Exkurs 5.2.x). Für den Kofferhandel rückten damit andere Standorteigenschaften des Gewerbegebiets in den Vordergrund. Viele Bekleidungsbetriebe in Merter produzierten während dieser Zeit bereits für Großhändler aus Laleli, und aufbauend auf die bestehenden Kundenbeziehungen konnte sich Merter – trotz seiner Lage abseits der etablierten Handelsorte – seit den späten 1990er Jahren auch als neuer Kofferhandel-Standort etablieren. Die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (■ 5.2.p) bot den zahlreichen individuellen Einkäufer*innen eine gute Erreichbarkeit. Einmal etabliert, scheint der wichtigste Standortfaktor für den Kofferhandel die einschlägige Bekanntheit des Viertels und eine kritische Masse an Geschäften zu sein, die für das Erscheinen der anvisierten Kundschaft sorgen (Tiryaki 2015). Das Scheitern eines Großhandelsstandorts im Neubaukomplex „Plattform Merter“ in bester Lage (► 5.2.1) zeigt, dass Eigendynamik und Persistenz der Kofferhandel-Standorte nicht zu unterschätzen sind. Als Großhandelsquartier bietet Merter heute – im Gegensatz zu den engen und kleinteiligen Altstadtvierteln Laleli und Osmanbey – eine großzügigere Baustruktur sowie gute

²²⁶ Dies geht aus Interviews mit verschiedenen Produktionsfirmen hervor, die sich in den 1980er Jahren hier ansiedelten (Interview Yilmaz 2015; Interview 2 Rundstrickwarenproduzent 2015; Interview Kaya Denim 2015).

²²⁷ Die Kleingewerbezone Ambarlar Sitesi wurde im Jahr 2020 abgerissen.

räumliche Entwicklungsmöglichkeiten in den bislang noch durch Lager- und Produktionstätigkeit genutzten Bereichen (Tiryaki 2015). Obwohl sich in Merter bereits einschlägige Dienstleistungen zu entwickeln begannen (■ 5.3.i), befanden sich 2015 sowohl Hotels als auch Transport- und Logistikunternehmen für den Kofferhandel noch vornehmlich in und um Laleli.²²⁸

Die Ausbreitung des Kofferhandels nach 2000 beeinflusste die Standortbedingungen für die Bekleidungsindustrie in Merter: Durch die sukzessive räumliche Verdrängung industrieller Nutzungen beschleunigte sie das Decoupling, das bereits mit der Auslagerung der arbeitsintensiven Produktion begonnen hatte. Der Kofferhandel ließ die Nachfrage nach Räumen in Merter steigen und die Immobilienpreise in bevorzugten Lagen in die Höhe schießen. Dies wurde durch den Entwicklungsdruck auf die immer zentraler gewordene Lage Merters innerhalb der wachsenden Metropole, der sich in den hochpreisigen Immobilienprojekten im Umfeld des Viertels widerspiegelte (■ 5.2.o), verstärkt. So legt die Betrachtung verschiedener Unternehmenszüge (■ 5.2.f) nahe, dass es in der Folge zu einer weiteren Verlagerungswelle kam, in der viele Bekleidungsunternehmen Merter endgültig verließen, um ihre Immobilien hier gewinnbringend zu verwerten. Der Produzent Yilmaz Giyim hält demgegenüber zwar noch an seinem Hauptsitz in Merter fest, hat aber die zentralen Produktionsschritte an Subunternehmen außerhalb Merters ausgelagert. Für die verschlankten Arbeitsbereiche nutzt das Unternehmen nur noch kleine Teile seines Gebäudes; die Hauptgeschosse hat es an Großhandelsgeschäfte vermietet (► 5.4) (Interview Yilmaz 2015). Durch die gleichzeitig stattfindenden Prozesse des Decoupling und Recoupling (vgl. Coe und Yeung 2015, 170ff), die sich am Wandel der Raumnutzung Merters ablesen lassen, werden die Produktionsnetzwerke westeuropäischer Einkaufsunternehmen immer stärker durch die Netzwerke des Kofferhandels abgelöst.

Doch trotz des fortschreitenden Wandels hatten sich die Standortvorteile des Produktionsclusters im Zeitraum der Feldforschung (2015) noch nicht erschöpft. Die hier ansässigen Produktionsunternehmen konnten noch immer von dem sehr breiten Angebot Merters an Spezialfirmen und Materiallieferanten wie auch an Banken und unternehmensbezogenen Dienstleistungen profitieren. Gerade für das Unternehmen Yilmaz Giyim, das auf Mode mit aufwendigen Applikationen spezialisiert ist, ist die Nähe der Zubehörhändler für Garne, Pailletten oder Perlen wichtig. Hinzu kommt, dass Merter auch in Hinblick auf seine Subunternehmen im Stadtgebiet Istanbul eine zentrale Position hat (► 5.1.2). Diese räumliche Nähe ist entscheidend für Bekleidungsunternehmen wie Yilmaz, die mit komplexen Produktionsnetzwerken und kurzen Lieferzeiten arbeiten. Auch der Vorsitzende von MESIAD strich 2015 heraus, dass die Präsenz aller notwendigen Herstellungsschritte und Zulieferer in Merter eine schnelle und flexible Fertigung ermögliche (tekstiltrend.com 2015). Wenn sich aber die dargestellten Entwicklungen fortsetzen und die in Interviews geäußerten Erwartungen von Branchenkenner*innen und lokalen Unternehmer*innen (Interview 2015; Interview Triikko 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015) eintreffen, werden sich Bekleidungshersteller zukünftig noch mehr aus Merter zurückziehen, da der Verwertungsdruck auf die Immobilien gegenüber den Lagevorteilen für die Produzenten auf Dauer überwiegt. Die Konversion Merters in ein reines Geschäftsquartier wird schließlich von lokalen Unternehmer*innen wie auch von städtischen Planer*innen begrüßt und gefördert (► 5.2.3). Durch entsprechende unterstützende Maßnahmen nimmt das Coupling Merters mit dem Kofferhandel vonseiten der lokalen Akteure erstmals „strategische“ Züge an.

In zeitlicher Perspektive betrachtet erscheinen damit die Standortbedingungen Merters für die Bekleidungsproduktion äußerst veränderlich und abhängig von den starken Dynamiken der

²²⁸ Die auf den Kofferhandel spezialisierten Transportunternehmen konzentrierten sich vor allem in Aksaray im Westen Lalelis (Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

Stadtentwicklung und der globalisierten Industrie. Durch das Zusammentreffen passender lokaler Bedingungen (*assets*) und der Bedarfe kleiner und mittlerer Betriebe (*needs*) eröffnete sich ein begrenztes Zeitfenster für die Entwicklung eines dichten Produktionshubs, der eine zentrale Bedeutung für die Istanbuler Bekleidungsindustrie entfaltete. Obwohl diese bald wieder abnahm, bestimmte die Bekleidungsindustrie auch die weitere Entwicklung MerTERS hin zu einem Ort für Unternehmensverwaltungen und zum Großhandelsquartier. Die räumlichen und baulichen Eigenschaften des Viertels waren dabei eine wichtige Voraussetzung für das initiale Coupling, während sie in der weiteren Entwicklung zum Hindernis für lokale Unternehmensexpansionen wurden und so zum Decoupling beitrugen. Gleichzeitig erlaubten sie ein erneutes Coupling mit den Netzwerken des Kofferhandels. Ähnliches gilt für das Fortschreiten des städtischen Wachstums, das zunächst die Dezentralisierung der Industrie (aus dem Stadtkern nach Merter) begünstigte, später aber einer weiteren Produktionstätigkeit in Merter durch den Entwicklungsdruck entgegenwirkte. Wie ich in Abschnitt 5.3 ausführlich darstellen werde, überdauern die städtebaulichen Strukturen in Merter den fortwährenden Nutzungswandel. Die Anpassungsfähigkeit des Viertels war und ist offenbar größer als die Reibungen, die aus dem Funktionswandel entstehen.

Im Gegensatz zu den Ausführungen in der Literatur zum „Strategic Coupling“ (Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015), in denen die Rolle staatlicher Institutionen bei der Förderung von Unternehmensansiedlungen und der Vermittlung zwischen den *regional assets* und den *strategic needs* von Lead Firms hervorgehoben wird, scheint sich das Coupling hier völlig unkoordiniert, auf Basis individueller Ansiedlungsentscheidungen und ohne strategische Beteiligung der beauftragenden Einkaufsunternehmen oder staatlicher Institutionen vollzogen zu haben. Dennoch gab es wiederholte Versuche, auf die Entwicklung MerTERS und seiner Umgebung sowie auf die lokalen Standorte der Bekleidungsindustrie stadtplanerisch einzuwirken. Diese Planungsmaßnahmen und ihr Einfluss auf den Couplingprozess sowie auf die tatsächliche lokale Raumproduktion sollen im folgenden Abschnitt diskutiert werden.

5.2.3 Einfluss räumlicher Planung auf das Coupling und die lokale Raumproduktion

Das Gewerbegebiet Merter, in dem sich heute der Textil- und Bekleidungssektor konzentriert, wurde in den 1960er und 1970er Jahren unter Beteiligung städtischer Akteure als Holzgewerbezone (Keresteciler Sitesi) ordnungsgemäß geplant und erschlossen. Die weitere Entwicklung dieses Gebiets vollzog sich aber vollkommen ungeplant: Anstelle der als Nutzer vorgesehenen Holzhändler etablierten sich in den 1980er Jahren Produktionsbetriebe der Bekleidungs- und Textilindustrie in dem Viertel. Dieser Abschnitt geht den Maßnahmen und Zielen der Stadtplanung für Merter und sein städtisches Umfeld nach und erörtert, inwieweit sie die Entwicklung MerTERS zum Standort der globalisierten Bekleidungsindustrie sowie die lokale Raumproduktion beeinflussten.

Planungsversuche und informelle Entwicklung

Den Planungen für die Keresteciler Sitesi lagen Bestrebungen zur Befreiung des Stadtzentrums von störenden und ungesunden Gewerbefunktionen zugrunde, die schon im Industrieflächenplan von 1966 zum Ausdruck kamen (Standl 1994, 20ff) (► 4.2.1). Zahlreiche ähnliche Planungsprojekte von Kleinindustrialzonen und Handelszentren der 1960er bis 1980er Jahre hatten die geordnete Verlagerung von Industriebetrieben aus dem Stadtzentrum an die Stadtränder zum Ziel (siehe Exkurs 5.2.y) (■ 4.2.c). Doch wie bei vielen Projekten scheiterte diese Absicht auch im Fall der Keresteciler Sitesi. Obwohl die Akteure der Branche in der Regel in Form von Kooperativen in Finanzierung, Planung und Bau der neuen Gewerbegebiete einbezogen wurden,

konnten nach einem sehr langen Planungs- und Bauprozess meist nur wenige Betriebe zum Umzug bewegt werden. Das zeugt von der Resilienz der gewachsenen Produktions- und Handelsstandorte – trotz aller Raum- und Verkehrsprobleme in der engen Altstadt Istanbuls. Aufgrund des andauernden Industriewachstums vollzog sich dennoch eine zunehmende Dezentralisierung von Betriebsstandorten, die aber räumlich kaum gesteuert werden konnte. So stieg mit dem Boom der Textil- und Bekleidungsindustrie in den 1980er Jahren die Nachfrage nach Gewerbearäumen für kleine Textilbetriebe außerhalb der Altstadt – und die Keresteciler Sitesi bot gute Voraussetzungen dafür.

Im Unterschied zu anderen Kleingewerbebezonen wurden die Gebäude der Keresteciler Sitesi nicht aus einer Hand, sondern individuell und sukzessive errichtet. Und obwohl sich nur wenige Holzhändler tatsächlich in dem Gebiet ansiedelten, wurden viele Gebäude offenbar zunächst für deren Bedarfe geplant (Tiryaki 2015).²²⁹ Der Funktionswandel von der Holz- zur Textilindustrie, aber auch der graduelle Wandel von einem Produktions- zu einem Geschäftsquartier machte immer wieder Transformationen der Bausubstanz notwendig. Daher wird, trotz der regelmäßigen Baustruktur, die Entwicklung des Viertels oft als spontan, ungeplant oder unabhängig von staatlichen Planungen dargestellt (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; MESIAD 2015; Tiryaki 2015; Interview Planungsamt Güngören 2015). Murat Yilmaz beschrieb die Entwicklung Merters im Interview so: „Nobody makes plans for this, it is planning automatically, naturally.“ (Interview Yilmaz/MESIAD 2015)

Auch die umliegenden Stadtviertel entwickelten sich weitgehend ohne großmaßstäbliche Masterpläne. Die westlichen Stadtgebiete, einschließlich Güngören, wurden erst zu Beginn der 1980er Jahre in die Metropolregion Istanbul aufgenommen. Vorher war die Entwicklung dieser eigenständigen Gemeinden für die Istanbuler Planungsbehörden kaum steuerbar (Tekeli 1992; Seger und Palencsar 2006; Standl 1994). Planungen gab es lediglich für einzelne Teilgebiete bzw. Stadtbausteine, wie etwa die Wohnsiedlungen Merter oder Tozkoparan und die verschiedenen Kleinindustriezonen (► 5.2.1). Der größte Teil der Stadtfläche im Westen Istanbuls wurde ohne vorherige Flächenausweisung durch private Initiative von Ackerland zu Bauland umgewandelt und parzelliert (Tekeli 1992). Nach der Eingemeindung wurden dann im Jahr 1982 die ersten umfassenden Bebauungspläne im Maßstab 1:5.000 und 1:1.000 für das Gebiet Güngörens²³⁰ erstellt, die den Status quo der Parzellierung und dichten Bebauung zur Grundlage nahmen und damit einer Bestandsaufnahme gleichkamen (Güngören Belediyesi 2019).²³¹

Im Masterplan für Istanbul aus dem Jahr 1995, der die Maßnahmen zur Dezentralisierung der Industrie weiter voranzutreiben suchte (Seger und Palencsar 2006, 176; Yüzer und Yüzer 1999), wurde Merter – neben anderen innerstädtischen Gewerbegebieten – vom Industrie- in ein Geschäfts- und Dienstleistungsviertel umgewidmet. Es ist anzunehmen, dass dies – zusätzlich zu den zuvor angeführten Einflussfaktoren wie Raummangel, Preissteigerungen und Verdrängung durch Handelsaktivitäten – zur allmählichen Abwanderung von Produktionsbetrieben aus dem Viertel beitrug (MESIAD 2015). Auf Grundlage des Masterplans von 1995²³² erstellte der Bezirk Güngören neue Bebauungspläne im Maßstab 1:5.000 und 1:1.000. Diese wurden 2001 bewilligt, 2005 revidiert und blieben bis zum Zeitpunkt des Schreibens (2020) in Kraft (Güngören

²²⁹ So ergaben sich laut Tiryaki (2015, 96) Probleme aus der Umnutzung für die Bekleidungs- und Textilproduktion, zum Beispiel hinsichtlich der Genehmigung größerer Beschäftigtenzahlen in den Bauten oder der städtischen Infrastrukturen, die der unvorhergesehenen Entwicklung nicht gewachsen waren (siehe Abschnitt 5.3.x).

²³⁰ Güngören wurde erst 1992 ein eigenständiger Bezirk (siehe Fußnote 186).

²³¹ Der unter Zeitdruck erstellte Plan sei allerdings unausgegoren gewesen, er habe soziale Infrastrukturen, Grün- und Verkehrsflächen vernachlässigt und der weiteren baulichen Verdichtung Güngörens Vorschub geleistet, heißt es im Strategieplan des Bezirks (Güngören Belediyesi 2016; Güngören Belediyesi 2019).

²³² Und unter Berücksichtigung des Erdbebenrisikos, das nach dem Beben von 1999 neu bewertet wurde.

Belediyesi 2019; Güngören Belediyesi o.J.). Sie wurden nur sukzessive in Teilbereichen revidiert. Das Gewerbegebiet Merter wird hier entsprechend der gesamtstädtischen Direktive als Fläche für Geschäfts- und Dienstleistungsfunktionen ausgewiesen (Interview Planungsamt Güngören 2015) (■ 5.2.q).

Die Planungen des IMP, die sich erneut der bislang wenig erfolgreichen Verbannung störender Industriebetriebe aus der Innenstadt widmeten (► 4.2.3), klassifizierten Merter und die weiteren Gewerbegebiete Güngörens als „Transformationszone“, deren industrielle Nutzung komplett durch Zentrums- und Dienstleistungsfunktionen ersetzt werden sollte. Diese innerstädtische Transformationszone sei durch ein dichtes Nebeneinander von Wohnen und Produktion sowie durch Raumknappheit und steigende Grundstückswerte gekennzeichnet. Die Industriebetriebe sollten deshalb in die organisierten Industriezonen an den Stadträndern sowie in die Nachbarprovinzen umsiedeln (Bimtaş 2006, 90ff).^{233, 234} Die Kategorisierungen und Planungsabsichten wurden 2009 in den Environmental Plan für Istanbul übernommen (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 434ff, 628ff), der bis zum Zeitpunkt des Schreibens (2020) Gültigkeit besaß, dessen Durchsetzungskraft aber begrenzt blieb (► 4.2.3). Zudem war der Environmental Plan von 2009 im Bezirk Güngören im Jahr 2020 noch immer nicht in entsprechende Bebauungspläne überführt worden (Güngören Belediyesi 2019).

Aktuelle Planungen für Merter

Abbildung ■ 5.2.q zeigt den im Jahr 2015 gültigen Flächennutzungsplan, den ich vom Planungsamt Güngören als CAD-Datei erhielt.²³⁵ Er definiert das Gewerbegebiet Merter als Geschäfts- und Dienstleistungsviertel, ebenso die nördlich angrenzenden Industriegebiete. Industrielle Nutzung wird im gesamten Bezirk nicht mehr ausgewiesen. Die räumliche Expansion des Textilhandels, die in Abschnitt 5.2.1 beschrieben wurde (■ 5.2.m), wird hingegen planerisch legitimiert, indem in den an Merter angrenzenden Wohnvierteln Geschäftsnutzungen gestattet werden – entweder nur in den angrenzenden Blöcken (wie westlich und östlich Merter) oder in größeren Teilgebieten. So wurde das Wohngebiet Merter südlich des Gewerbegebiets komplett als Mischgebiet eingestuft. Aktuellere Planungshinweise fördern hier zudem den Bau größerer Handelskomplexe (Çarşı) mit ausschließlich kommerzieller Nutzung.²³⁶ Wie eine Grafik in den Planerläuterungen (■ 5.2.r) zeigt, soll damit die Handelsnutzung von Merter nach Süden bis zur E 5 ausgedehnt werden (Güngören Belediyesi o.J.). Zudem wird im Nordwesten ein größeres Viertel, das sich aus Wohnhäusern und Gewerbebauten zusammensetzt, als reines Geschäfts- und Dienstleistungsgebiet ausgewiesen. Der Plan definiert Merter damit als Zentrum der geschäftlichen Nutzung in Güngören und fördert deren Ausdehnung, während die übrigen

²³³ Der Abschlussbericht der umfassenden Industriestudie des IMP enthält einen erwähnenswerten Abschnitt, in dem die Planungsempfehlungen modellhaft an zwei Stadtbezirken durchgespielt werden – einer davon ist Güngören: In dem als Transformationszone eingestuften Stadtgebiet sollen die Industrieareale – Merter und die nördlich anschließenden Gebiete – aufgewertet und qualifiziert werden, während die Produktionsbetriebe, die in den Wohngebieten verstreut liegen, in drei neu einzurichtenden Kleinindustrieclustern innerhalb Güngörens gesammelt werden. Diese Vorschläge zur räumlichen Industriepaltung werden von einer umfassenden Neustrukturierung der gesamten Bezirksfläche gerahmt, die Pufferzonen um die Gewerbegebiete, umfangreiche grüne Achsen und Fußgängerbereiche, die Erweiterung der sozialen Infrastrukturen und ein neues Bezirkszentrum vorsieht (Bimtaş 2006, 122). Um hierfür Flächen verfügbar zu machen, müsste allerdings fast die gesamte Wohnungsbausubstanz des dicht bebauten Bezirks durch höhere Neubauten ersetzt werden.

²³⁴ Die zugrundeliegenden Industriestudien des IMP erkannten zwar die Bedeutung der Textil- und Bekleidungsindustrie für die nationale Wirtschaft und die lokale Beschäftigungsstruktur, aber aufgrund der arbeitsintensiven Produktion, der kleinteiligen Unternehmensstrukturen und dem großen informellen Sektor schätzte man das Innovationspotenzial der Textilbranche nicht besonders hoch ein (Bimtaş und Vezir Consulting 2006a).

²³⁵ Er geht auf die im Jahr 2001 bewilligten und 2005 revidierten Planungen zurück und wurde bei Bedarf in Teilbereichen revidiert.

²³⁶ Eine höhere Grundstücküberbauung (GRZ) mit kommerzieller Nutzung wird insbesondere dann gestattet, wenn mehrere Grundstücke für größere Gebäudekomplexe zusammengelegt werden (Güngören Belediyesi o.J.).

Bezirksflächen als reine Wohngebiete mit Geschäftsstraßen und sozialen Infrastrukturen ausgewiesen sind (■ **5.2.q**).

Auch die jüngeren Strategiepläne des Bezirks²³⁷ rücken Merter ins Zentrum der wirtschaftlichen Entwicklung Güngören. Sie beschreiben die Textilindustrie als dominierenden Wirtschaftssektor im Bezirk und Merter als Industrie- und Geschäftsviertel von überregionaler Bedeutung (Güngören Belediyesi 2011, 68; 2016, 51; 2019, 13, 33).²³⁸ Entsprechend ist die Transformation Merters zum „Mode- und Geschäftszentrum“ (*Merter Moda ve Ticaret Merkezi*) ein zentrales Ziel der Strategiepläne. Um dies zu erreichen, wird vorgeschlagen, die Kooperation zwischen öffentlichen Institutionen, Geschäftsleuten, Verbänden und Bildungseinrichtungen zu fördern, gemeinsam mit der Stadtverwaltung Istanbuls an der Bereitstellung der nötigen städtischen Infrastrukturen zu arbeiten und die Bekanntheit des Viertels zu steigern (Güngören Belediyesi 2016, 130; 2011, 140). Der Strategieplan 2020–24 spricht zudem von der Einrichtung eines branchenspezifischen Forschungs- und Entwicklungszentrums mit Schwerpunkt digitale Technologien und Online-Marketing (Güngören Belediyesi 2019, 13). Die kleinteilige Streuung von Produktionsanlagen und Werkstätten in den Wohngebieten wird hingegen als Problem dargestellt. Gleichlautend²³⁹ mit dem Environmental Plan für Istanbul von 2009 fordern die Strategiepläne, diese wenig innovativen Betriebe, die die Qualität der Wohngebiete minderten, in ausgewiesene Gewerbezone zu verlagern (Güngören Belediyesi 2016, 51; İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 629f). Bisher mangelte es aber an nahegelegenen Raumangeboten, am behördlichen Durchsetzungswillen und der Durchsetzungskraft für solche Maßnahmen. Von den ambitionierten Absichten zur Transformation Merters sind in den letzten Jahren nur einzelne Maßnahmen im Bereich der Verkehrserschließung, des ruhenden Verkehrs und der Außenraumgestaltung realisiert worden (► Exkurs **5.3.X**).

Eine wichtige Rolle in der Entwicklung Merters kommt dem lokalen Branchenverband MESIAD zu, der etwa 500 Mitglieder zählt und sich seit seiner Gründung 1994 für die Belange der Industriellen und Unternehmer*innen von Merter einsetzt. Der Verein, in dessen Vorstand auch der Bekleidungsproduzent Murat Yilmaz aktiv ist, betreibt Lobbyarbeit und Marketing im Textilektor, er organisiert Mode-Events und Messebeteiligungen (mesiad.org.tr o. J.). Darüber hinaus engagiert er sich in der Planung des Stadtteils. Seine Vision sei es laut Yilmaz, Merter zum wichtigsten Großhandelsviertel Istanbuls und zu einem Modezentrum von globaler Bedeutung zu machen, denn die gesamte türkische Bekleidungsindustrie müsse mittelfristig – nach dem Vorbild der westeuropäischen Länder – von der Bekleidungsherstellung zum Modemarketing upgraden (Interview Yilmaz/MESIAD 2015). Der Branchenverband, der inzwischen immer stärker die zahlreichen Großhändler des Viertels und weniger die sich dezimierenden Produktionsbetriebe repräsentiert (Interview Triikko 2015), möchte dementsprechend die Handelsnutzung in Merter vorantreiben. So sieht er etwa die weitere Ansiedlung von Dienstleistungsangeboten für den Kofferhandel (Transportunternehmen, Hotels etc.) als eine wichtige Voraussetzung zur Expansion des Großhandelsstandorts (MESIAD 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015). Anstelle der ungesteuerten Transformation und der bislang praktizierten fragmentarischen Lösungen fordert MESIAD eine umfassende und visionäre Planung für Merter (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; MESIAD 2015). So steht der Verein mit Entscheidungsträger*innen auf Stadt- und Bezirksebene in Verbindung; er gab auch den Anstoß für das Planungsprojekt

²³⁷ Der Strategieplan wird auf bezirklicher Ebene jeweils für fünf Jahre erstellt und formuliert generelle räumliche, institutionelle, soziale und ökonomische Zielsetzungen (Güngören Belediyesi 2011; 2016; 2019).

²³⁸ In der Einleitung des Bezirksbürgermeisters zum Strategieplan 2020–24 heißt es: „Merter ist für Güngören von größtem Wert.“ (*Güngören'in en önemli değerlerinden biri de Merter.*) (Güngören Belediyesi 2019, 13)

²³⁹ Tatsächlich werden hier dieselben Textpassagen verwendet.

„Merter Fashion Center“, das die Verkehrsberuhigung und Neugestaltung der Straßenräume im Großhandelsviertel umfasst (► Exkurs **5.3.X**).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die unvorhergesehene Entwicklung Merters zu einem Produktionsviertel der Bekleidungsindustrie – paradoxerweise – auf einer umfassenden städtebaulichen Planung gründet, und dass seine wirtschaftliche Dynamik auf dem Fehlschlag dieser Planung beruht. Als geplantes Gewerbegebiet hebt sich die Keresteciler Sitesi von der vorwiegend ohne Masterplan entstandenen Umgebung ab. Sie reiht sich jedoch in eine Serie ähnlicher Planungen von Kleingewerbebezonen in Istanbul ein. Wie in den meisten Fällen scheiterte allerdings auch hier der Versuch einer aktiven räumlichen Industriepaltung am Umzugswillen der Betriebe. Statt zu einer Holzhandelszone wurde Merter zum räumlichen Ventil für die exportorientierte Textilindustrie. So lieferte die Keresteciler Sitesi zwar geeignete städtische Strukturen für dieses Coupling, aber ohne entsprechende strategische Absichten vonseiten der planenden Akteure. Seit den späten 1990er Jahren entsprach die graduelle Entwicklung Merters von einem Produktions- zu einem Handelsquartier dann immer mehr den Zielen der Stadtplanung, die die Konversion innerstädtischer Industriegebiete in Geschäftsviertel anstrebte. Die planerische Umwidmung Merters beförderte also das Decoupling in Hinblick auf die Produktionsaktivitäten an diesem Ort – wenn auch anzunehmen ist, dass deren tatsächliche räumliche Verlagerung stärker auf die enorme Dynamik des Kofferhandels und den zunehmenden Verwertungsdruck auf innerstädtische Grundstücke zurückzuführen ist. Das bereits begonnene Coupling mit den Netzwerken des Kofferhandels sollte schließlich durch konkrete Planungsmaßnahmen weiter vorangetrieben werden. So zeigt das Beispiel Merter erneut (► **4.2**), dass die Stadtplanung und räumliche Industriepaltung in Istanbul meist weit hinter der tatsächlichen Stadtentwicklung zurückblieben und in die Standortwahl der Betriebe kaum regulierend eingreifen konnten. Planerische Maßnahmen konnten allenfalls die ungesteuerten städtischen Prozesse flankieren, legalisieren oder nachträglich in geordnete Bahnen lenken.

5.2.Y Exkurs: Kleingewerbebezonen und Handelszentren als Dezentralisierungsprojekte

Um Industrie- und Gewerbebetriebe aus zentralen Lagen an die Stadtränder zu verlagern und in räumlich klar definierten Zonen zu konzentrieren, kamen in Istanbul zwei zentrale planerische Werkzeuge zum Einsatz: Zum einen die Organisierten Industriezonen (*Organize Sanayi Bölgesi, OSB*), die gut erschlossene Grundstücke für größere Industriebetriebe mit einer eigenständigen Verwaltung bieten (► **4.2**, ► Exkurs **6.3.x**), zum anderen die Kleingewerbebezonen (*Küçük Sanayi Sitesi*) und Großhandelszentren, die Kleinbetriebe bestimmter Branchen in einheitlich geplanten und gebauten Gebäudekomplexen versammeln sollten. Beide Instrumente wurden in den 1960er Jahren eingeführt und kamen in den 1980er und 1990er Jahren in zunehmendem Maß zur Anwendung (■ **5.2.Yc**). Das generelle Konzept und die bauliche Form der Kleingewerbezone lässt sich auf traditionelle Typologien von Handelskomplexen wie den Çarşı (Basar) und den Han (Gewerbehof/Karawanserei) zurückführen, die ebenfalls Händler und Handwerker einer Gewerbebranche in Gebäudekomplexen mit einheitlichen Zellen zusammenführten (Özdeş 1998) (■ **5.2.Ya**).

Ein bemerkenswerter Vorläufer der Großhandelskomplexe, der Istanbul Manifaturacılar Çarşısı (Markt der Textilhändler von Istanbul, IMÇ), wurde bereits in den 1960er Jahren realisiert. Mitte der 1950er Jahre hatten etwa 1.000 Textilhändler aus Sultanhamam eine Kooperative mit dem Ziel gegründet, sich gemeinsam einen modernen Handelsstandort

zu schaffen und damit der Enge des zentralen Altstadtviertels zu entkommen (Interview Vorstand IMÇ 2016). Die Stadtverwaltung bot den Textilhändlern ein prominent gelegenes Grundstück am Atatürk Boulevard²⁴⁰ an und verkaufte es 1959 an die Kooperative. Aus einem Architekturwettbewerb gingen Doğan Tekeli, Sami Simsa und Metin Hepgüler als Sieger hervor. Sie entwarfen einen modernen Gebäudekomplex aus mehreren Baublöcken, der strukturalistische Ansätze mit traditionellen Basar-Typologien vereinte und mit modernen Wandbildern und Skulpturen ausgestattet wurde. Der 1967 fertiggestellte IMÇ bot Platz für 1.100 Geschäfte sowie Restaurants und soziale Einrichtungen, die über ein System aus Höfen und Galerien auf mehreren Geschossen erschlossen werden (**■ 5.2.Yb**). Aus Angst, dass ihnen ihre Kund*innen nicht folgen würden, zogen jedoch die meisten Stoffhändler letztlich doch nicht dort ein (Tekeli 1992, 54; Arch+ 2009). Stattdessen nutzten sie die Räume im IMÇ zunächst als Lager, später siedelten sich hier kleine Bekleidungswerkstätten an. Erst in den 1980er Jahren ließ sich eine Reihe von Heimtextilienanbietern und Innenausstattern in einem der Baublöcke des IMÇ nieder.²⁴¹ In anderen Gebäudeblöcken bildeten sich weitere Handelscluster, etwa der Import und Handel industrieller Nähmaschinen, der Verkauf muslimischer Frauenkleidung oder auch der Einzelhandel mit Tonträgern und Musikinstrumenten (Interview Vorstand IMÇ 2016). Pläne der Stadtverwaltung zum Abriss des IMÇ konnten 2007 durch eine Allianz der Ladenbesitzer*innen mit der Istanbulischen Architektenkammer verhindert werden²⁴² (Can 2007; Interview Vorstand IMÇ 2016).

In den 1970er und 1980er Jahren wurde dann eine ganze Reihe von teils gigantischen Projekten für Kleingewerbebezonen und Handelskomplexe initiiert, um gezielt kleinere Produktionsbetriebe, Handwerker und Großhändler aus dem Altstadtbereich dorthin umzusiedeln. Wie im Fall des IMÇ gründeten sich zunächst Genossenschaften in unterschiedlichen Branchen, die dann geeignete Grundstücke suchten, erwarben und schließlich bebauten. Der Staat förderte diese Projekte durch Unterstützung beim Landerwerb, bei der Planung, bei Baukrediten und Infrastrukturen (Evgeniev 2008, 46). So wurde in den 1980er Jahren mit dem ISTOÇ (İstanbul Toptancilar Çarşısı, Markt der Großhändler von Istanbul) das vermutlich größte dieser Kleingewerbegebiete eingerichtet (**■ 5.2.Yc**, **■ 5.3.j**). Es entstand in direkter Nachbarschaft zur gleichzeitig realisierten Organisierten Industriezone İkitelli, einer der ersten OSB Istanbuls, die als Zielort für die Umsiedlung der Betriebe vom Goldenen Horn dienen sollte (Standl 1994, 78–82) (**► 4.2.2**). Das ISTOÇ bildet eine Großstruktur aus der über tausendfachen Wiederholung einer zweigeschossigen Gewerbeeinheit mit Tonnendach. Diese wurde in doppelten Reihen zusammengefügt, die im Innern eine enge Einkaufsgasse bilden und von außen durch Lieferstraßen erschlossen werden. Abbildung **■ 5.3.j** zeigt anhand des ISTOÇ und verschiedenen anderen Beispielen die typische additive städtebauliche Grundrissstruktur von Kleingewerbebezonen.

²⁴⁰ Dieser war im Zuge der städtischen Umstrukturierungsmaßnahmen unter Präsident Menderes gerade erst in die Altstadtstruktur hineingeschnitten worden.

²⁴¹ Viele dieser Geschäfte haben eigene Werkstätten oder Produktionsbetriebe in anderen Teilen der Stadt, in den frühen 1980er Jahren noch am Goldenen Horn, heute z. B. in İkitelli (Interview Vorstand IMÇ 2016).

²⁴² Im Zuge der historischen Rekonstruktion der Altstadt sollten dort von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft Kiptaş 50 Villen im osmanischen Stil errichtet werden. Die Ladenbesitzer wurden aufgefordert, nach Giyimkent umzuziehen, prozessierten aber gemeinsam mit der Architektenkammer erfolgreich gegen die Pläne (Can 2007; Interview Vorstand IMÇ 2016). 2009 wurde das IMÇ zu einem der Schauplätze der 11. Internationalen Istanbul Biennale für zeitgenössische Kunst; dennoch war es noch 2015 ein eher verschlafenes Groß- und Einzelhandelszentrum an sehr zentralem Ort.

Das PERPA ist ein weiterer Großhandelskomplex, der im Zuge der Umstrukturierung der Ufer des Goldenen Horns in den 1980er Jahren entstand. Er sollte die Händler*innen von zwei Straßenmärkten aufnehmen, die aus ihren zentralen Lagen weichen mussten: dem am Nordufer in Karaköy gelegenen Perşembe Pazarı²⁴³ (Donnerstagsmarkt), der auf Eisenwaren und Klempnereibedarf spezialisiert war, und dem Mısır Çarşısı (ägyptischer Markt) in Eminönü, der verschiedene Großhändler und kleine Werkstätten beherbergte. Dazu baute man zwischen 1986 und 1989 in Okmeydanı nördlich des Zentrums (■ 4.2.c) eine monolithische Megastruktur mit 4.500 Geschäftseinheiten auf 13 Stockwerken (■ 5.2.Yc). Allerdings waren die meisten Händler*innen nicht freiwillig zum Umzug bereit. Über Jahre stand der Komplex weitgehend leer und erst Ende der 1990er Jahre konnte PERPA langsam aktiviert werden: Ein Teil des Baus, heute bekannt als Elektrokent (Elektrostadt), wurde einer Elektronik-Händler-Genossenschaft übergeben, während die in der Altstadt verbliebenen Markthändler*innen verstärkt zum Umzug gedrängt werden sollten (Hürriyet Daily News 1998; perpa.com o. J.; Vikipedi 2016).

Gleichzeitig mit dem Bau des PERPA formierten sich in den Stadtvierteln um Sultanhamam zwei Genossenschaften aus Textil- und Bekleidungsunternehmer*innen, die es sich zum Ziel gesetzt hatten, ihre Geschäftsaktivitäten aus der engen Altstadt in einem modernen, geordneten und gut erschlossenen Komplex zu konzentrieren. Um 1990 wurde ihnen von Ministerpräsident Turgut Özal ein Stück Land am nördlichen Stadtrand direkt neben der neuen Autobahn angeboten, das sie gemeinsam erwarben. Man teilte das Grundstück in zwei gleich große Flächen und begann 1993 mit dem Bau von Tekstil Kent (Textilstadt) und Giyimkent (Bekleidungsstadt) nach Masterplänen der Istanbul Stadtverwaltung. Durch die additive Anordnung gleicher Baublöcke auf einem orthogonalen Straßenraster entstanden zwei homogene und dichte Gewerbeviertel mit zusammen über 7.000 Geschäftseinheiten, Messebereichen, Banken, Restaurants sowie einer Berufsschule, einer Moschee, einem Gesundheitszentrum und einem Hotel. Als städtebaulicher Akzent ragen über Tekstil Kent zwei 44-geschossige Bürotürme auf. Die beiden „Großhandelsstädte“ wurden allerdings erst nach 2000 fertiggestellt (■ 5.2.Yc, ■ 5.3.j). Aufgrund der großen Entfernung vom Zentrum und der schlechten Erreichbarkeit für die Beschäftigten scheuten auch hier viele Händler*innen den Umzug: 2006 berichtete die Presse von „Geisterstädten“, die erst zu 30 Prozent ausgelastet seien, und Ministerpräsident Recep Tayyip Erdoğan persönlich kündigte radikale Maßnahmen an, um die Gewerbetreibenden zum Umzug zu zwingen: „Wer nicht nach Giyimkent zieht, dem stellen wir Strom und Wasser ab“²⁴⁴ (Yanmaz 2006; Milliyet 2006; Hürriyet Daily News 2001; giyimkent.com.tr; tekstilkent.com.tr o. J.). Eine ähnliche Geschichte lässt sich über Kuyumcukent (Juweliersstadt) in Yenibosna erzählen.²⁴⁵ Auch die Keresteciler Sitesi, das Holzgewerbegebiet, das sich später zum Textilzentrum Merter entwickelte, sowie die Ambarlar Sitesi und die Demirciler Sitesi, die Kleingewerbebezonen für Transportunternehmen und Schmiede nahe Merter, wurden nach diesem Modell gegründet, gebaut und organisiert (■ 5.2.Yc, ■ 5.3.j) (►5.2.1).

²⁴³ Die Anfangsbuchstaben von Perşembe Pazarı bilden das Akronym PERPA.

²⁴⁴ Originalzitate in der Presse: „Giyimkent'e gelmeyenlerin elektrliğini suyunu keseriz“ (Milliyet 2006); „If you don't move, we will disconnect your power, cut your water and block your road“ (Yanmaz 2006).

²⁴⁵ Der Produktions- und Verkaufskomplex in Yenibosna wurde gebaut, um die Goldschmiede in der Gegend um den Großen Basar dorthin umzusiedeln und damit auch die schädlichen Abwässer der Werkstätten aus der Altstadt zu verbannen. Der Planungs- und Bauprozess zog sich aber ebenfalls von den späten 1980ern bis zur offiziellen Eröffnung im Jahr 2006, und der Komplex füllte sich nur zögerlich (Interview Planungsamt IBB 2015; Yanmaz 2006; kuyumcukent.com.tr o. J.).

So zeigen die Einrichtung und die weitere Entwicklung von Kleingewerbebezonen das weitgehende Versagen der Planungs Bemühungen zur räumlichen Reorganisation gewachsener Gewerbestrukturen. Trotz der Beteiligung der betreffenden Betriebe und der Einflussnahme machtvoller politischer Akteure im Planungs- und Realisierungsprozess konnten die vorgesehenen Nutzergruppen nur schwer zum Umzug bewegt werden, sei es wegen der Beständigkeit der alten Handelsstandorte, der peripheren Lage der Neubaukomplexe oder der sehr langen Planungs- und Realisierungszeiten.

5.2.4 Fazit Ort

Abschnitt 5.2 hat aufgezeigt, unter welchen Bedingungen sich das Gewerbeviertel Merter, in dem auch der Bekleidungsproduzent Yilmaz Giyim sein Unternehmen führt, zu einem Standort für exportierende Bekleidungsfirmen entwickelt hat. Es wurde die räumliche Verankerung der global vernetzten Produktion in einem spezifischen Stadtgebiet Istanbuls beleuchtet und das Zusammenspiel zwischen Ort und Netzwerk im fortwährenden Prozess des Coupling untersucht. Dabei fiel der Blick insbesondere auf die lokalen und translokalen Einflussfaktoren der Standortentwicklung und der baulichen Transformation Merters und seiner städtischen Umgebung sowie auf die Maßnahmen räumlicher Planung. Anhand der Analyseergebnisse kann die zweite Forschungsfrage für den Untersuchungsstandort Merter beantwortet werden (■ 3.a).

Die global vernetzte Bekleidungsindustrie etablierte sich in den 1980er Jahren in Merter, weil das neu entstehende Gewerbegebiet zur Zeit des Exportbooms gute Bedingungen für kleine „Start-ups“ des Sektors bot: geeignete Produktionsflächen in zentraler Lage, die Nähe zu Arbeiterwohnvierteln und die Vorteile eines Clusters verschiedenster Kleinbetriebe, die sich in arbeitsteiligen Netzwerken organisierten. So wurde Merter zu einem „Inkubator“ (Tekeli 1992, 86) der Istanbuler Textil- und Bekleidungsindustrie. Und obwohl die Bekleidungsproduktion immer stärker aus Merter verdrängt worden ist, profitieren kleinere Exportproduzenten wie Yilmaz Giyim, deren Kernarbeitsschritte von einem Netzwerk aus Subunternehmen und Zulieferern übernommen werden, noch heute von den Vorteilen der Zentralität und der räumlichen Nähe zahlreicher Textilbetriebe. Die komplexen Strukturen derartiger Produktionsnetzwerke korrespondieren mit den dichten und heterogenen baulichen Strukturen des Istanbuler Westens, die Merter umgeben und in denen viele unterschiedliche Arbeitsschritte ihre räumlichen Nischen finden. Die Wohn- und Gewerbegebiete im Umfeld Merters haben sich im Wechselspiel mit der Bekleidungsindustrie entwickelt und sind bis heute durch deren Produktionsbeziehungen miteinander verknüpft. Durch das arbeitsteilige Produktionssystem der Kleinbetriebe wird der Stadtraum zur Fabrik, die globale Märkte beliefert. Wir finden hier also eine funktional und räumlich sehr ausgeprägte „territoriale Einbettung“ (vgl. Hess 2004; Coe, Dicken und Hess 2008; Kelly 2013) sowie starke stadträumliche Entwicklungseffekte (vgl. Kelly 2013; Kleibert und Horner 2018) des betrachteten Produktionsabschnitts vor.

Trotz der Beständigkeit der Clusterwirkung hat sich das Coupling Merters mit den Netzwerken der Bekleidungsproduktion kontinuierlich gewandelt – mit Einflüssen lokaler wie translokaler Kräfte. Das Viertel stand permanent im Brennpunkt zweier Entwicklungen, die in Istanbul Hand in Hand gingen: der expandierenden Exportproduktion im Textilsektor und der rasanten Urbanisierung. Auf der einen Seite nahm die wirtschaftliche Dynamik der Produktionsnetzwerke als transnationale Kraft Einfluss auf die Entwicklung Merters: Das Offshoring der Bekleidungsproduktion aus den alten Industrieländern, die Öffnung der türkischen Wirtschaft für globale Märkte und die steigende Nachfrage nach türkischen Textilprodukten in Westeuropa waren grundlegende Voraussetzungen für die Entfaltung der Produktion in Merter. Das fortwährende

Wachstum der Exportproduktion führte aber auch zu einer Veränderung der *strategic needs* (vgl. Coe u. a. 2004) (► 2.1.2) der Bekleidungsunternehmen. Ein erhöhter Bedarf an Produktionsflächen ging mit der Verlagerung der Produktion an peripherere Standorte einher, die mit niedrigeren Kosten und größerem Raumangebot zunehmend in Konkurrenz zum Standort Merter traten (siehe Kapitel 6). Mit dem Upgrading der Unternehmen kamen zudem neue Funktionen wie etwa Designabteilungen und Kundenshownrooms nach Merter. Die Produktionsnetzwerke wuchsen über die Grenzen Merters hinaus in andere Stadtteile und Regionen. Die anhaltende Nachfrage der Einkäufer nach schnellen Lieferzeiten und kleinen Bestellmengen im Fast-Fashion-System – sowie der Modetrend des „embellished look“ (Tokatli, Kızılgün und Cho 2011) mit aufwendigen Applikationen – sorgte jedoch dafür, dass innerstädtische Produktionsstandorte neben der Massenproduktion in Billiglohnregionen weiterhin konkurrenzfähig blieben. Gleichzeitig wurden die Produktionsbeziehungen mit westeuropäischen Modefirmen in Merter sukzessive durch die transnationalen Netzwerke des Kofferhandels abgelöst. Denn auch der florierende Bekleidungs Großhandel für osteuropäische, zentralasiatische und arabische Märkte stützt sich auf die Zentralität Merters und seine Funktion als Knotenpunkt eines kleinteiligen Produktionssystems.

Auf der anderen Seite wirkten sich die spezifischen lokalen Bedingungen und städtischen Entwicklungen auf den Couplingprozess aus. Insbesondere das dynamische Wachstum Istanbuls sowie die Planungsbemühungen zur Dezentralisierung der Industrie nahmen Einfluss auf die *local assets* (vgl. Coe u. a. 2004) Merters und seiner Umgebung. So sorgte der starke Bevölkerungszuwachs Istanbuls für ein nahezu unerschöpfliches Arbeitskräftepotenzial im Istanbuler Westen, während die Planung der Keresteciler Sitesi – und ihr Scheitern als Holzhandelszone – die räumlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung kleiner Textil- und Bekleidungsbetriebe schuf. Im Lauf der Entwicklung begrenzte die kleinteilige Baustruktur aber die Entwicklungsmöglichkeiten als Produktionsgebiet. Gleichzeitig beförderten der steigende Preis- und Entwicklungsdruck durch das rasante städtische Wachstum wie auch die planerischen Maßnahmen zur Konversion innerstädtischer Industriegebiete das Decoupling der Produktionsaktivitäten am Standort Merter und die räumliche Ausdehnung und Restrukturierung der Produktionsnetzwerke. Doch auch das parallel einsetzende Coupling mit den Produktionsnetzwerken des transnationalen Kofferhandels basierte auf den Zentrifugalkräften des städtischen Wachstums und den planerischen Weichenstellungen für ein reines Geschäftsviertel. Nachdem die Entwicklung Merters zu einem Produktionscluster der Textil- und Bekleidungsindustrie städtischen Planungen zunächst zuwiderlief, verläuft die aktuelle Transformation des Viertels zu einem Großhandelsquartier und „Modezentrum“ und die räumliche Ausdehnung des Handels in benachbarte Viertel ganz im Sinn der städtischen Planungsziele. Somit war die städtische Planung weniger am Coupling als vielmehr am Decoupling Merters mit der globalisierten Bekleidungsindustrie beteiligt. Gegenüber der machtvollen städtischen und wirtschaftlichen Eigendynamik hatten die planerischen Regulierungsversuche jedoch ein wesentlich geringeres Gewicht in der Transformation des Stadtviertels. Denn planerische Maßnahmen folgten meist erst auf die tatsächlichen städtischen Entwicklungen und konnten diese nur nachträglich legalisieren, flankieren oder regulieren. Wo die Planung den wirtschaftlichen Dynamiken zuwiderlief, blieb sie meist wirkungslos – wie etwa im Fall der planerisch unerwünschten, aber persistenten zahllosen Kleinbetriebe in den Wohnvierteln um Merter.

Während die Netzwerkintegration Merters die beschriebenen starken stadträumlichen Entwicklungseffekte mit sich brachte, hatte auch die städtische Entwicklung und bauliche Transformation beträchtlichen Einfluss auf die räumliche Struktur und Dynamik der Produktionsnetzwerke. Die Analysen haben damit insbesondere die Wirkmacht der sich wandelnden stadträumlichen

Rahmenbedingungen – als *local assets*, aber auch als Ursache des Decoupling – in der räumlichen Restrukturierung transnationaler Produktionsnetzwerke gezeigt.

Das Beispiel Istanbuls macht deutlich, wie Industrieansiedlungen als Motor des städtischen Wachstums immer neue Gebiete erschlossen haben, um dann später selbst durch die städtische Entwicklung verdrängt zu werden. Doch weil in Merter die städtische Aufwertung und das Upgrading der Betriebe vor Ort – von der Produktion zum Produktionsmanagement und Großhandel – Hand in Hand gingen, kann sich das Viertel weiterhin als Textilhub mit verändertem funktionalem Profil behaupten.

5.3 Städtebau: Das Gewerbegebiet Merter

Das Textilproduktions- und Großhandelsviertel Merter entwickelte sich in einem städtischen Gebiet, das Ende der 1960er Jahre als Kleingewerbezone für Holzhändler geplant worden war. Die gleichmäßige städtebauliche Blockstruktur und der dreigeschossige Gewerbebautyp, der hier vielfach reproduziert wurde, erwiesen sich als besonders geeignet für kleine und mittlere Unternehmen des Textilsektors und passten sich dem graduellen Nutzungswandel an: vom Holzhandel über die Textil- und Bekleidungsproduktion bis hin zu Produktionsmanagement und dem Großhandel mit Zubehör und Bekleidung. Dieser Funktionswandel und die verschiedenen Grade baulicher Transformation der Gebäude Merters liefern trotz der kaum veränderten regelmäßigen städtebaulichen Form heute ein heterogenes Bild des Viertels. Die einfachen Lager- und Produktionsgebäude in den Seitenstraßen kontrastieren mit den Spiegelglasfassaden der verstreuten Unternehmensverwaltungen und Banken und den überladenen Geschäftsfronten im betriebsamen Großhandelsviertel.

Abschnitt 5.3 widmet sich dem als Einheit geplanten Gewerbegebiet Merter auf städtebaulichem Maßstab (ca. 1:7.500–1:500). Untersucht wird seine städtebauliche Struktur und physische Transformation in Wechselwirkung mit der dynamischen, transnational vernetzten Bekleidungsproduktion mit dem Ziel, die dritte Forschungsfrage zu beantworten (■ 3.a). Der erste Teilabschnitt (5.3.1) stellt die Ergebnisse der morphologischen und typologischen Bestandsanalyse hinsichtlich der städtebaulichen Gesamtstruktur, Straßenführung, Parzellierung und Bebauung vor. Im zweiten Abschnitt (5.3.2) werden die Nutzungen hinsichtlich ihres zeitlichen Wandels, der räumlichen Schwerpunkte und der (trans-)lokalen Vernetzung der Gewerbeaktivitäten vor Ort in den Blick genommen. Vor diesem Hintergrund wird die graduelle Anpassung der Gewerbebauten an die wandelnden Ansprüche untersucht. Abschnitt 5.3.3 widmet sich dem Einfluss planerischer Maßnahmen auf die Entwicklung Merters. Ein Exkurs (5.3.x) stellt das Projekt „Merter Fashion Center“ zur stadträumlichen Neugestaltung des Großhandelsgebiets vor. Abschnitt 5.3.5 fasst schließlich die Ergebnisse des Abschnitts 5.3 zusammen und wertet sie mit Bezug auf die dritte Forschungsfrage aus.

5.3.1 Städtebauliche Struktur

Morphologische Struktur

Im Schwarzplan (■ 5.3.c, ■ 5.2.i) hebt sich der städtebauliche Grundriss des Gewerbegebiets Merter deutlich von seiner Umgebung ab. Die länglichen, monolithischen Blockstrukturen lassen das Gebiet als geplante Einheit erkennen und unterscheiden es von den benachbarten, in offener Bauweise geplanten Wohngebieten im Süden und Osten, von der weniger regelmäßigen Bebauung des nördlich angrenzenden Gewerbegebiets sowie von dem grobkörnigen ehemaligen Industrieband im Westen und dem sich daran anschließenden Siedlungsteppich aus dichter Blockrandbebauung.

Der Bebauungsplan für die Keresteciler Sitesi (■ 5.3.a) wurde 1969 angefertigt (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969). Man plante das Gebiet als Kleingewerbezone für Bauholzhändler (Keresteciler) auf einem L-förmigen Areal von gut 65 Hektar,²⁴⁶ das von Westen nach Osten ansteigt. Aufgrund der Hanglage wurde anstelle eines orthogonalen Straßenrasters ein Netz zumeist geschwungener Straßen über das Gebiet gelegt. Nur im Südosten, auf flacherem Terrain, legte man einige gerade verlaufende Straßen an. Das Straßennetz, das in Karte ■ 5.3.e

²⁴⁶ Tekeli (1992, 84) gab das Planungsgebiet der Keresteciler Sitesi mit 72 Hektar an, im CAD-Plan des Planungsamts von Güngören misst das Gebiet aber nur gut 65 Hektar.

dargestellt ist, besteht aus wenigen Hauptstraßen in Nord-Süd-Richtung und zahlreichen parallelen Nebenstraßen in Ost-West-Richtung, die das Gebiet rhythmisieren. Zwischen ihnen spannen sich bandförmige Baublöcke auf, die nur eine Parzelle (knapp 45 Meter) tief sind und sich aus mehrgeschossigen Gewerbebauten zusammensetzen, die in geschlossener Bauweise aneinandergereiht sind (■ 5.3.c, ■ 5.3.d). Der Bebauungsplan von 1969 fasst jeweils zwei dieser Reihen zu Blöcken zusammen und definiert, wie es die Planzeichnung (■ 5.3.a) nahelegt, den dazwischenliegenden Raum als Hof oder interne Anlieferstraße. Heute sind hingegen alle Seitenstraßen als öffentliche Straßen ausgebildet und nicht hierarchisiert (■ 5.3.e).

Wie die Parzellenstruktur (■ 5.3.d) zeigt, werden die sehr tiefen, aber schmal geschnittenen Grundstücke somit von beiden Seiten durch Straßen erschlossen. In den länglichen Baublöcken sind jeweils zwischen acht und vierzehn Parzellen aneinandergereiht. Insgesamt wurden in Merter 525 Parzellen von relativ einheitlicher Form und Größe geplant (Tiryaki 2015, 94). Die überwiegende Zahl der Grundstücke (382 laut Tiryaki) ist rund 43 Meter tief, 17 Meter breit und 730 Quadratmeter groß. Aus der Halbierung dieser Grundeinheit ergibt sich die Form und Größe der meisten verbleibenden Parzellen.²⁴⁷ Diese befinden sich vor allem an den Blockenden und den schmaleren Blöcken am südlichen Rand des Gebiets. Entlang der geschwungenen Nebenstraßen sind die Parzellen versetzt angeordnet und folgen damit dem Straßenverlauf in einer abgetreppten Form, die sich in den unterschiedlichen Höhenniveaus entlang der Hanglage widerspiegelt (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969).

Gebäudetypologien

Aus dem Vergleich der Bebauungs- mit der Parzellenstruktur Merters (■ 5.3.c, ■ 5.3.d) wird ersichtlich, dass fast alle Parzellen zu 100 Prozent überbaut sind. Der Gebäudegrundriss entspricht also in der Regel der Parzellenform. Daraus ergeben sich sehr schmale, tiefe Gebäude, die jeweils zwei kurze Straßenfronten – eine davon oft als Hauptfassade und eine als Rückseite definiert – und zwei lange Seitenwände, die an die Nachbarbauten grenzen, aufweisen. Da die Keresteciler Sitesi für die Lagerung und den Handel von Bauholz genutzt werden sollte, war eine durchgängige natürliche Belichtung der Räume offenbar kein Kriterium für die Planung. Nur an den versetzt angeordneten Gebäuden ergeben sich zusätzliche Belichtungsmöglichkeiten über die Seitenwände. Der Bebauungsplan von 1969 definiert für fast alle Parzellentypen eine maximale Bauhöhe von 10,50 Meter. Damit sah die Planung im Regelfall ein Erdgeschoss mit einer Höhe von 4,50 Metern und zwei Obergeschosse von jeweils drei Metern Höhe sowie ein oder mehrere Untergeschosse vor (Interview Planungsamt Güngören 2015). Abbildung ■ 5.3.k zeigt die idealtypische Aneinanderreihung dieses planerisch definierten Grundvolumens in der Isometrie. Nur an einigen Blockrändern entlang der Hauptstraßen wurden städtebauliche Akzente gesetzt, indem eine Höhe von 16,50 Metern zugelassen wurde, was einem Erdgeschoss und vier Obergeschossen entspricht (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969).

Im Grundriss (■ 5.3.c) zeigt sich ein regelmäßiges Bild aus geschlossenen Reihen von Gewerbebauten, die auf einem gemeinsamen Grundmodul beruhen. Der Städtebau Merters weist damit wesentliche typologische Grundzüge der Kleingewerbezone auf, die ab den 1970er Jahren in vielen Variationen in Istanbul gebaut wurde. Dies geht aus dem Vergleich des Schwarzplans von Merter mit denen anderer Kleingewerbebezonen aus einem ähnlichen Zeitraum deutlich hervor (■ 5.3.j). Letztere waren dafür konzipiert, kleine Handels- und Handwerksbetriebe derselben Branche in vorstrukturierten Gewerbeeinheiten aufzunehmen (siehe Exkurs 5.2.Y). Ihre städtebauliche Struktur ergibt sich daher meist aus der Vervielfachung eines ein- oder

²⁴⁷ Diese sind entweder der Länge oder der Breite nach geteilt und messen entsprechend 8,50 auf 43 Meter oder 17 auf 21,50 Meter mit je 365 Quadratmetern Größe.

mehrgeschossigen Grundmoduls auf einem regelmäßigen Stadtgrundriss. Diese Kleingewerbe- zonen wurden in der Regel im Auftrag einer Baugenossenschaft als Einheit geplant, aus einer Hand gebaut und dann an die Nutzer weitergegeben. Dies gilt für die in Abbildung ■ 5.3.j untersuchten Kleingewerbegebiete für Transportunternehmen und Schmiede (Ambarlar und Demirciler Sitesi) südlich von Merter, für den Markt der Großhändler (ISTOÇ) sowie für die „Textilhandelsstädte“ Tekstilkent und Giyimkent am nördlichen Stadtrand. Während alle demselben additiven Prinzip folgen, ist jede einzelne Kleingewerbezone durch ein individuelles Muster geprägt, das aus Form, Größe und Zusammenfügung der Einzelmodule entsteht. Im Fall Merters sind das geschwungene Straßennetz und die Treppung der Bauten kennzeichnend. Eine weitere Besonderheit Merters ist, dass das Gebiet nicht aus einer Hand bebaut wurde, sondern die einzelnen Gebäude individuell und sukzessive im Auftrag der Mitglieder der Holzhändler-Kooperative geplant und realisiert wurden (► 5.2.1). Als Resultat finden sich in Merter heute zahlreiche nach denselben Vorgaben errichtete Gewerbebauten, die sich in ihrer architektonischen Ausführung unterscheiden. Zunächst waren dies einfache Gewerbebauten und Lagerhäuser für den Holzhandel. Es folgten hochwertigere Gewerbe- und Geschäftsneubauten sowie bauliche Transformationen, die sich in verschiedenen Phasen und Abstufungen vollzogen und sich in vielfältigen Ausprägungen niederschlugen (► 5.3.3).

Die Regelmäßigkeit des städtebaulichen Plans hat sich zwar bis heute erhalten, sie spiegelt sich aber weniger stark in den Bauvolumina und dem Erscheinungsbild des Viertels wider. Abbildung ■ 5.3.k zeigt eine Gegenüberstellung der planerisch gestatteten und der tatsächlichen Bauvolumina eines beispielhaften Baublocks in der Isometrie. Deutlich erkennbar ist, dass neben den unterschiedlichen architektonischen Gestaltungen und Transformationen der Gebäude auch die gebauten Höhen und Dachformen uneinheitlich sind: Zusätzlich zu den vereinzelt Gewerbebauten, die laut Plan fünfgeschossig gebaut werden durften, überschreiten auch viele andere Gebäude die sonst durchgängig geltende Maximalhöhe von 10,50 Metern bzw. drei Geschossen. Viele Eigentümer*innen stockten ihre Gebäude individuell auf oder bauten das Dach nachträglich aus und terrassierten es. Wie aus der Dokumentation der Gebäudehöhen im städtischen Bestandsplan von 2015 (■ 5.3.l) ersichtlich wird, sind sieben bis acht Geschosse keine Seltenheit. Die variierenden Bauvolumina konterkarieren damit die Einheitlichkeit des Stadtgrundrisses.

Städtebauliche Akzente, Verkehrserschließung und Stadträume

Innerhalb der homogenen Grundrissstruktur Merters sah der ursprüngliche Bebauungsplan einige Abweichungen bzw. städtebauliche Akzente vor, die sich noch heute abzeichnen (■ 5.3.a, ■ 5.3.c): zum einen ein Ensemble aus einigen Solitärbauten im Nordwesten Merters, das direkt an die Hauptverkehrsachse (Fatih Caddesi) grenzt. Der Plan von 1969 definierte dies als soziales Zentrum für das Quartier: Eine Reihe kleinerer Bauten sollte gastronomische Einrichtungen und Läden sowie ein Post- und ein Bankgebäude aufnehmen und in eine Grünanlage eingebettet sein (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969). Heute finden sich in dem inzwischen stärker verdichteten Block eine Moschee, eine Postfiliale, eine Sanitätsstation und eine Apotheke (■ 5.3.i). Zum anderen wurde dem Plan entsprechend eine Reihe kleinerer Solitäre und Sonderbauten an den Blockrändern realisiert, um Nutzungen wie Banken, Läden, Restaurants, Polizei und Feuerwache aufzunehmen. Einige dieser Gebäude werden inzwischen auch vom Textilsektor genutzt.

Die Analyse des Straßennetzes (■ 5.3.e) lässt die Hierarchisierung der Verkehrsadern Merters in wenige Hauptstraßen in Nord-Süd-Richtung und eine Vielzahl paralleler Erschließungsstraßen in Ost-West-Richtung deutlich erkennen. Die wichtigste Achse des Viertels bildet die Fatih Caddesi, die das Gebiet der Länge nach durchzieht und von zahlreichen Großhandelsgeschäften

und Banken, aber auch von Restaurants und Cafés gesäumt ist. Sie setzt sich im Süden als Şahir Ahmet Kutsi Tecer Caddesi fort – eine belebte Fußgänger Verbindung zu den Metro-, Tram- und Bushaltestellen an der E 5, an der sich viele Outlet- und Einzelhandelsgeschäfte für Bekleidung angesiedelt haben. Im Westen wird Merter von der breiten Durchgangsstraße Mehmet Akif Caddesi tangiert, auf der sich auch die Tramlinie mit der Station Merter Tekstil Merkezi befindet.

Die Nebenstraßen Merters, die im Sinne der ursprünglich vorgesehenen Nutzung der Keresteciler Sitesi nach Baumarten und Hölzern benannt sind, haben einen sehr unterschiedlichen Charakter: Im Südosten, wo sich der Bekleidungs Großhandel bündelt, ähneln sie innerstädtischen Einkaufsstraßen; im Norden und Westen haben sie oft die Anmutung von Hinterhöfen, die gelegentlich Einblicke in Lagerräume oder Werkstätten gewähren (■ 5.3.p). Inmitten der eng bebauten Straßen des Gewerbegebiets öffnen sich größere öffentliche Platzräume nur an drei Orten entlang der Fatih Caddesi, die bereits im Plan von 1969 vorgesehen waren und in Abbildung ■ 5.3.e markiert sind. Das südliche „Eingangstor“ Merters sowie die Mündung der Fatih und der Zafer Caddesi im Zentrum des Quartiers wurden kurz vor meiner Feldforschung im Jahr 2015 mit Tiefgaragen und neuen Freiflächengestaltungen versehen. Während diese aber eher den Eindruck von dekorativen Verkehrsplätzen und Durchgangsräumen vermitteln, erscheint der schlichte Parkplatz vor der Moschee und dem Postamt im nordwestlichen Quartierszentrum, wo sich auch einige Restaurants und ein Teegarten befinden, eher als Aufenthaltsraum und sozialer Treffpunkt. Mit der Einrichtung einer Fußgängerzone im südöstlichen Großhandelsviertel ab 2015 (► Exkurs 5.3.X, ■ 5.3.Xb) und der Ansiedlung einiger Straßencafés begann sich auch dieser Bereich als öffentlicher Aufenthaltsort zu etablieren.

5.3.2 Nutzungswandel und bauliche Transformation

Nutzungen und Nutzungswandel

Merter weist eine frappierende Dichte von Betrieben des Textil- und Bekleidungssektors in einer typologisch einheitlichen und städtebaulich klar definierten Stadtstruktur auf. Innerhalb des Sektors und des Gebäudebestands fächert sich aber eine große Vielfalt unterschiedlicher Nutzungsarten und baulicher Variationen des ursprünglichen Bautyps auf, die sich seit der Entstehung des Viertels in dynamischer Transformation befinden.

Wie bereits in Abschnitt 5.2.1 dargestellt, waren die Bauten der Keresteciler Sitesi ursprünglich nicht für die Textil- und Bekleidungsproduktion vorgesehen, sondern für die Nutzung durch kleinere Gewerbetreibende im Bereich des Handels mit Bauholz und anderen Baumaterialien, die aus ihren traditionellen Vierteln auf der historischen Halbinsel hierher umziehen sollten. Neben den entsprechenden Gewerbebauten plante man Sonderbauten für ergänzende städtische Nutzungen wie Schnellrestaurants, Cafés, Läden, Banken, ein Postamt, ein Hotel, eine Feuerwache und eine Polizeistation (Tiryaki 2015, 94; Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969). Die Holzhändler errichteten zwar die ersten Gebäude in der Keresteciler Sitesi, nur wenige verlagerten aber tatsächlich ihre Gewerbe hierher. Stattdessen vermieteten oder verkauften die meisten ihre Gewerbebauten an kleine Textilbetriebe, die mit dem Boom der Bekleidungsindustrie in den 1980er Jahren in das Viertel strömten. Der Standort und die Baustrukturen erschienen geeignet für die Textil- und Bekleidungsproduktion und nach kurzer Zeit wurde das gesamte Gewerbegebiet vom Textilsektor bestimmt. Wie in Abschnitt 5.2.1 dargestellt, waren zunächst hauptsächlich Produktionsbetriebe in Merter ansässig, später verlagerten die Unternehmen ihre arbeitsintensiven Produktionsschritte aber zunehmend in andere Gebiete, während die höherwertigen Arbeitsbereiche und die Geschäftsleitungen sowie hoch spezialisierte Kleinbetriebe oft blieben. Zudem breitete sich der Großhandel im Viertel aus: Neben dem Handel mit

industriellem Zubehör spielte vor allem der Großhandel mit Bekleidung im Bereich des Kofferhandels eine immer größere Rolle.

So lässt sich – in groben Zügen – ein mehrfacher Funktionswandel mit verschiedenen Nutzungsgenerationen in Merter beobachten: Vom Holzgewerbe zur Textilproduktion und weiter zur Headquarter-Funktion und zum Großhandel. Heute überwiegt noch immer die Nutzungsmischung innerhalb des Textilsektors und die Gleichzeitigkeit der verschiedenen Nutzungsgenerationen in Merter, wenn sich auch ein deutlicher Trend zum Großhandel abzeichnet. Wie sich aus qualitativen Interviews und Beobachtungen vor Ort ergab, operierten im Jahr 2015 noch immer Bekleidungsproduzenten mit eigenen Produktionslinien in Merter, kleine Werkstätten und Spezialbetriebe im Textilbereich und Produktionsbetriebe für Zubehör, ebenso wie Unternehmensleitungen und Cutting- & Finishing-Firmen wie Yilmaz Giyim. Daneben gab es Großhändler für alle erdenklichen Zubehörteile, Materialien und Stoffe und zahllose Showrooms von Bekleidungs-großhändlern und Kleinproduzenten im Sektor des Kofferhandels. Die Karte der Bestandsnutzungen des Bezirks Güngören von 2015 (■ 5.3.f) zeigt eine weitgehend homogene geschäftliche Nutzung des Viertels. Nur für wenige Gebäude ist eine industrielle Nutzung verzeichnet; das noch immer vorhandene produzierende Gewerbe ist hier vermutlich unterrepräsentiert.

Auch wenn mir keine differenzierten Daten oder Kartierungen zu den Gewerbesektoren in Merter vorliegen, lassen die Betriebszahlen (► 5.2.1, ■ 5.2.g, ■ 5.2.h) wie auch Vor-Ort-Beobachtungen darauf schließen, dass es heute hier fast ausschließlich Betriebe des Textilsektors gibt. Hinzu kommen an den Textilsektor angelagerte Dienstleistungsunternehmen wie Banken, Versicherungen und Patentbüros sowie Transport- und Logistikfirmen (vgl. Tiryaki 2015, 102f). Die Infrastrukturen des Kofferhandels wie Hotels und spezialisierte Transportfirmen, die in Lal-eli in großer Zahl präsent waren, begannen sich 2015 in Merter gerade erst zu entwickeln (■ 5.3.h). So wurden im Süden Merters vier Hotelneubauten errichtet, und auch im nahen Umfeld siedelten sich einige neue Hotels an. In Karte ■ 5.3.i sind vereinzelte Gebäudenutzungen jenseits des Textilsektors hervorgehoben. Dazu zählen zwei große Bäckereien und eine Reihe sozialer Infrastrukturen und städtischer Verwaltungseinrichtungen wie die bereits erwähnte Postfiliale, eine Moschee und eine Sanitätsstation, die Feuer-²⁴⁸ und die Polizeiwache sowie Zweigstellen der Bezirksverwaltung und der Istanbul-er Stadtverwaltung. Hinzu kommen einige (hier nicht verzeichnete) Schmuck- und Lederbetriebe sowie Restaurants und Cafés. Da es keine Wohnhäuser und noch relativ wenig Gastgewerbe in Merter gibt, ist die Aktivität hier auf die täglichen Geschäftszeiten beschränkt. Nachts ist das Viertel kaum belebt, was oft als Problem adressiert wird (Moda Merter 2015b; Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

Räumliche Nutzungsstruktur

Blickt man auf die räumliche Verteilung dieser diversen wirtschaftlichen Aktivitäten, so lassen sich verschiedene Schwerpunkte innerhalb des Gewerbegebiets identifizieren. Diese sind – auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen – in Karte ■ 5.3.g verzeichnet. Beim Großhandel mit Bekleidung und Kurzwaren ist die räumliche Konzentration am deutlichsten ausgeprägt. So hat der florierende Kofferhandel sämtliche Straßenzüge im Südosten des Quartiers zwischen der Kasim Sokak und der Selvi bzw. Çam Sokak eingenommen und diese zu Einkaufsstraßen mit zahllosen Geschäften und Showrooms transformiert. Von der E 5 kommend bildet dieses Viertel, das auf weitgehend flachem Terrain liegt, das Eingangstor Merters. Die Verdichtung des Kofferhandels zu einem „Open Air Modezentrum“ (tekstiltrend.com 2015) ist so stark, dass die

²⁴⁸ Die Feuerwache, die 2015 noch bestanden hatte, war bei meinem letzten Besuch in Merter im Sommer 2019 durch ein Großhandelsgebäude ersetzt worden.

Immobilienpreise hier enorm angezogen haben²⁴⁹ und eine hohe Bautätigkeit zu beobachten ist, die darauf zielt, die Baustruktur dem Großhandel anzupassen und besser zu verwerten (► **5.3.3**). Auch *innerhalb* des Kofferhandelsquartiers gibt es räumliche Differenzierungen: So ist in den westlichen und südlichen Seitenstraßen eher die Herrenmode konzentriert, während man in den östlichen Seitenstraßen vor allem Damenmode findet. Andere Nutzungen finden in diesem Teil Merters nur noch in den oberen Geschossen Platz, die nicht als Verkaufsflächen vermarktbar sind. Sie werden oft als Büros, Lagerflächen oder Restaurants genutzt.

Die Dichte der Gebäudenutzung im Kofferhandelsviertel wird von einer großen Geschäftigkeit in den Straßen begleitet: Einkäufer*innen ziehen von Geschäft zu Geschäft, Träger sind mit Säcken und Bündeln auf Sackkarren unterwegs, auf den Bürgersteigen warten zu großen Ballen verpackte Bestellungen auf ihre Abholung, und zu den Lieferzeiten sind die Straßen voller Kleintransporter. An den Straßenrändern werden Obst und gegrillte Maiskolben verkauft, Verpackungs- und Transportdienste bieten ihren Service an, und die Showroombetreiber tauschen sich bei einer Zigarette mit ihren Nachbarn aus (■ **5.2.Xb**, ■ **5.3.p**). Nach der Umwandlung zur Fußgängerzone haben sich im Showroomviertel einige Straßencafés etabliert (Stand 2019) (■ **5.3.Xb**). Die dichte räumliche Konzentration zahlreicher Händler mit einem breiten Angebotsspektrum scheint die Nachfrage auf der Einkäuferseite zu steigern und mittlerweile ein deutlicher Standortvorteil für den Kofferhandel zu sein (Tiryaki 2015). Schon lange ist der Name des Viertels – wie auch „Laleli“ und „Osmanbey“ – zum Synonym für den Kofferhandel geworden (► **5.2.X**). Aufgrund der anhaltenden Dynamik dieses Marktsegments breitet sich die Showroomnutzung zunehmend auf weitere Straßenzüge nördlich und westlich des Einkaufsviertels wie auch in das südlich gelegene Wohnviertel Merter aus. Im Umfeld Merters versucht man zudem, mit großen Immobilienprojekten an den Erfolg des Kofferhandels in Merter anzuknüpfen (► **5.2.1**).

Der Zubehörhandel ist räumlich weniger stark konzentriert, er lagert sich, wie in Karte ■ **5.3.g** zu sehen, vor allem an den Hauptstraßen Merters und den Durchgangsstraßen an den Rändern des Viertels an. Die gute Erreichbarkeit mit Pkw oder Lieferwagen scheint hier eine wichtige Rolle zu spielen. Auch die Sichtbarkeit der Geschäfte ist offenbar von Bedeutung: Die Schaufenster, Aufschriften und Werbetafeln an den Fassaden kommunizieren deutlich die Art der angebotenen Kurzwaren – Bänder, Kordeln, Spitzen oder Reißverschlüsse, Nieten, Knöpfe, Schnallen oder Perlen – und die Breite der Produktpalette (■ **5.3.p**, 6–8). Der Zubehörhandel hat sich inzwischen auch auf die angrenzenden Blockränder der benachbarten Wohn- und Mischgebiete ausgedehnt. So wurden einige Wohnhäuser entlang der Savaş Caddesi im Nordosten Merters teilweise oder ganz für den Großhandel umgenutzt: die Erdgeschosse für den Verkauf und die oberen Geschosse als Lagerflächen. Im Vergleich zum Zubehörgroßhandel scheint der Großhandel mit Stoffen hingegen breiter im Viertel verteilt zu sein.

Bekleidungsproduzenten und Herstellungsbetriebe sind räumlich ebenfalls stärker gestreut. Besonders die Nebenstraßen im nördlichen Teil Merters tragen noch den Charakter eines Produktionsgebiets; hier finden sich viele Werkstätten und Spezialbetriebe, wie etwa der Stickereibetrieb von Yılmaz' Bruder. Auch der große Flachstrickhersteller Triko²⁵⁰ betrieb hier zum Zeitpunkt meiner Feldforschung (2015) noch seine Firmenzentrale und eine Produktionslinie vor Ort. Die Produktionsbetriebe wie auch die Unternehmensleitungen von Bekleidungsproduzenten sind nicht wie der Handel auf besondere Sichtbarkeit und spezifische Standorte innerhalb Merters

²⁴⁹ Laut einem Zeitungsbericht wurden im Jahr 2003 Grundstücke mit 750 m² Fläche für bis zu drei Millionen US-Dollar verkauft (hurriyet.com.tr 2003). Zum Zeitpunkt meiner Feldforschung 2015 betrug laut Yılmaz der Preis für ein Gebäude im Kofferhandelsquartier ca. 35 Millionen Euro (Interview Yılmaz/MESIAD 2015).

²⁵⁰ Name geändert.

angewiesen. Im Gegensatz zum Kofferhandel sind die Showrooms der Produzenten, die westliche Einkäufer beliefern, im Innern der Gebäude versteckt und nur für angemeldete Kund*innen zugänglich. Ein Beispiel für einen größeren Firmensitz in Merter ist das ehemalige Gebäude der Şahinler Holding am westlichen Ende der Kasim Sokak, das auf vier zusammengelegten Parzellen errichtet wurde und architektonisch als Einheit gestaltet ist – die abgetreppte Anordnung der Bauvolumina wurde hier mit einer wellenförmigen, horizontal gegliederten Fassade betont (■ 5.3.p, 10). Das Şahinler Headquarter ist allerdings etwa 2014 nach Beylikdüzü, an den westlichen Stadtrand Istanbuls, umgezogen, um die im Preis gestiegene Immobilie in Merter besser verwerten zu können (Interview 2015).²⁵¹ Durch den Verwertungsdruck weichen immer mehr Produktionsfirmen der profitträchtigeren Showroomnutzung. So beschränkt sich auch Yilmaz Giyims Produktionsaktivität innerhalb seines Gebäudes auf die Unter- und Dachgeschosse, während er die Hauptgeschosse an Großhändler vermietet (► 6.4).

Die räumliche Verteilung der unternehmensbezogenen Dienstleistungen, die in Abbildung ■ 5.3.i kartiert ist, zeigt nur im Fall der Banken ein klares Muster: Sie reihen sich an der Nord-Süd-Achse Fatih Caddesi auf. Hotels entstehen eher an den südlichen Rändern Merters, nahe der Kofferhandelsstraßen, während die Transportfirmen im Viertel weit verstreut sind.

(Trans-)lokale Vernetzung

Über die lokale und translokale Vernetzung von Firmen in Merter lassen qualitative Interviews mit Bekleidungsproduzenten, die in Merter ansässig sind oder waren (Interview Yilmaz 2015; Interview Triikko 2015; Interview Kaya Denim 2015), sowie Gespräche mit Bekleidungsgrößhändlern Rückschlüsse zu. Wie Yilmaz Giyim ist noch eine Reihe weiterer Bekleidungsunternehmen als Zulieferer für westeuropäische Einkäufer in Merter tätig. Sie stehen in der Regel in direktem Kontakt mit den Einkaufsabteilungen oder lokalen Einkaufsbüros der Mode- und Einzelhandelsunternehmen und empfangen deren Vertreter*innen in ihren Showrooms (siehe Abschnitt 4.1) (Interview Yilmaz 2015; Interview Triikko 2015). Obwohl in Merter noch immer vereinzelte Produktionsaktivitäten stattfinden, werden große Teile der Bekleidungsproduktion, insbesondere das Nähen, inzwischen außerhalb Merters durchgeführt. Kleinere Unternehmen wie Yilmaz greifen dabei auf die zahlreichen Produktionsbetriebe in nahegelegenen Stadtgebieten Istanbuls zurück (► 5.1.2, ■ 5.1.e), während die Produktionsanlagen und Zulieferer größerer Bekleidungsunternehmen oft wesentlich weiter entfernt liegen. So betreibt der Strickwarenproduzent Triikko neben seiner kleinen Produktionslinie in Merter eine Fabrik in der Schwarzmeerstadt Samsun, rund 700 Kilometer östlich von hier. 2015 plante die Firma, auch die Produktionskapazitäten in Merter nach Anatolien zu verlagern. Der Firmensitz sollte zwar in Istanbul bleiben, aber nicht zwingend in Merter, denn während Triikko über wichtige Geschäftsbeziehungen in Istanbul verfüge, habe das Unternehmen keine Geschäftspartner mehr in Merter (Interview Triikko 2015). Damit folgt Triikko dem Muster anderer großer Bekleidungsunternehmen, die von Merter aus expandierten, ihre Produktionsnetzwerke räumlich ausdehnten und das Viertel nach zehn oder zwanzig Jahren wieder verließen (► 5.2.1, ■ 5.2.f).

Das in den 1980er und 1990er Jahren so wichtige lokale Zusammenspiel von Bekleidungsproduzenten, Strickereien, Stoff- und Zubehörhändlern innerhalb Merters verlor für translokal agierende Unternehmen wie Triikko an Bedeutung²⁵² (Interview Triikko 2015). Yilmaz Giyim hingegen greift für die Produktion seiner Waren noch immer auf spezialisierte Kleinunternehmen – vor allem den familieneigenen Stickereibetrieb – sowie auf den umfangreichen

²⁵¹ Tatsächlich stand aber das ehemalige Gebäude der Şahinler Holding bei meinem Besuch 2019 immer noch leer.

²⁵² Um die Bedeutung der Produktionsverflechtungen und Geschäftsbeziehungen vor Ort ausgiebig zu ergründen, sind intensivere Feldforschungen wie etwa ethnografische Studien oder quantitative Erhebungen nötig. Vgl. dazu etwa die Ansätze von Tiryaki (2015) oder Piart (2018).

Zubehörhandel in Merter zurück (► 5.1) (Interview Yilmaz Rundgang 2015). Das arbeitsteilige Zusammenspiel komplementärer Kleinbetriebe in der Bekleidungsproduktion hat sich jedoch auf einen größeren Umkreis – vor allem im Westen der Stadt – ausgedehnt. Auf ähnliche Weise ist der in Merter konzentrierte Großhandel auf gesamtstädtischer Ebene vernetzt. So stellte das IMP Mitte der 2000er Jahre in einer Studie zu Industrieclustern fest, dass der Zubehör- und Textilhandel in Güngören Unternehmen im gesamten Stadtgebiet beliefert (► 5.2.1) (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b, 63ff, 203ff). Auch der Kofferhandel baut auf eine lokale Vernetzung auf: War Merter zunächst selbst Produktionsgebiet für die Waren des Kofferhandels, werden diese heute – wie aus Gesprächen mit Großhändlern hervorging – überwiegend in periphereren Stadtvierteln Istanbuls produziert.²⁵³ Zudem sind beide Formen des Großhandels unmittelbar in transnationale Produktionsnetzwerke integriert: Während der Zubehörgroßhandel zu einem großen Teil Importwaren (z. B. aus China) verkauft²⁵⁴, zielt der Kofferhandel auf internationale Einkäufer*innen aus einem beständig wachsenden räumlichen Umkreis, der zur Zeit der Feldforschung (2015) verschiedenste Länder Osteuropas, Asiens und Afrikas umfasste (siehe Exkurs 5.2.x). Laut Schätzungen von MESIAD tragen die Produkte aus Merter 4 bis 5 Milliarden US-\$ zum türkischen Exportvolumen bei (Moda Merter 2015a, 96). Die zahllosen Großhandelsbetriebe konzentrieren sich hier aber nicht aufgrund von wechselseitigen Handels- oder Produktionsbeziehungen, sie suchen vielmehr – entsprechend der Tradition sektoral differenzierter Handelsviertel in Istanbul – die räumliche Nähe zum etablierten Handelsplatz, der mit der zunehmenden Breite des Angebots an Attraktivität gewinnt (siehe oben). Die transnationale Dimension des Kofferhandels macht sich in Merters Stadträumen besonders bemerkbar – sei es durch die starke Präsenz ausländischer Kund*innen, durch Werbung in fremden Sprachen und Schriftzeichen oder durch die Sichtbarkeit der Warenzirkulation und der darauf ausgerichteten Transportdienstleistungen (■ 5.2.Xb).

Trotz weitgehend separater Produktionsnetzwerke und Märkte können Exportproduzenten und Kofferhandelsgeschäfte in Merter – wie das Beispiel Yilmaz Giyim zeigt – durch Unternehmensfamilien miteinander verknüpft sein. Eine weitere Form lokaler Interaktion und Vernetzung besteht in der Lobbyarbeit des Vereins MESIAD, in dem sowohl Bekleidungsproduzenten wie Yilmaz und Triikko als auch Bekleidungsgrößhändler wie Mehmet Arslan (► 5.4) organisiert sind.²⁵⁵

Durch den Wandel seiner Nutzungsstrukturen ist Merter also immer weniger das dichte, arbeitsteilige Produktionscluster, durch das es als Textilviertel bedeutsam wurde. Es bildet aber umso mehr eine Schnittstelle zwischen weit aufgefächerten transnationalen Einkaufsbeziehungen auf der einen Seite und den städtischen Produktionsnetzwerken Istanbuls sowie den entfernteren Produktionsplattformen an Niedriglohnstandorten auf der anderen Seite.

Graduelle Anpassung der Gebäudestruktur

Der graduelle Funktionswandel Merters – vom Holzhandel über die Textilproduktion hin zum Produktionsmanagement und zum Großhandel – spiegelt sich in der Transformation der gebauten Umwelt wider. Um neuartige Nutzungen aufnehmen zu können, wurden – teilweise mehrfach – Anpassungen an den einfachen Gewerbebauten vorgenommen, die das Gesicht des Stadtteils sukzessive veränderten.

²⁵³ Einige der Nähbetriebe, die ich in Sultangazi besuchte, produzierten für den Kofferhandel. Man nannte aber meist „Osmanbey“ als Handelsort (Interview Nähbetrieb D 2015).

²⁵⁴ Auch dies ging aus informellen Gesprächen mit Zubehörhändlern hervor.

²⁵⁵ Wie der Unternehmensinhaber von Triikko 2015 im Interview erklärte, vertrete MESIAD jedoch zunehmend die Interessen der Großhändler (Interview Triikko 2015).

Der Bebauungsplan der Keresteciler Sitesi schuf die planerischen Vorgaben für einen Gewerbebau-Grundtypus, der in Merter vielfach realisiert wurde: Wie Abbildung ■ 5.3.m (1) zeigt, ergab sich aus der weitgehend einheitlichen Parzellenform und der vorherrschenden Höhenvorgabe von 10,50 Metern ein schmales und tiefes Bauvolumen mit drei oberirdischen Geschossen, das nach oben durch flach geneigte Satteldächer mit Traufkanten zur Straße abgeschlossen ist. Aus der charakteristischen Treppung der Parzellen resultierten zudem teilweise sichtbare Seitenwände (■ 5.3.k, 1). Wie in vielen anderen Kleingewerbebezonen Istanbuls wird dieses klar definierte Grundmodul hier in additiver Reihung hundertfach wiederholt (► 5.3.1 und Exkurs ► 5.2.Y, ■ 5.3.j). Doch in Merter führte die individuelle Bauherrenschaft der einzelnen Gebäude zu verschiedenen Ausprägungen des Grundtyps: Variationen entstanden zunächst durch die unterschiedliche architektonische Ausführung der einfachen Gewerbebauten und später durch die vielfältigen baulichen Transformationen, die den Funktionswandel begleiteten. Eine Analyse der baulichen Modifikationen, die auf vergleichenden Beobachtungen beruht, hat unterschiedliche Grade der Transformation aufgezeigt, die im Folgenden in fünf Kategorien oder Stufen eingeordnet werden sollen (■ 5.3.m).

Die erste Stufe der Transformation besteht in der einfachen Umwandlung der Holzhandelsgebäude in Produktionsgebäude für den Textilsektor (■ 5.3.m, 2 und ■ 5.3.n, 1). An vielen älteren, bislang unsanierten Gebäuden Merters lässt sich ablesen, dass diese ursprünglich für den Holzhandel geplant worden sind: Einige weisen zum Beispiel auskragende Stahlträger für Flaschenzüge sowie große Verladeöffnungen in den oberen Geschossen auf. Auch die Baupläne des im Exkurs 5.4.X näher untersuchten Gebäudes im Showroomviertel Merters verzeichnen in den Grundrissen Lager- und Verkaufsflächen für Bauholz (Bakırkent Mühendislik & Mimarlık 1986). Die einfachen Gewerbe- und Lagerhäuser der ersten Architekturgeneration wurden aber bald durch die Bekleidungs- und Textilindustrie umgenutzt. Offensichtlich waren dafür keine signifikanten baulichen Änderungen notwendig. Tiryaki (2015, 96) berichtet allerdings von Lizenzproblemen der Textilbetriebe in den Gebäuden, die ursprünglich für wesentlich weniger Beschäftigte ausgelegt waren. Dies deutet darauf hin, dass für die Genehmigungsfähigkeit der neuen Nutzung die außenliegenden Feuertreppen installiert wurden, die heute oft an den Fassaden der Produktionsgebäude zu sehen sind.

In einer zweiten Transformationsstufe wurden die Gewerbebauten individuell und fragmentarisch an veränderte Bedarfe angepasst. Dies lässt sich besonders im Bereich der Dächer und Fassaden beobachten. Um mehr Flächen zu schaffen, wurden bei vielen Gebäuden die Dächer ausgebaut und terrassiert oder nachträglich aufgestockt. Der digitale Bestandsplan des Bezirks Güngören dokumentiert derartige individuelle Dachaufbauten beim überwiegenden Teil der Gebäude Merters (■ 5.3.l) (Bebauungsplan Güngören 2015). Da die Hauptgeschosse als Handelsflächen immer gewinnbringender verwertbar sind, wurden andere Nutzungen in die Dachgeschosse verdrängt, so etwa Bürotätigkeiten oder Restaurants (► 5.4).²⁵⁶ Zudem wurden die Fassaden der nüchternen Gewerbebauten in Merter mit der Zeit auf vielfältige Weise transformiert. Dazu gehören zunächst provisorische Einzelmaßnahmen wie die nachträgliche Anbringung von Klimaanlage, Lüftungsrohren oder Feuertreppen. Neben diesen funktionalen Elementen wurden häufig Werbebanner, bedruckte Planen, Schilder oder dekorative Bauteile ergänzt (■ 5.3.m, 3 und ■ 5.3.n, 2, 3). Im Fall von Großhandelsnutzungen werden die Außenwände in den unteren Geschossen in der Regel durch große Schaufensterflächen geöffnet. Oft ergibt sich dadurch, in Kombination mit den individuellen Dachausbauten, der zufällige Charakter einer Bricolage.

²⁵⁶ Auch der Verein MESIAD hat seine Geschäfts- und Versammlungsräume in einem ausgebauten Dachgeschoss.

Eine umfassende und professionelle Neugestaltung des äußeren Erscheinungsbilds – als dritte Stufe der Transformation – ist zu beobachten, wenn sich die Gebäudenutzung komplett in Richtung Geschäftsverwaltung oder Großhandelsnutzung entwickelt hat. Dieser „Facelift“ kann für einen Unternehmenssitz von der Optik eines nüchternen Bürogebäudes mit Stahlpaneelen und Spiegelglas bis zum betont repräsentativen Corporate Headquarter mit großem Firmenlogo und feierlichem Eingangsportal reichen (■ 5.3.m, 4 und ■ 5.3.n, 4, 5). Im Bereich des Großhandels entwickelte sich die Fassade hingegen immer mehr zum Schaufenster und Werbeträger für die angebotenen Waren. Sowohl für den Zubehörhandel als auch für den Kofferhandel werden die Außenwände weitestgehend durch Fensterflächen zum Straßenraum geöffnet – auch in den oberen Geschossen –, um dahinter möglichst viele Waren oder Werbeschilder platzieren zu können. Oft werden die verbleibenden Fassadenflächen durch Markennamen und Logos²⁵⁷ oder durch geschosshohe Werbebanner dominiert. Zudem greifen viele der erneuerten Fassaden gestalterische Themen auf, wie etwa klassische oder zeitgenössische Architekturreferenzen oder dekorative Elemente, die auf das Image der Kleidung Bezug nehmen. Mit überdimensioniertem Fassadenschmuck und großen Gesten wird versucht, die Kakophonie der Werbung zu rahmen oder noch zu übertönen – ein schriller Wettstreit um die Aufmerksamkeit der Einkäufer*innen (■ 5.3.m, 5 und ■ 5.3.n, 6). Das Gestaltungsrepertoire, das von klassizistischen Säulen und Gesimsen über getöntes Spiegelglas, polierte Edelstahlelemente und zeitgenössische Holzpaneele bis hin zu orientalischen Motiven und vertikalen Wiesen aus Plastikblumen reicht, vereint sich in den Straßenzügen des Großhandelsviertels zu einem eklektischen Stilpotpourri, wie eine beispielhafte Straßenabwicklung in Abbildung ■ 5.3.o (3) deutlich macht. Die meist weniger sichtbaren inneren Umstrukturierungen umfassen die Unterteilung der ehemaligen Produktionsflächen in Büroräume, Entwurfsstudios, Samplingabteilungen und Kundenshowrooms (im Falle eines Bekleidungsunternehmens) oder in kleine Verkaufseinheiten und Lagerflächen (im Falle des Kofferhandels).

Einen größeren Eingriff in die innere Struktur der Gewerbebauten bedeutet ihr Umbau zu Einkaufspassagen für den Kofferhandel – die vierte Stufe der Transformation: Zur Unterbringung möglichst vieler Großhandelsgeschäfte werden die Flächen der unteren Geschosse in kleine Gewerbeeinheiten unterteilt und im Innern durch Passagen erschlossen (Interview Planungsamt Güngören 2015; Interview Arslan 2015). Über Korridore oder mehrgeschossige Atrien, an denen sich die Showrooms aufreihen, können die Kund*innen so von einer Seitenstraße zur nächsten das Gebäude durchqueren (■ 5.3.m, 6 und ■ 5.3.n, 7, ► 5.4.X). Durch diese gänzlich andere Form der Erschließung und Nutzung hat sich in Merter – innerhalb der bestehenden Gebäudeabmessungen und städtebaulichen Strukturen – der Bautyp der Geschäftspassage etabliert, der im Türkischen meist als „Çarşı“ (Markt/Basar) oder „Han“ (Karawanserei/Gasthof/Gewerbehof) bezeichnet wird und auf die traditionellen Basargebäude und Gewerbehöfe der Istanbuler Altstadt zurückzuführen ist (■ 5.2.Ya).²⁵⁸ Die Transformation der Grundrisse wird meist von zusätzlichen Erschließungsmaßnahmen an den Straßenfronten begleitet: Um möglichst viele Verkaufsflächen direkt an den Straßenraum anzubinden, wurden innerhalb des Showroomviertels häufig auch die Untergeschosse und deren Passagen durch Bodenabtragungen und Treppen vor der Gebäudefront zugänglich gemacht (► 5.4.X). In den Straßenzügen mit versetzt angeordneten Parzellen hat man dafür, zunächst illegal, die dreiecksförmigen Restflächen zwischen

²⁵⁷ Wie im Modegeschäft der Global Players scheint es auch im Kofferhandel wichtig, Marken zu etablieren, auch wenn nur relativ kleine Stückzahlen und beschränkte Warensortimente produziert werden. So finden unbeteiligte Besucher*innen in Merter eine verwirrende Vielfalt völlig unbekannter Markennamen und Logos, die sich oft an bekannte globale Brands anlehnen.

²⁵⁸ Auch in den 1950er und 1960er Jahren wurden, so berichtet Tekeli (1992, 55), angesichts der steigenden Grundstückspreise in den zentralen Istanbuler Geschäftsvierteln Einkaufspassagen und Bürohäuser mit kleinen Geschäftseinheiten realisiert und nach dem Modell des „Yapsat“ (siehe Abschnitt 5.2.1) als Immobilie vermarktet. Durch die Anlage von Passagen im Innern des Gebäudes seien dabei die Schaufensterflächen vergrößert worden.

Gebäudefront und Straße genutzt, die im Besitz der öffentlichen Hand waren²⁵⁹ (MESIAD 2015). Abbildung ■ 5.3.l zeigt eine Reihe von Treppen und baulichen Anlagen auf diesen Dreiecksflächen, die im Bestandsplan von Güngören dokumentiert sind. Zur Legalisierung dieser Praxis erstellte später die Stadtverwaltung kleine Parzellen aus diesen Flächen (teils sichtbar in ■ 5.3.p), verpachtete oder verkaufte sie an die Gebäudeeigentümer*innen und erlaubte den Bau von Treppen auf diesen Flächen (Interview Planungsamt Güngören 2015; MESIAD 2015).

Als fünfte Stufe der praktizierten baulichen Transformation soll hier der komplette Abriss der alten Bausubstanz und ihr Ersatz durch Neubauten angeführt werden. Zum Zeitpunkt meiner Feldforschung (2015 und 2019) war eine starke Neubauaktivität in Merter zu beobachten – vor allem in den Geschäftsstraßen des Kofferhandels. Passagen (Çarşı) durften im Jahr 2015 nur noch in Gebäuden angelegt werden, die auf zwei zusammengelegten Grundstücken mit insgesamt mindestens 1.500 Quadratmetern Fläche errichtet werden (Interview Yilmaz 2015; Interview Arslan 2015). Dies führte zu einem entsprechend größeren Passagen-Bautyp, der mit der „Star Arena“ bereits um 2014 realisiert wurde (■ 5.3.m, 8 und ■ 5.3.n, 9). Er überschreitet die gängigen Gebäudedimensionen in Merter und nähert sich im Stil einer klassischen Shoppingmall.

Die häufiger realisierten Neubauten auf Einzelgrundstücken folgen einem anderen Schema, das die baurechtlichen Vorgaben optimal ausnutzt (■ 5.3.m, 7): An jeder der zwei Straßenfronten werden vier Ladengeschäfte nebeneinander eingerichtet und das Erdgeschoss wird gegenüber dem Straßenniveau um ein halbes Geschoss erhöht, sodass sowohl das Erdgeschoss als auch das Untergeschoss von der Straße aus sichtbar sind und über Treppen direkt erreicht werden können. Daraus ergeben sich acht etwa 80 Quadratmeter große Einheiten pro Geschoss, insgesamt mindestens 16 Shops in jedem Neubau. Jede dieser Ladeneinheiten ist laut Yilmaz zwei bis drei Millionen Dollar wert, die meisten würden allerdings eher vermietet als verkauft. Da die Obergeschosse weniger gut als Showrooms zu nutzen sind, werden hier meist Büros oder Lagerflächen untergebracht (Interview Yilmaz 2015). Es finden sich aber auch Nutzungen als Hotel oder Fitnesscenter. Anders als bei den verschiedenen baulichen Anpassungen früherer Phasen werden die Planungsvorschriften – so etwa die Höhenvorgabe von 10,50 Metern (bzw. drei Obergeschossen) – bei Neubauten heute offensichtlich durchgängig eingehalten (Interview Arslan 2015).

Die fünf genannten Transformationsstufen zeigen eine wechselseitige Anpassung von Gebäudenutzung und baulicher Substanz: Während sich zunächst verschiedene Produktionsaktivitäten des Textilsektors ohne maßgebliche bauliche Eingriffe in die Holzhandelsbauten einpassten, wurden mit der Weiterentwicklung der Unternehmen und dem Upgrading ihrer Tätigkeitsbereiche Modifikationen an den Gebäuden notwendig. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die räumlichen Beschränkungen der Gewerbebauten Merters zur Auslagerung von Produktionskapazitäten beitragen. Der Großhandel, der die Bekleidungsproduktion zunehmend verdrängte, fand wiederum geeignete Bedingungen in der kleinteiligen Baustruktur Merters vor und evozierte kreative Formen der baulichen Anpassung. Damit lässt sich in Merter eine graduelle Transformation des einfachen Gewerbebau-Grundtyps hin zu verschiedenartigen Geschäftshäusern feststellen, die den Nutzungswandel der Einzelbauten und des Viertels widerspiegelt. Die Entwicklung weist dabei – funktional und baulich – klar in Richtung Aufwertung: Mit der Nutzungsänderung hin zu Wirtschaftsaktivitäten mit höherer Wertschöpfung wird auch die Architektur hochwertiger und repräsentativer. Gleichzeitig wird aufgrund der steigenden

²⁵⁹ Die Flächen sollten ursprünglich dem Holzhandel zum Rangieren dienen (MESIAD 2015) und werden heute zu meist als Parkplätze genutzt.

Grundstückspreise und Raumnachfrage die Raumausnutzung immer stärker maximiert. So brachte die unvorhergesehene Entwicklung Merters zum Textilstandort eine zunehmende Heterogenität an Gebäudeformen und Erscheinungsbildern in das zunächst typologisch homogene Viertel. Insbesondere der Einzug des Kofferhandels führte zu einer Vielstimmigkeit der Architektursprachen und zur Herausbildung neuer extrovertierter Gebäudetypen für den Großhandel. Mit der Neubautätigkeit der letzten Jahre setzte wiederum ein Trend zur baulichen Regulierung und Vereinheitlichung der Bauformen ein (■ 5.3.n und ■ 5.3.o).

So prägt die Vielfalt der Nutzungsarten und baulichen Transformationen den visuellen Gesamteindruck des Viertels. Wie drei Straßenabwicklungen aus verschiedenen Bereichen Merters in Abbildung ■ 5.3.p zeigen, artikulieren sich die räumlichen Nutzungsschwerpunkte, die oben beschrieben wurden, auch architektonisch und prägen den Charakter der Teilgebiete: von den rohen Fabrikbauten mit Ladeluken und Feuertreppen in den nördlichen Hintergassen Merters (siehe das Beispiel Pelit Sokak) über die nüchtern-repräsentativen Geschäftshäuser und Banken in der Fatih Caddesi bis hin zu den schrillen und überladenen Showroombauten der Einkaufsstraßen im Großhandelsgebiet (Gülsever Sokak) (siehe auch die Fotos in ■ 5.3.q). Zwischen diesen Polen besteht in den meisten Straßen ein Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und baulicher Gestaltungen.

Die typologische Variationsbreite steht dabei im Gegensatz zur Regelmäßigkeit der städtebaulichen Figur Merters im Schwarzplan, die von all diesen Transformationen seit dem Bau des Viertels bis heute nahezu unbeeinflusst geblieben ist. Durch die graduelle Anpassung der Gebäude konnte der Städtebau den dynamischen Nutzungswandel aufnehmen. Seine kleinteilige Struktur bot Nischen für kleine Unternehmen und gewährleistete die notwendige Dichte für eng vernetzte Produktionscluster bzw. den räumlich konzentrierten Großhandel. Das Upscaling der industriellen Produktion konnte die Struktur Merters hingegen nicht aufnehmen. Die Untersuchung zeigt somit eine hohe Anpassungsfähigkeit und Resilienz, aber auch die räumlichen Limitierungen der baulichen Strukturen Merters.

5.3.3 Planerische Regulierung

Die städtebauliche Struktur Merters beruht, wie bereits dargestellt, auf einer ordnungsgemäßen, detaillierten Planung. Der Bebauungsplan im Maßstab 1:1.000, der von der Kooperative der Holzhändler beauftragt und 1969 erstellt wurde (■ 5.3.a), bestimmte die charakteristische Blockstruktur Merters. Er legte die Grundstücksgrenzen, die Baulinien und die zulässigen Bauhöhen fest, er definierte die Verkehrserschließung und die Straßenprofile. Für Versorgungsinfrastrukturen wie Läden, Cafés, Restaurants und Imbisse, Banken, Post und Polizeiwache sah der Plan kleinere Sonderbauten mit eigenen Abmessungen vor. Auf einer Liste verzeichnete er die erlaubten Gewerbesektoren, die als weniger hygienisch (*gayri sıhhi*) eingestuft wurden. Diese Liste umfasst neben dem Holzgewerbe eine ganze Reihe anderer Sektoren, so auch die Textilproduktion (Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi 1969). Innerhalb der 1980er Jahre wurde der Stadtteil dann weitgehend auf Grundlage dieses Plans durch einzelne Bauherren aufgebaut. Wie im vorangegangenen Abschnitt (5.3.2) beschrieben, führte die unvorhergesehene Ausbreitung des Textilsektors in Merter im weiteren Verlauf zu verschiedenartigen baulichen Anpassungen und Transformationen der einzelnen Bauten. Um mehr Raum zu schaffen, wurden viele Gebäude auch unter Missachtung der Höhenvorgaben des Plans aufgestockt. Später eigneten sich Inhaber*innen von Großhandelsgebäuden oft die öffentlichen Flächen vor den Straßenfronten an, um die Untergeschosse über Außentreppen erschließen zu können. Doch abgesehen von diesen Überschreitungen wurde der städtebauliche Plan der Keresteciler Sitesi weitgehend umgesetzt und behält bis heute seine Gültigkeit.

Entsprechend stimmt der bezirkliche Bebauungsplan von 2015²⁶⁰ (■ 5.3.r) weitgehend mit dem ursprünglichen Plan von 1969 überein: Die Parzellierung, die Höhenvorgaben und das Maß der baulichen Nutzung sind nahezu unverändert; es sind also weiterhin auf den meisten Grundstücken nur drei Geschosse bzw. eine maximale Bauhöhe von 10,50 Metern erlaubt. Auch die Sonderbauten – Banken, Läden, Imbisse, Polizei- und Feuerwache – sind noch als solche im Plan verzeichnet. Nur die Flächennutzung wurde im Sinne der Direktive der Deindustrialisierung der Innenstadtgebiete in ganz Merter als Geschäfts- und Dienstleistungsnutzung festgelegt (► 5.2.3). Abweichende Nutzungen sind nur an wenigen Orten vorgesehen: Im Versorgungszentrum im Nordwesten Merters sind nun ein Moscheegelände und ein Berufsschulgrundstück verzeichnet und am Südrand des Viertels sind einzelne Flächen für städtische Dienstleistungen (ein bestehender Gebäudekomplex der Stadtverwaltung), für touristische Einrichtungen (ein kürzlich errichteter Hotelneubau)²⁶¹ und für soziale oder kulturelle Nutzung (eine bislang noch unbebaute Fläche am südlichen „Eingangstor“ Merters) ausgewiesen (Bebauungsplan Güngören 2015).

Nachdem die im Bebauungsplan festgesetzten Vorgaben bei den zahlreichen Umbaumaßnahmen der vergangenen Jahrzehnte offenbar häufig überschritten wurden, sorgten die Behörden bei den jüngeren Neubauten in Merter augenscheinlich für eine konsequente Einhaltung der Bauregeln (Interview Arslan 2015; Interview Yilmaz 2015). Verschiedene Maßnahmen des bezirklichen Planungsamts zielten zudem in jüngerer Zeit darauf, die baulichen Transformationen und die Nutzungsdynamik in und um Merter nachträglich in die Planwerke zu integrieren. Die gängige, aber ungenehmigte Aneignung der dreiecksförmigen Restflächen vor den Showroomgebäuden legalisierte man durch den Verkauf oder die Verpachtung dieser Flächen an die Gebäudeeigentümer bzw. durch die Änderung der Parzellenform (Interview Planungsamt Güngören 2015). Wie der Bebauungsplan zeigt (■ 5.3.r), wurde in der Konsequenz bei den abgetreppten Baublöcken im Süden Merters die Baulinie dem Straßenverlauf angepasst, sodass nun auch die Restflächen bebaut werden dürfen (Bebauungsplan Güngören 2015). Auch die Ausdehnung der Großhandelsnutzung in die angrenzenden Wohngebiete hat man durch eine entsprechende Ausweisung von Geschäftsfunktionen im Flächennutzungsplan nachträglich legitimiert (► 5.2.4, ■ 5.2.r, ■ 5.3.r). Auf die Problematik fehlender Parkplätze im Viertel reagierte man mit dem Bau von zwei öffentlichen Tiefgaragen, verbunden mit der Neugestaltung der darüber liegenden Platzräume.

So wird die aktuelle Entwicklung Merters zu einem Großhandelsviertel zwar meist als ungeplant wahrgenommen (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; Interview Planungsamt Güngören 2015), doch sowohl von den Gewerbetreibenden als auch von den Planer*innen begrüßt und gefördert. Ein Artikel in *Moda Merter*, der Zeitschrift des Vereins MESIAD, verdeutlicht die positive Sicht vieler Gewerbetreibender auf die Transformation Merters: „Das Viertel Merter, das als Geburtsort des türkischen Textilsektors gilt, wird umgebaut. [...] Im Zuge der städtischen Transformation verwandelt sich Merter ganz einfach in ein Open-Air-Shopping-Center mit Großhandelsgeschäften, Einkaufspassagen und Showrooms.“ (Moda Merter 2015a, 96, 97)²⁶² Weiter heißt es, die Produzenten Merters würden sich von Subunternehmern zu Großhändlern entwickeln und damit verändere sich das Gesicht des Stadtteils hin zu einem Mode- und Exportzentrum. Der Artikel wird von zahlreichen Fotos neuer Gebäudefassaden aus dem

²⁶⁰ Den Bebauungsplan für Güngören im Maßstab 1:1.000 erhielt ich 2015 in digitaler Form vom Planungsamt des Bezirks. Teil des CAD-Dokuments war außerdem eine umfangreiche Dokumentation des Bestands (Bebauungsplan Güngören 2015).

²⁶¹ Für beide Flächen wurde die Höhenbegrenzung heraufgesetzt: Für das Hotel auf 22 Meter; für die Stadtverwaltung wurde die Höhe sogar freigestellt.

²⁶² Eigene Übersetzung. Originalzitat: „Türk tekstilinin doğum yeri olarak görülen Merter yeniden yapılıyor. [...] Merter kentsel dönüşüm kapsamında olup kolay dönüşümü ile açık hava AVM dediğimiz toptan satış mağazaları, çarşılar ve showroom'lar yapılmaya başlanmıştır.“

Showroomviertel Merters begleitet (■ **5.3.s**). Bereits seit Längerem arbeitet MESIAD am Branding Merters als Modeviertel: Mit Bannern im Straßenraum, die Werkzeuge des Textilsektors als Gestaltungsthemen aufgreifen – überdimensionierte Nähmaschinen, Scheren, Garnrollen oder Kleiderbügel –, macht der Verein zum Beispiel auf das jährlich organisierte Merter-Moda-Event aufmerksam (■ **5.3.s**). Die Gewerbetreibenden von MESIAD vertreten ebenfalls die Ansicht, dass mehr Hotels und Gastronomie nötig seien, um die Standortbedingungen Merters als Großhandelsgebiet gegenüber Laleli zu verbessern und das Viertel auch nachts zu beleben (Interview Yilmaz/MESIAD 2015; MESIAD 2015; Moda Merter 2015b). Der Verein kritisiert allerdings die fragmentarischen Planungsmaßnahmen und Partikularlösungen vonseiten des Bezirks und wünscht sich umfassendere, visionäre Planungen, die die internationale Bedeutung des Modezentrums unterstreichen (MESIAD 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

Doch auch die Stadtverwaltungen Istanbul und Güngören haben es sich zum Ziel gesetzt, die Entwicklung Merters zum Großhandelsviertel zu unterstützen. Die gesamtstädtische Verwaltung (IBB) beabsichtigt, auf diese Weise Laleli langfristig vom Kofferhandel zu befreien und so – im Sinne des Environmental Plan von 2009 (► **4.2.3**) – die Ausdehnung des Tourismus auf der historischen Halbinsel zu ermöglichen (Interview 1 Urban Design Direktorat 2015; Piart 2012). Ebenso stellen die Strategiepläne Güngörens die Bedeutung Merters als Mode- und Geschäftszentrum heraus (Güngören Belediyesi 2016; 2019) (► **5.2.3**). In diesem Sinn habe das Planungsamt Güngören eine gründliche Analyse und ein umfassendes Planungsprojekt für Merter vorgeschlagen, das auch die Bautypologien zur Disposition stelle, so ein Mitarbeiter des Amtes im Interview. Der Vorstoß sei jedoch vom Bezirksbürgermeister nicht unterstützt worden (Interview Planungsamt Güngören 2015).

Trotz des breiten Konsenses darüber, dass sich Merter weiterhin zu einem international bedeutsamen Mode- und Großhandelsviertel entwickeln soll, gibt es unter den beteiligten Akteur*innen keine klaren Vorstellungen darüber, wie dieser Weg durch planerische und bauliche Maßnahmen flankiert werden kann. Ein erster Schritt hin zu einer koordinierteren städtebaulichen Steuerung und Gestaltung der bislang ungeplanten Transformation wurde mit dem Projekt „Merter Fashion Center“ zwischen 2015 und 2017 unternommen (► Exkurs **5.3.X**). Die Planung sollte die relevanten Akteur*innen einbeziehen und die Entwicklung Merters zum „Modezentrum“ fördern, indem die Straßenräume im Kofferhandelsviertel zu Fußgängerzonen konvertiert und gestalterisch aufgewertet werden. Zwar zielten die Maßnahmen auf die Förderung der Handelsaktivitäten durch die Stärkung der Aufenthaltsqualität, sie sollten aber gleichzeitig die „visuelle Belästigung“ (Interview 2 Urban Design Direktorat 2015; Tümaş o. J.), die durch störende Fassadenelemente und überbordende Außenwerbung hervorgerufen werde, im Interesse einer kohärenten Stadtgestaltung in klare Schranken weisen. Das Projekt stellt also einen Versuch dar, die Zufälligkeit und Inkohärenz der ungeplanten baulichen Entwicklung Merters durch gestalterische Maßnahmen zu harmonisieren und damit das Image des Viertels zu verbessern (■ **5.3.Xa** und ■ **5.3.Xb**). Zudem war es der erste planerische Versuch, Merter als Textil- und Modeviertel zu denken und zu gestalten. Doch trotz großer Ambitionen und eines hohen Planungsaufwands verhinderten widerstreitende Interessen die erfolgreiche Umsetzung der Ziele. So zeigt der Fall die Beschränkungen der Planung angesichts der Marktentwicklung: Während die Dynamik des Kofferhandels und des Immobilienmarkts die bauliche Entwicklung Merters antrieben, erwies sich die planerische Regulierung als konfliktreich und schwer umsetzbar.

Obwohl der Städtebau Merters aus umfangreichen Planungen hervorgegangen ist, verlief die Entwicklung des Viertels nicht im Sinne dieser Planung, sondern resultierte aus der

wirtschaftlichen Dynamik der kleinteiligen und stark vernetzten Istanbuler Textil- und Bekleidungsindustrie (► 5.2). Die städtebaulichen Strukturen erwiesen sich dennoch als resilient, da sie genug Anpassungsfähigkeit besaßen, um die Bekleidungsindustrie und ihren Wandel aufzunehmen. Gegenüber diesen machtvollen Bottom-up-Prozessen blieb die Planung passiv und reaktiv. Wie bereits in den Kapiteln 4.2 und 5.2.3 für großmaßstäbliche Zusammenhänge dargestellt, zielten auch hier planerische Maßnahmen vor allem auf die nachträgliche Formalisierung oder Nachbesserung der baulichen Entwicklung. Da seit den 1990er Jahren die Dynamik Merters und die planerischen Ziele – vor allem in Hinblick auf die Auslagerung der Produktion – immer stärker konvergierten, wurde ein Gegensteuern der Planung – wie im Fall der Region Çorlu (siehe Kapitel 6) – in Merter gar nicht notwendig.

5.3.X Exkurs: Das Projekt „Merter Fashion Center“

Das Projekt „Merter Fashion Center“, das sich während meiner Feldforschung (2015) in der Planung befand und inzwischen realisiert wurde, umfasst die Umwandlung von vier Straßenzügen im Südosten Merters – dem Kern des Kofferhandelsviertels – in Fußgängerzonen sowie die Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume. Zudem sollten Leitlinien für die Fassadengestaltung entlang dieser Straßen entwickelt werden, um ein einheitlicheres Erscheinungsbild zu erzielen. Diese Gestaltungsmaßnahmen wurden von einer Neuregelung des Verkehrs und der Einrichtung weiterer Parkplätze und Tiefgaragen flankiert. Im Folgenden soll das Projekt aus dem Blickwinkel verschiedener Planungsbeteiligter dargestellt werden, um die Konstellation der Akteur*innen wie auch die unterschiedlichen Interessen und aufkommenden Konfliktlinien aufzuzeigen.

Das Projekt „Merter Fashion Center“ geht auf eine Initiative von MESIAD zurück (Interview 1 Urban Design Direktorat 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015). Bereits 2002 habe der Verein der Istanbuler Stadtverwaltung einen Vorschlag zur Verkehrsberuhigung unterbreitet, doch erst 2015 sei er zur Umsetzung gekommen, heißt es im MESIAD-Magazin *Moda Merter* (Moda Merter 2015b). Laut Yilmaz sei MESIAD auf die Bezirksverwaltung zugegangen, habe Anregungen gegeben und mit ihr gemeinsam über Möglichkeiten diskutiert. Der Verein sei zum einen an gestalterischen Entscheidungen beteiligt, zum anderen steuere er in einer Art Public-Private-Partnership das Sicherheitspersonal bei, das tagsüber in den öffentlichen Räumen präsent sein soll (Moda Merter 2015b; Interview Yilmaz/MESIAD 2015). MESIAD sieht diese Maßnahme aber nur als ersten Schritt zu einer umfassenderen Planung für Merter. Regulierungsabsichten für die Fassadengestaltung waren Yilmaz zum Zeitpunkt des Gesprächs im Juni 2015 nicht bekannt – dies sei auch nicht im Interesse der Geschäftsleute (Interview Yilmaz/MESIAD 2015).

Da man dem Projekt eine gesamtstädtische Bedeutung beimaß, wurde „auf höherer Ebene“ entschieden, es nicht auf Bezirksebene, sondern von der Istanbuler Stadtverwaltung (IBB) durchführen zu lassen (Interview 1 Urban Design Direktorat 2015). Die Abteilung für Infrastrukturprojekte war für die Gestaltung der Straßenräume zuständig, die Urban-Design-Abteilung für die Richtlinien der Fassadengestaltung. Auf der Ausführungsebene gebe es jedoch eine Zusammenarbeit mit der Bezirksverwaltung Güngören, erklärte der Leiter der Urban-Design-Abteilung im Interview (Interview 1 Urban Design Direktorat 2015). Das Projekt ziele darauf ab, einen lebendigen Straßenraum zu schaffen und Merter zu einem Modezentrum zu machen, das mit London oder Mailand konkurrieren könne. Die Transformation Merters folge dabei den übergeordneten Leitlinien des Environmental Plan von 2009, wonach sich die historische Halbinsel langfristig

dem Tourismus zuwenden solle. Um das Kofferhandelsviertel Laleli zu entlasten, fördere man demnach die Entwicklung des Modeviertels Merter. Der Leiter der Urban-Design-Abteilung zog den Vergleich zu Giyimkent und Tekstilkent, die ebenfalls unter Führung der gesamtstädtischen Verwaltung als Großhandelsstandorte entwickelt worden seien, um diese Funktionen außerhalb des Stadtzentrums zu bündeln. Er ging allerdings nicht auf die damaligen Schwierigkeiten in der Umsetzung der Planungsziele ein (siehe Exkurs 5.2.Y) (Interview 1 Urban Design Direktorat 2015).

Der Bürgermeister Güngören hatte im Frühjahr 2015 mit den Geschäftsleuten von MESIAD die Aufgabenverteilung verhandelt: Der Bezirk werde für eine bessere Beleuchtung und Infrastruktur sorgen, wenn MESIAD die Kosten von Sicherheitspersonal und Überwachungskameras übernehme (Moda Merter 2015b). Dennoch wurde die bezirkliche Ebene kaum in die Planungen der IBB eingebunden. Mein Interviewpartner im Planungsamt Güngören war daher beim Gespräch im September 2015 nur wenig über die laufenden Maßnahmen informiert (Interview Planungsamt Güngören 2015). Er sah die Entwicklung des Projekts sehr kritisch: Entgegen der Vorschläge der bezirklichen Planer*innen für umfassendere, langfristige Restrukturierungen führe das Projekt nur zu kosmetischen Eingriffen und kurzfristigen Lösungen. Auch die Geschäftsleute würden kein Interesse an weiterreichenden Transformationen zeigen.

Für die Planung und Ausführung des Projekts war das türkische Planungsbüro TÜMAŞ als Generalunternehmer verantwortlich. Es hatte den Auftrag über eine öffentliche Ausschreibung erhalten und anschließend einzelne Teilprojekte an weitere Planungsbüros vergeben (Interview Planungsbüro 2015). Der Entwurf für den Stadtraum wurde vom Urban-Design-Büro On Tasarım erstellt. Es nahm sich berühmte Einkaufsstraßen in Wien, Mailand, London, Tokio oder New York zum Vorbild und zielte auf eine kohärente, zeitgenössische Gestaltung der Straßenräume durch Stadtmöbel, Beleuchtung, Bepflanzung, Straßenbäume und mäandernde farbige Bänder im Straßenpflaster, die das ganze Gebiet durchziehen (Tümaş 2015). Ein international tätiges Architekturbüro wurde von TÜMAŞ mit der Erarbeitung der Richtlinien für die Fassadengestaltung beauftragt. Insbesondere für die überbordenden Werbetafeln und andere störende Elemente wie Klimaanlage, Antennen oder Stromleitungen, die als „visuelle Verunreinigung“ (Interview 2 Urban Design Direktorat 2015; Tümaş o. J.) betrachtet wurden, sollten Lösungen gefunden werden (■ 5.3.Xa). Während meiner Feldforschung im Oktober 2015 war die Ausführungsplanung der Straßengestaltung kurz vor der Fertigstellung, während die Vorschläge des Architekturbüros zur Fassadenregulierung gerade zur Diskussion standen (Interview Planungsbüro 2015).

Ein Meeting der ausführenden Planer*innen mit den Auftraggeber*innen der Stadtverwaltung, an dem ich im Oktober 2015 teilnahm, offenbarte große Konflikte hinsichtlich der Kriterien für die Fassadengestaltung. Die anfänglichen Ideen der Architekt*innen waren bei der Stadtverwaltung zunächst auf Zustimmung gestoßen. Sie waren auf die lokalen Besonderheiten des Großhandelsquartiers eingegangen und hatten daraus spezifische Ideen entwickelt. Für das Meeting hatten sie – nach Analyse sämtlicher Gebäude- und Straßenansichten im Viertel – verschiedene Gestaltungsvarianten erarbeitet, wie die Werbung an den Fassaden reduziert und geordnet werden könnte und wie durch Verblendungen störende Elemente in den Hintergrund treten sollten (■ 5.3.Xa, 3). Anstelle einer individuellen Gestaltungslösung für Merter bestand die Leitung der Urban-Design-Abteilung aber auf der Einhaltung der geltenden Verordnung für Außenwerbung

an Gebäuden, die in diesem Fall Werbemaßnahmen nur in der Erdgeschosszone erlaubt. Die Architekt*innen hielten die rigiden Vorstellungen der Stadtverwaltung angesichts der intensiven Geschäftstätigkeit und starken Konkurrenz in Merter hingegen nicht für realisierbar. Die Großhändler würden die Richtlinien schlicht nicht befolgen oder ihre Werbetafeln einfach in den Schaufenstern positionieren. Die Ausarbeitung konkreter Vorgaben für jedes einzelne Gebäude entsprechend der Verordnung, die schließlich von ihnen verlangt wurde, sahen sie als sinnlose Fleißarbeit (■ 5.3.Xa, 4, 5 und ■ 5.3.Xb, 2) (Interview 3 Urban Design Direktorat 2015; Interview Planungsbüro 2015).

2017 wurde die Neugestaltung der Straßenräume fertiggestellt und die Straßen wurden während des Tages für den Verkehr gesperrt. Wie CNN Türk im Juli des Jahres berichtete, regte sich allerdings Protest unter den Händler*innen und Showroombetreiber*innen, in deren Interesse das Projekt ursprünglich durchgeführt werden sollte: Sie würden große Verluste machen, weil Anlieferung und Abtransport nicht mehr schnell genug erfolgen könnten. Daher forderten sie eine Neuregelung, die den Lieferverkehr auch tagsüber in Maßen zulässt (cnnturk.com 2017a; cnnturk.com 2017b). Bei meinem letzten Feldaufenthalt im August 2019 wirkten die Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum eher unauffällig; sie waren teilweise bereits derangiert oder beschädigt. Erste Straßencafés wiesen jedoch auf eine Neuinterpretation der öffentlichen Räume hin. Gleichzeitig schienen sich die Vorgaben für die Fassadengestaltung nur langsam und vorwiegend bei Neubauten durchzusetzen (■ 5.3.Xb).

Das Projekt „Merter Fashion Center“ stellt den ersten planerischen Versuch dar, Merter als Textil- und Modeviertel zu denken und zu gestalten und seine Entwicklung zu einem Großhandelszentrum aktiv zu fördern. Es qualifiziert die städtischen Räume für die typischen Nutzungsstrukturen des Kofferhandels, der auf einer Vielzahl kleiner Anbieter*innen und Einkäufer*innen basiert und so dem klassischen Modeeinzelhandel ähnelt. Entsprechend nahm man sich zur Gestaltung des Showroomviertels klassische Einkaufsstraßen zum Vorbild. Die Verkehrsberuhigung sollte angesichts der unübersichtlichen Park- und Aniefersituation Abhilfe schaffen, die Aufenthaltsqualität verbessern und den Einkäufer*innen einen angenehmeren Weg durchs Viertel bieten. Gleichzeitig zielte sie darauf, die Sichtbarkeit der Läden in den unteren Geschossen zu gewährleisten. Vor allem aber sollte durch die sichtbare Aufwertung – nach dem Vorbild von Laleli und Osmanbey, die bereits ähnliche Maßnahmen realisiert hatten – das Image des Großhandelszentrums verbessert werden. Wie aus den Aussagen verschiedener Beteiligten hervorgeht, wollte man durch umfassende gestalterische Eingriffe weg von dem Bild des zufällig Gewachsenen und der individuellen Bricolage. Das Projekt stellt also einen Versuch dar, die ungeplante bauliche Entwicklung Merters wieder in geordnete Bahnen zu lenken und durch gestalterische Maßnahmen zu harmonisieren.

Verschiedene Akteur*innen äußerten sogar den Anspruch, Merter zu einem internationalen Modezentrum nach dem Vorbild von Paris, London oder Mailand zu machen – ohne die offensichtlichen Unterschiede zwischen Kofferhandel und High Fashion zu thematisieren (Interview 1 Urban Design Direktorat 2015; Interview Yilmaz/MESIAD 2015). Das Projekt wurde von der Stadtverwaltung als so bedeutsam begriffen, dass es auf gesamtstädtischer Ebene unter Beteiligung namhafter Planungsbüros umgesetzt wurde. Doch trotz dieser hohen Ansprüche blieb die Umsetzung mittelmäßig. Gleichzeitig zeigt der Fall die Beschränkungen der Planung angesichts der Marktentwicklung: Die Dynamik des Kofferhandels und des Immobilienmarkts bestimmen letztlich über die bauliche

Entwicklung Merters, während sich die planerische Regulierung als konfliktreich und schwer durchsetzbar erweist.

5.3.4 Fazit Städtebau

Um die dritte Forschungsfrage (■ 3.a) in Bezug auf Merter beantworten zu können, hat Abschnitt 5.3 die städtebaulichen Strukturen untersucht, die den Standort des betrachteten Produktionsschritts – die Organisation der Bekleidungsherstellung an der Schnittstelle zwischen europäischen Kunden und lokaler Fertigung – kennzeichnen, und ihre Transformation als Folge der dynamischen Entwicklung des Textilsektors beleuchtet. Gleichzeitig wurde der Einfluss der baulichen Strukturen und Planungsmaßnahmen auf die lokalen Produktionsaktivitäten reflektiert.

Das Textilviertel Merter, das ursprünglich als Holzgewerbegebiet geplant wurde, ist durch einen regelmäßigen Stadtgrundriss aus dicht gefügten, mehrgeschossigen Gewerbebauten strukturiert, die auf einem einheitlichen Bautyp beruhen. Es repräsentiert damit eine Variation des städtebaulichen Typs der Kleingewerbezone, der seit den 1970er Jahren in Istanbul zur Planung von sektoral homogenen Gewerbebeständen eingesetzt wurde. Die baulichen Strukturen, die eigentlich der Lagerung und dem Handel von Holz dienen sollten, stellten sich zur Zeit ihres Baus in den 1980er Jahren als äußerst geeignet für die boomende Textil- und Bekleidungsproduktion heraus. Kleine und mittlere Betriebe dieses Sektors, die in engen Produktionsbeziehungen miteinander vernetzt waren (siehe Kapitel 4.1), fanden in den Bauten Merters geeignete Produktionsräume von variabler Größe sowie gute Bedingungen zur räumlichen Konzentration ihrer Netzwerke vor. Unter diesen Voraussetzungen gründete auch Yilmaz hier seinen Produktionsbetrieb. Ähnlich dem Unternehmen Yilmaz Giyim, das in kurzer Zeit vom Spezialbetrieb zum Full-Package-Supplier aufstieg, konnten sich angesichts der starken Dynamik der türkischen Bekleidungsindustrie viele Firmen in Merter funktional upgraden und expandieren. Dies führte zur sukzessiven Auslagerung von Produktionsaktivitäten und zu einem anhaltenden Nutzungswandel von Produktions- zu Management- und Großhandelsfunktionen (innerhalb des Textilsektors) in Merter.

Dieser Wandel wurde von einer schrittweisen baulichen Anpassung der einzelnen Gewerbegebäude begleitet: vom Lagerhaus zum Produktionsgebäude und weiter zum Unternehmenssitz oder zum Großhandelszentrum. Somit spiegelt sich das Upgrading der Aktivitäten und Unternehmen in Merter hin zu Tätigkeitsfeldern mit höherer Wertschöpfung in der graduellen Aufwertung des Baubestands wider. Der städtebauliche Grundriss Merters und das Grundmodul des ursprünglichen Gewerbebaus bleiben dabei aber weitgehend unverändert. Obwohl Merter für eine spezifische Nutzung geplant war, hat sich der Städtebau und Gebäudetyp des ursprünglichen Plans damit als äußerst aufnahme- und anpassungsfähig erwiesen. Trotz der homogenen Baustruktur und der fortschreitenden Ausbreitung des Kofferhandels ist Merter noch heute durch vielfältige Nutzungen innerhalb des Textilsektors und eine entsprechend heterogene Mischung individueller Gebäudetransformationen charakterisiert. Zudem zeichnen sich auch innerhalb des hoch verdichteten Textilviertels räumliche Schwerpunkte verschiedener Geschäftsaktivitäten ab.

Auch mit dem Wandel vom Produktionscluster zum Großhandelsquartier bleibt Merter ein bedeutender Knoten multiskalarer Produktionsnetzwerke der Bekleidungsindustrie, der zwischen transnationalen Einkaufsbeziehungen und lokal bis überregional organisierten

Produktionsprozessen vermittelt. Die intensive (trans-)lokale Vernetzung der Unternehmen Merters spiegelt weiterhin das in der Türkei vorherrschende modulare Produktionssystem wider.

Die global vernetzte, wachsende türkische Bekleidungsindustrie war damit Grundlage für die Entwicklung Merters zum Textilviertel und seine weitere Transformation. Zwar hatte sie keinen Einfluss auf die bereits geplante städtebauliche Gesamtform des Viertels, sie bestimmte jedoch die Nutzungsstrukturen und die physische Adaptation der Gebäude. Die transnationalen Netzwerke wirkten als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung Merters, des Unternehmensupgradings wie auch der allmählichen Auslagerung der Produktion (► 5.2). Heute bestimmen sie den konkreten Alltag des Viertels: Auf ihren translokalen Produktions- und Distributionswegen zirkulieren die Waren durch die städtischen Räume und geben den täglichen Rhythmus aus Anlieferung, Bearbeitung und Versand vor. Vertreter*innen internationaler Einkaufsunternehmen besuchen die eigens für sie eingerichteten Showrooms der Produktionsfirmen in Merter und tätigen ihre Bestellungen, während die Unternehmensverwaltungen in täglicher Kommunikation zwischen Kunden und Fabriken vermitteln. Transnationale Akteure nehmen aber kaum direkten Einfluss auf Planungs- und Bauprozesse. Im Fall des Kofferhandels potenzieren sich allerdings die transnationalen Aktivitäten in Merter: Die Präsenz der zahlreichen Einkäufer*innen und der Warenzirkulation im Stadtraum wird enorm gesteigert und eigene Gebäudetypen entstehen zur Abwicklung des Handels. Damit wird die transnationale Konstitution der städtischen Räume durch die spezifischen Handels- und Produktionsbeziehungen immer deutlicher wahrnehmbar.

Betrachtet man umgekehrt den Einfluss der baulichen Strukturen, städtischen Dynamiken und Planungsmaßnahmen auf die Produktionsaktivitäten, so wird klar, dass diese eine deutliche Wirkmacht in der räumlichen Konstitution der Produktionsnetzwerke entfaltet haben. Die kleinteilige Baustruktur Merters, ihre Dichte und Anpassungsfähigkeit stellte einen Standortvorteil sowohl für aufstrebende Kleinbetriebe in den Entstehungsjahren des Viertels als auch für die wachsende Zahl an Großhändlern in den letzten zwei Jahrzehnten dar. Die Anziehungskraft Merters wurde in beiden Fällen durch die zunehmende räumliche Konzentration des Sektors verstärkt, die eine städtische Eigendynamik in Gang setzte. Gleichzeitig wurde die bauliche Enge aber auch zum Hindernis für die Expansion der Textil- und Bekleidungsproduktion an diesem Standort und trug – neben den steigenden Grundstückspreisen und Produktionskosten in dieser zunehmend zentralen Lage (► 5.2.2) – zur räumlichen Verlagerung der Produktion bei.

Die Stadtplanung spielte eine ambivalente Rolle: Zwar beruhte die Entstehung des Stadtviertels Merter auf einer umfassenden Planung, die weitere Entwicklung des Gewerbegebiets verlief jedoch nicht entsprechend den ursprünglichen Planungszielen und relativ ungesteuert. So erhielt auch hier – wie für Istanbul symptomatisch (► 4.2) – die städtische Planung zunehmend die Aufgabe der nachträglichen Regulierung ungeplanter Entwicklungen. Sie reagierte auf die wirtschaftliche und städtische Dynamik im Viertel, indem sie informelle Praktiken nachträglich legitimierte oder die städtischen Infrastrukturen anpasste. Da der Funktionswandel Merters seit den 1990er Jahren den übergeordneten Planungszielen entsprach, waren auch keine einschneidenden Interventionen notwendig. Heute wollen sowohl die lokalen Geschäftsleute als auch die städtischen Behörden Merter vom Hinterhof zum Schaufenster der Istanbuler Bekleidungsproduktion machen. Gemeinsam arbeiten sie am entsprechenden städtischen Erscheinungsbild und am Branding Merters als Modezentrum. Doch auch hier zeigt sich in der konkreten Umsetzung, dass der Einfluss der Planung gering und die Eigendynamik des Viertels beherrschend bleibt.

5.4 Architektur: Das Geschäftshaus von Yilmaz Giyim

Die Bekleidungsfirma Yilmaz Giyim hat ihren Sitz in einem typischen Geschäftshaus im Zentrum MerTERS. Der mehrgeschossige schmale Baukörper entspricht dem Grundtyp der Gewerbebauten in Merter, die sich entsprechend dem Bebauungsplan von 1969 in vielfachen Variationen zu abgetreppten, kompakten Reihen zusammenfügen. Das Gebäude wurde erst nach 2002 errichtet und 2010 von der Yilmaz-Firmengruppe erworben. Obwohl es laut Bauantrag für die Bekleidungsproduktion genutzt werden sollte, dient es heute gleichzeitig als Corporate Headquarter der Yilmaz-Gruppe sowie als „İş Merkezi“ – als Geschäftszentrum mit verschiedenen Nutzern. Yilmaz nutzt nur das Dachgeschoss und das zweite Untergeschoss für seine Geschäfts- und Produktionsaktivitäten; die Hauptgeschosse hat er als Showrooms an Großhändler vermietet.

Abschnitt 5.4 untersucht die Architektur des Unternehmenssitzes von Yilmaz Giyim in Merter, um an diesem Beispiel die vierte Forschungsfrage zu beantworten, die nach der baulichen Struktur der Produktionsgebäude und ihren Wechselwirkungen mit der spezifischen Produktionsaktivität fragt (■ 3.a). Der erste Teilabschnitt (5.4.1) analysiert das Firmengebäude hinsichtlich seiner Entstehungsbedingungen und städtebaulichen Situation, seiner Gebäudehülle und inneren Struktur. Abschnitt 5.4.2 beleuchtet die Nutzungen und Produktionsabläufe innerhalb des Gebäudes sowie die Anpassung der Bausubstanz an veränderte Nutzungsanforderungen. Ergänzend zeigt der anschließende Exkurs (5.4.X) anhand einer weiteren typischen Gebäudebiografie aus Merter die graduelle Transformation eines Holzhandels- und Produktionsgebäudes zur Großhandelspassage und Showroom-Mall. Abschnitt 5.4.3 fasst schließlich die Ergebnisse in Hinblick auf die Forschungsfrage zusammen.

5.4.1 Gebäudeanalyse

Entstehungsbedingungen und städtebauliche Situation

Im Jahr 2010 kaufte die Yilmaz-Gruppe das Gebäude in der Fatih Caddesi, in dem sich heute ihr Hauptsitz sowie Murat Yilmaz' Bekleidungsunternehmen befindet (■ 5.4.a). Wie in Abschnitt 5.1.1 dargestellt, war das Familienunternehmen bereits seit 1989 in Merter ansässig und wechselte aufgrund des veränderten Raumbedarfs zweimal seinen Standort (■ 5.1.c). Yilmaz führte zunächst einen reinen Stickereibetrieb in der Uzun Sokak, expandierte dann in die Bekleidungsproduktion und mietete ab 2002 ein Gebäude in der Savaş Caddesi, inmitten des heutigen Showroomviertels. Nachdem das Unternehmen bereits um 2005/06 die eigene Näherei aufgegeben hatte, entschied es 2010 aufgrund der schlechten Anliefersituation, die Stickerei wieder in die Uzun Sokak zu verlegen und den Hauptsitz mit der Bekleidungsfirma in der Fatih Caddesi einzurichten (Interview Yilmaz 2015). Der Umzug erfolgte zu einer Zeit, in der sich der Kofferhandel um die Savaş Caddesi ausbreitete und die Immobilienpreise stark anzogen. Im neuen Hauptsitz wurden neben der Geschäftsleitung lediglich kleine Produktionsbereiche für Zuschnitt und Endbearbeitung untergebracht.

Wie der Lageplan (■ 5.4.a, 1) zeigt, liegt der Firmensitz von Yilmaz Giyim im Zentrum MerTERS an einem langgestreckten Verkehrsplatz, der sich aus der Mündung von Fatih Caddesi und Zafer Caddesi ergibt. Die dreiecksförmige Verkehrsinsel, unter der 2012 eine Tiefgarage angelegt wurde, ist als gepflegte Grünanlage gestaltet. Das Gebäude befindet sich somit in repräsentativer Lage an der Hauptachse des Viertels und seine direkte Nachbarschaft wird durch Geschäftshäuser mit Banken, Büros und Großhandelsläden bestimmt. Im östlichen Nachbargebäude befindet sich der Sitz des Vereins MESIAD. Yilmaz' Geschäftshaus ist Teil eines für Merter typischen langgestreckten Baublocks, der nach Westen leicht abfällt und aus gut zehn

überwiegend gleichförmigen Parzellen besteht, die größtenteils versetzt zueinander angeordnet sind (■ 5.4.a, 2).

Das Grundstück war noch in den frühen 2000er Jahren eine der wenigen unbebauten Flächen Merters und diente als Parkplatz, wie sich aus historischen Luftbildern²⁶³ schließen lässt. Erst 2002 wurde der Bau des Gebäudes genehmigt, der laut Bauunterlagen von der Emek Turizim İnşaat Tekstil Sanayi ve Ticaret A. Ş. beantragt worden war (Emek A. Ş. 2002) (■ 5.4.b). Dieses Unternehmen war offenbar gleichzeitig Bauherr und Antragsteller, da es, wie der Name nahelegt, sowohl in der Textilproduktion als auch im Bau- und Tourismusgeschäft aktiv war. Der Gebäudeentwurf in den Genehmigungsplänen bewegte sich im Rahmen der Planvorgaben der Keresteciler Sitesi (► 5.3.1). Im Erdgeschoss sollten laut Planbeschriftung Geschäfte untergebracht werden, während für die zwei Obergeschosse sowie eines der beiden Untergeschosse Bekleidungsproduktion vorgesehen war.

Baukörper, Fassadengestaltung und innere Struktur

Abbildung ■ 5.4.c (4) zeigt die Kubatur des Gebäudes, die dem Grundtyp der Gewerbebauten in Merten folgt: Auf der 17 Meter schmalen und 43,75 Meter langen Parzelle erstreckt sich der längliche Baukörper mit drei Vollgeschossen, zwei Dachgeschossen und zwei Untergeschossen. Die kurzen Seiten bilden die Straßenseiten. Durch den repräsentativen Verkehrsplatz an der Fatih Caddesi und den Nebenstraßencharakter der Kayacık Sokak ergibt sich eine klare Unterscheidung zwischen Vorder- und Rückseite des Gebäudes. An die Längsseiten schließen in versetzter Form die Nachbargebäude an, sodass an den freiliegenden Gebäudeecken weitere Fensterflächen an den Seitenwänden ermöglicht wurden. Das hohe Mansarddach fällt zu beiden Straßenseiten hin ab. Zur Belichtung des ausgebauten Dachgeschosses hat man, wie es in Merten gängige Praxis ist, auf den beiden Traufseiten Terrassen angelegt.

Dem Grundtyp der Keresteciler Sitesi folgend umfassen die Vollgeschosse ein gut vier Meter hohes Erdgeschoss und zwei drei Meter hohe Obergeschosse. Die beiden Straßenseiten und die freiliegenden Teile der Seitenwände sind durch Fensterflächen fast vollständig geöffnet. Wie in der Gebäudeansicht von der Fatih Caddesi (■ 5.4.c, 3) zu sehen ist, gibt es im Erdgeschoss große Schaufenster, in den zwei oberen Etagen geschosshohe Fensterbänder. Die Restflächen der Fassade – ein Gitter aus horizontalen und vertikalen Streifen, das die Tragstruktur abbildet – sind mit Fassadenplatten in Aluminiumoptik verkleidet. Das durch die Terrassierung zurückversetzte Dach tritt bei der visuellen Erscheinung des Gebäudes stark in den Hintergrund. Stattdessen wird der obere Abschluss der Fassade auf beiden Gebäudeseiten durch auskragende Metalllamellen betont.

Der Haupteingang wurde in der Mitte der Vorderseite platziert und nach innen versetzt. Eine Säule in der Mittelachse der Fassade akzentuiert hier die Symmetrie des Gebäudes. Zusammen mit einem kreissegmentförmigen Vordach – einem angedeuteten Architrav – bildet sie das Portal. Auf dem „Architrav“ steht in metallenen Buchstaben „Yılmaz İş Merkezi“²⁶⁴ (Yılmaz Geschäftszentrum) und am oberen Rand der Fassade thront mittig der rote Schriftzug „Yılmaz Grup“ mit dem Firmenlogo des Stickereibetriebs, das sich an arabische Kalligrafie anlehnt. Der klare, fast strenge Aufbau der Fassade wird allerdings von den Werbeflächen der Großhandelsgeschäfte überlagert. Die Geschäfte im Erdgeschoss haben ihre Schriftzüge und Logos im oberen Bereich der Schaufenster platziert. Ein Stoffhändler hat die gesamte restliche Schaufensterfläche mit dem großflächigen Druck einer vergrößerten Denimstruktur überzogen.

²⁶³ Quelle: Google Earth, Jahr 2001.

²⁶⁴ Der Name des Unternehmens wurde geändert.

Ein weiterer Denimanbieter im ersten Stock hat die komplette Fassadenfläche vor seinem Geschäft mit einem geschosshohen halbtransparenten Banner überdeckt, das sich um die Gebäudeecke zieht und an der freiliegenden Längsseite fortsetzt. Andere Händler in den Obergeschossen arrangieren ihre Waren und Werbeschilder hinter den Fensterflächen.

Auf der Rückseite des Gebäudes wurde auf der dreieckigen Fläche zwischen Parzelle und Straße der Boden abgetragen, um das erste Untergeschoss freizulegen und über eine abschüssige Zufahrt die Anlieferung und den Abtransport von Waren zu ermöglichen (■ 5.4.c 2, 4). Aufgrund des Erschließungskerns, der mittig an die Rückwand des Gebäudes grenzt, ist die Rückfassade, anders als die Vorderseite, in drei vertikale Segmente eingeteilt. Der schlichtere Hintereingang im ersten Untergeschoss befindet sich wie der Haupteingang in der Symmetrieachse des Gebäudes und wird ebenfalls durch ein abgerundetes Vordach gekrönt. Auch die Fensterflächen auf der Gebäuderückseite sind zu großen Teilen mit Werbung bedeckt (■ 5.4.c, 2).

Die äußere Gesamterscheinung des Gebäudes ist die eines nüchternen Geschäftshauses mit einem dezidierten Gestaltungs- und Repräsentationsanspruch. Die Fassadenverkleidung mit Metallpaneelen, die auch bei den Nachbargebäuden Verwendung findet, ist typisch für türkische Büro- und Gewerbebauten der letzten Jahrzehnte. Dies gilt auch für die Symmetrie der Straßensicht und das betonte Eingangsportal mit der postmodern platzierten Säule, die dem Äußeren des Gebäudes Seriosität und Gewicht verleihen sollen. Das Gebäude sollte laut Bauantrag zwar größtenteils der Bekleidungsproduktion dienen, es vermittelt aber nicht den Eindruck eines einfachen Industrie- oder Gewerbebaus, wie er für die erste Gebäudegeneration Merters typisch war. Die Architektur spricht vielmehr die Sprache eines Unternehmenssitzes; gleichzeitig vermittelt die Vielstimmigkeit der Außenwerbung den Charakter des „İş Merkezi“, eines Geschäftshauses mit unterschiedlichen Händlern und Firmen. Während die Geschäfte in den Hauptgeschossen durch ihre Banner und Schaufenster nach außen eine hohe Sichtbarkeit haben, ist Yılmaz' eigenes Unternehmen nur durch die Fassadenaufschriften präsent.

Die isometrische Grundrissdarstellung in Abbildung ■ 5.4.c (4) macht die Grundstruktur des Gebäudeinneren deutlich: Die sieben Geschosse – zwei Untergeschosse, das Erdgeschoss, zwei Obergeschosse und zwei Dachgeschosse – werden vertikal durch zwei Kerne erschlossen, die sich in der Längsachse des Gebäudes befinden: Ein innenliegender Kern im vorderen Bereich des Gebäudes bündelt Treppenhaus, Fahrstuhlschacht und Sanitärräume; ein zweites Treppenhaus mit Fahrstuhl befindet sich direkt an der Rückseite des Gebäudes. Mit Ausnahme des zweiten Untergeschosses sind sämtliche Geschossflächen durch eine Trennwand entlang der Längsachse in zwei langgestreckte, mehr als 300 Quadratmeter große Gewerbeeinheiten geteilt. Die Grundrissgliederung folgt damit der Tragstruktur: Das Stahlbetonskelett basiert auf drei Stützenreihen in Längsrichtung des Gebäudes: zwei an den Außenwänden und eine in der Mitte.

Trotz der lokalen Spezifika, die sich aus dem städtebaulichen Plan der Keresteciler Sitesi ergeben, etwa die schmalen und tiefen Baukörper und ihre versetzte Anordnung, erscheint die Architektur der mehrgeschossigen Gewerbebauten Merters – wie sie sich auch in Yılmaz' Gebäude zeigt – sehr einfach, variabel und wenig zweckgebunden.

5.4.2 Gebäudenutzung und Interaktion mit der baulichen Struktur

Nutzungsstruktur und Produktionsabläufe im Gebäude

Die Zeichnungen in Abbildung ■ 5.4.d visualisieren die Nutzungsstruktur des Gebäudes. Die Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss und in den beiden Obergeschossen waren zum Zeitpunkt der Feldforschung (2015) als Verkaufsflächen bzw. Showrooms an verschiedene Stoffgroßhändler,

vor allem Denimanbieter, und eine Bademodenfirma vermietet. Das erste Untergeschoss diente zwei Stoffhändlern als Lagerfläche. Yilmaz selbst nutzte zwei Bereiche des Gebäudes für verschiedene Unternehmensaktivitäten: Geschäftsführung, Produktionsmanagement, Showroom und Musterabteilung waren in der westlichen Hälfte der beiden Dachgeschosse untergebracht, während sich die Produktionsbereiche für Zuschnitt und Finishing der Waren im zweiten Untergeschoss befanden.

Yilmaz' Geschäftsräume im ersten Dachgeschoss haben einen repräsentativen Charakter (■ 5.4.e, 1): Im Eingangsbereich erwartet die Besucher*innen ein Empfangstresen mit Sitzgruppe. Zu beiden Enden der langgestreckten Räumlichkeiten befinden sich, mit Fenstern zu den Terrassen, die repräsentativen Büros von Yilmaz und seinem Vater, die mit schweren Schreibtischen und Ledersofas eingerichtet sind. Innenliegend und durch eine geschwungene Wand vom Korridor getrennt befindet sich der Kundenshowroom. Im Zentrum dieses Raums steht ein Konferenztisch mit Stühlen und entlang seiner Wände sind Kleiderstangen angebracht, die mit Yilmaz' eigenen Modellen gefüllt sind – seinen Bekleidungsdesigns und Beispielen für diverse Bearbeitungstechniken. Der Korridor öffnet sich im hinteren Bereich der Etage zu einem größeren Raum mit einer expressiv geschwungenen Wendeltreppe, die ins zweite Dachgeschoss führt. Die ganze erste Dachetage ist aufwendig ausgebaut und mit dekorativen Einrichtungselementen ausgestattet – und augenscheinlich für den Kundenkontakt gestaltet. Im darüber liegenden zweiten Dachgeschoss sind die weniger repräsentativen Arbeitsbereiche der Kundenbetreuung und Produktionsorganisation sowie der Design- und Modellabteilung untergebracht. Eine Trennwand in Längsrichtung des Gebäudes separiert den Büro- und den Werkstattbereich in zwei schmale Raumeinheiten. Beide Dachgeschosse sind im hinteren Gebäudeteil durch Fenster in der Längswand belichtet, da das Nachbargebäude versetzt und durch die Hanglage etwas niedriger angeordnet ist.

Im zweiten Untergeschoss finden sämtliche Produktionsschritte statt, die bei Yilmaz *in-house* durchgeführt werden: der Zuschnitt der Stoffe und die Etikettierung der Teile sowie die Qualitätskontrolle, das Bügeln, Verpacken und Verschicken der fertigen Waren (■ 5.4.e, 2). Das zweite Untergeschoss liegt komplett unter der Erde und wird künstlich belichtet. Yilmaz nutzt die gesamte verfügbare Geschossfläche und anstelle der mittleren Trennwand findet sich hier nur eine Stützenreihe. Die östliche Hälfte des Raums wird der Länge nach von einem etwa 30 Meter langen Schneidetisch dominiert, auf dem mit einem digital gesteuerten Gerät viele Lagen Stoff gleichzeitig zugeschnitten werden können. Im rückwärtigen Bereich der Etage befinden sich neben dem Schneidetisch große Tische für die Qualitätskontrolle und das Verpacken der fertigen Ware sowie eine Reihe von Bügeltischen. Durch die Mitte des Raums verläuft ein ansteigendes Förderband, das ins erste Untergeschoss führt und in einer schmalen Öffnung an der Gebäuderückseite endet, wo sich die Vorfahrt für Lieferfahrzeuge befindet. In der westlichen Längshälfte der Etage befinden sich kleinere separate Räume; im Bereich der Gebäudevorderseite werden Stoffe gelagert. Die Arbeitsprozesse, die von rund 20 Beschäftigten durchgeführt werden, sind relativ dicht im Untergeschoss angeordnet – die Produktionsräume scheinen auf ein Minimum reduziert zu sein. Sämtliche Resträume werden als Lagerflächen für Stoffballen sowie für Kartons, Kisten und Säcke mit halbfertiger oder fertiger Ware genutzt.

In Abbildung ■ 5.4.d (3) ist der Prozess der Bekleidungsproduktion, der in Kapitel 5.1.2 bereits zeitlich und räumlich nachgezeichnet wurde (siehe auch ■ 5.1.e), mit Fokus auf die Abläufe innerhalb von Yilmaz' Gebäude dargestellt. Im obersten Geschoss werden die Designs für Kleidungsstücke und Applikationen entwickelt und als Musterstücke genäht. Für die unterschiedlichen Applikationstechniken müssen die Musterstücke dann in Spezialwerkstätten

außer Haus bearbeitet werden. Im Showroom in der unteren Dachgeschossebene werden die Musterstücke den Kund*innen präsentiert, die mehrmals im Jahr kommen, um Yilmaz' neue Modelle zu begutachten. Wird ein Auftrag erteilt, so beginnt die Produktionsorganisation – ebenfalls im Dachgeschoss des Gebäudes – mit der Bestellung der Stoffe. Sobald die Stoffe in Yilmaz' Geschäftssitz eingetroffen sind, startet die Produktion der beauftragten Stückzahlen mit dem Zuschnitt und der Etikettierung der Einzelteile im zweiten Untergeschoss. Von hier werden dann – je nach Modell – zum Beispiel nur die Vorderseiten von T-Shirts an die Werkstätten geschickt, in denen die gewünschten Applikationstechniken durchgeführt werden. Die Waren werden über das Förderband zur Gebäuderückseite befördert und dort in Yilmaz' Kleintransporter verladen. Nach der Bearbeitung kommen die Teile wieder zurück und werden von hier aus, zusammen mit den restlichen zugeschnittenen Teilen, zu einem der Nähbetriebe geliefert, mit denen Yilmaz zusammenarbeitet. Die fertig genähten T-Shirts kommen dann erneut zurück in Yilmaz' Untergeschoss. Sie werden hier auf ihre Qualität überprüft, gebügelt, mit Etiketten versehen, verpackt und schließlich den Speditionen übergeben, die sie zu ihren Auftraggebern transportieren (Interview Yilmaz Rundgang 2015).

Die Kontrolle über den Produktionsablauf und die Qualität der Ware bleibt so in den Händen von Yilmaz' Firma. Die Produktionsmanager*innen im Dachgeschoss können jederzeit mit dem Aufzug ins Untergeschoss fahren, um eintreffende Waren in Augenschein zu nehmen oder die Mitarbeiter*innen zu instruieren. Nur begrenzte, klar definierte Einzelschritte werden außer Haus von Subunternehmen ausgeführt. Bei diesem Produktionsmodell ist es unerlässlich, dass die halbfertigen Waren immer wieder an- und abtransportiert werden. So wird klar, dass die Transportlogistik, die lokale Anliefersituation und die Erreichbarkeit der Subunternehmen eine große Rolle spielen – gerade angesichts der engen Lieferfristen, die die Kunden fordern (► 5.1.2).

Nutzungswandel und Anpassung des Gebäudes

Da das Geschäftshaus von Yilmaz Giyim erst nach 2002 gebaut wurde, hat es weniger bauliche Veränderungen erfahren als andere Gebäude in Merter, die zum Großteil schon in den 1980er Jahren als einfache Gewerbebauten errichtet wurden (vgl. ► 5.3.2). Yilmaz selbst gab im Interview an, dass er nach dem Kauf des Gebäudes im Jahr 2010 keine Umbauten oder Modernisierungen vorgenommen habe (Interview Yilmaz 2015). Dennoch bestehen einige deutliche Unterschiede zwischen der Gebäudestruktur zur Zeit der Feldforschung (2015) und den 2002 genehmigten Bauplänen, die darauf hindeuten, dass das Gebäude entweder nicht den Plänen entsprechend realisiert wurde oder dass es vor 2010 nachträglich umgebaut wurde. Im Folgenden werden diese Diskrepanzen genauer betrachtet, um Aufschlüsse über die (ungeplante) Anpassung der Gebäudestruktur an unvorhergesehene Nutzungen oder Bedarfe zu erlangen. In Abbildung ■ 5.4.f werden der Baukörper nach Bauantrag und die gebaute Situation im Jahr 2015 als Isometriezeichnungen einander gegenübergestellt.

Die Genehmigungspläne für den Gewerbebau im Maßstab 1:100 (■ 5.4.b) liegen im Rahmen der Vorgaben der Keresteciler Sitesi (► 5.3.1); sie entsprechen in weiten Teilen dem bestehenden Gebäude (Emek A. Ş. 2002). Wie die Vorderansicht zeigt, war die symmetrische Fassadengliederung mit den großen Fensterflächen und der mittig platzierten Säule im Entwurf bereits angelegt, während Details wie das abgerundete Vordach und die auskragenden Lamellen an der Traufkante fehlen (siehe auch ■ 5.4.f). Ein auffälliges Element, das im Plan enthalten war, wurde hingegen nicht umgesetzt: Der Fahrstuhlschacht und die Schornsteine ragen in einer skulpturalen Form aus dem Dach heraus und akzentuieren die Symmetrie des Gebäudes – vermutlich eine grafische Spielerei des/der Planverfasser*in. Auch die geplante

Fassadengliederung der Rückansicht wurde offenbar anders realisiert. Zudem waren die Bodenabtragung und der Zugang zum Untergeschoss nicht in den Plänen vorgesehen. Es ist anzunehmen, dass diese Erschließungsmaßnahme – wie in vielen anderen Fällen in Merter (► 5.3.2) – auf öffentlichem Grund vorgenommen wurde (MESIAD 2015).

Ein wesentlicher Unterschied zwischen Bauantrag und Realität liegt in der Gebäudenutzung (■ 5.4.f): Laut Planbeschriftung waren die zwei Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss als Läden und diejenigen in den Obergeschossen und im ersten Untergeschoss für die Bekleidungsherstellung vorgesehen. Das zweite Untergeschoss sollte lediglich als Lagerfläche und Luftschutzraum genutzt werden. Ein Dachausbau war gar nicht vorgesehen. Obwohl der Flächennutzungsplan Merter im Jahr 2002 bereits als Geschäfts- und Dienstleistungsgebiet auswies (► 5.2.3), war die Bekleidungsproduktion hier also weiterhin genehmigungsfähig. Die Baupläne legen nahe, dass der Bauherr, die Emek Turizim İnşaat Tekstil Sanayi ve Ticaret A. Ş., das Gebäude für sein eigenes Bekleidungsunternehmen nutzen wollte – trotz der zunehmenden Abwanderung der Produktionstätigkeit aus Merter. Ob das Gebäude anfänglich tatsächlich der Bekleidungsproduktion diente, ist mir nicht bekannt. Die in den Plänen angelegte Teilung in separat vermietbare Einheiten sowie die großen Fensterflächen in allen Vollgeschossen, die besonders für Showroomgebäude in Merter charakteristisch sind, deuten aber stark darauf hin, dass eine Nutzung als „İş Merkezi“ mit verschiedenen Mietparteien, wie sie heute praktiziert wird, bereits angedacht war. Mit der Umwandlung zur Geschäftsfunktion geht die weitreichende Nutzung der Gebäudefassade als Werbefläche einher. Die Werbung der Händler überzieht nicht nur die Fensterflächen, sondern auch ganze Fassadenbereiche. Diese Eingriffe widersprechen den Regelungen für Außenwerbung an Gebäuden (İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı 2014; Interview 3 Urban Design Direktorat 2015) und konterkarieren die strenge Fassadengestaltung der Entwurfsplanung. Die tatsächlichen Aktivitäten der Bekleidungsherstellung finden hingegen heute im zweiten Untergeschoss statt, das für diese Nutzung ebenfalls nicht vorgesehen war.

Eine große Diskrepanz zwischen den Bauplänen und der heutigen Gebäudestruktur besteht in der Form und Nutzung des Daches. Die Pläne (■ 5.4.b, ■ 5.4.f, 1) zeigen ein einfaches Satteldach mit einer Firsthöhe von etwa sechs Metern ohne Zwischendecke und Ausbau. Das heutige Dach ist im Längsschnitt mehrfach geknickt wie ein Mansarddach, sodass ein größeres Rauminhalt entsteht; zudem ist es vollständig ausgebaut. Die Vermutung liegt nahe, dass die Dachform von vornherein abweichend umgesetzt wurde. Der Dachausbau kann hingegen auch nachträglich erfolgt sein, denn die Terrassen im ersten Dachgeschoss und die Fenstereinschnitte an der westlichen Längswand wirken uneinheitlich und leicht improvisiert. So wurden, wie in den meisten Gebäuden Merters (► 5.3.1), auch hier zusätzliche Nutzflächen durch den nachträglichen bzw. ungenehmigten Dachausbau generiert.

Insgesamt ist anzunehmen, dass die groben Festsetzungen des Bauantrags eher als Orientierung denn als strikte Leitlinie für die Realisierung des Gebäudes dienten. Die aufgeführten Abweichungen von den Bauunterlagen – die Umnutzungen und baulichen Veränderungen – weisen insgesamt in Richtung höherwertiger Aktivitäten und einer Vergrößerung und effektiveren Verwertung der Geschoss- und Fassadenflächen. Sie zeigen im Kleinen den Nutzungswandel und die Nutzungsmischung auf, die das Viertel insgesamt kennzeichnen – die sukzessive Verdrängung der Bekleidungsproduktion durch Managementfunktionen und Großhandel.

5.4.X Exkurs: Mehrfache Gebäudetransformation in Merter – vom Produktionsgebäude zur Showroom-Mall

Das Geschäftshaus von Yilmaz Giyim spiegelt in seiner heterogenen Nutzungsstruktur zwar die unterschiedlichen Geschäftsaktivitäten in Merter wider, doch hat es keine lange Geschichte baulicher Transformation wie viele andere Gebäude des Viertels. Ergänzend zu dem in Kapitel 5 fokussierten Produktionsschritt – der Organisation der Bekleidungsherstellung – und seiner baulichen Artikulation möchte ich daher in diesem Exkurs eine zweite Gebäudebiografie aus Merter anführen, die eine typische, umfassende Wandlung von einem Lager- und Produktionsgebäude zu einem Großhandelszentrum im Showroomviertel zeigt. Durch den Schritt zur Kofferhandel-Nutzung ist dieses Gebäude allerdings nur noch entfernt mit den spezifischen Produktionsnetzwerken (zwischen westeuropäischen Märkten und türkischer Produktion) verbunden, die Gegenstand dieser Forschungsarbeit sind.

Das Gebäude zwischen der Kasım Sokak und der Nar Sokak im Süden des Einkaufsviertels gehört Mehmet Arslan,²⁶⁵ einem Vorstandsmitglied von MESIAD. Abbildung ■ 5.4.Xa dokumentiert drei Schritte der Gebäudetransformation anhand von isometrischen Zeichnungen. Die Zeichnungen 1 zeigen das Gebäudevolumen und die innere Struktur entsprechend den Genehmigungsplänen (Bakırkent Mühendislik & Mimarlık 1986). Der Bauantrag wurde laut den Unterlagen des Bauamts Güngören von E. Sabiri Sezere gestellt, der auf dem 750 Quadratmeter großen Grundstück einen Gewerbebau nach den Vorgaben der Keresteciler Sitesi errichten wollte (► 5.3.1), und 1986 genehmigt. In drei Vollgeschossen und einem Untergeschoss waren Geschäfte für den Holzhandel geplant,²⁶⁶ meist drei Einheiten pro Geschoss. Im zweiten Untergeschoss sollten Lagerflächen und ein Luftschutzkeller geschaffen werden. Aufgrund des Niveauunterschieds von etwa fünf Metern zwischen den beiden Seitenstraßen war das erste Untergeschoss von der Kasım Sokak ebenerdig zugänglich. Das zweite Obergeschoss war hingegen als Staffelgeschoss geplant (Bakırkent Mühendislik & Mimarlık 1986).

Laut Arslans Angaben im Interview kaufte er das Gebäude Mitte der 1990er Jahre und nutzte es zunächst unter anderem als Produktionsort für sein eigenes Textilgeschäft. Wenige Jahre später gab er die Textilproduktion auf und widmete sich stattdessen der Immobilienentwicklung und dem Baugeschäft: 1999 baute er mit einem eigenen Bauunternehmen das Gebäude zu einem „Çarşı“ für den Kofferhandel um, indem er die Grundrisse zu Geschäftspassagen umstrukturierte und die Fassaden erneuerte²⁶⁷ (Interview Arslan 2015). Die für diesen Gebäudetyp in Merter gebräuchlichen Bezeichnungen „Çarşı“ oder „Han“ verweisen, wie in Abschnitt 5.3.2 dargestellt, auf traditionelle Gebäudetypen wie die Basargebäude oder Gewerbehöfe der Altstadt sowie auf moderne Geschäftspassagen der 1950er und 1960er Jahre.

Den Kofferhandels-Çarşı von Mehmet Arslan konnte ich bei meinem Feldaufenthalt im September 2015 vor Ort untersuchen. Seine äußere Form und innere Struktur sind in

²⁶⁵ Name geändert.

²⁶⁶ Der Planbezeichnung „satış mağazası“ (Verkaufsgeschäft) wurde für alle betreffenden Geschossflächen handschriftlich „Kereste“ (Bauholz) hinzugefügt (Bakırkent Mühendislik & Mimarlık 1986).

²⁶⁷ 2005 erwarb Arslan ein weiteres Gebäude im Showroomviertel, um es an Großhändler zu vermieten; 2009/10 baute er es auf ähnliche Weise zur Passage um. Es folgten weitere Immobilienprojekte im Textilssektor, die er mit seiner eigenen Baufirma realisierte (Interview Arslan 2015).

Abbildung ■ 5.4.Xa (2) dargestellt. Auf drei Geschossen – Erdgeschoss und zwei Untergeschossen – verliefen nun jeweils zwei parallele Korridore längs durch das Gebäude, die den Durchgang von einer Seitenstraße zur anderen ermöglichten. Entlang der Korridore wurden insgesamt rund 60 separate Einheiten für Showrooms geschaffen – etwa 20 pro Geschoss –, die sich zu den Gängen durch Schaufenster oder Rolltore öffneten (■ 5.4.Xb, 3). Um die Passagen und die Läden an den Gebäudefronten direkt von den Straßen zu erschließen, trug man vor beiden Straßenseiten einen Teil des Bodens ab und baute Treppen im Außenraum, die vom Straßenniveau ins Untergeschoss führten (■ 5.4.Xb, 1, 2). Dazu wurden die dreiecksförmigen Flächen zwischen Gebäudefront und Straße genutzt, die durch die versetzte Anordnung der Gebäude zunächst ungenutzt geblieben waren und der öffentlichen Hand gehörten (■ 5.3.2) (MESIAD 2015; Interview Planungsamt Güngören 2015). Durch diese Maßnahme gelangte man nun von der Nar Sokak ins Erdgeschoss und erste Untergeschoss und von der Kasım Sokak ins erste und zweite Untergeschoss. Die Obergeschosse wurden den Großhändlern als Lagerflächen vermietet, nur an der Gebäudefront zur Nar Sokak dienten auch hier die Räume als Showrooms (■ 5.4.Xb, 1). Die Fassaden wurden in allen Geschossen durch Fensterflächen weitgehend geöffnet und zum Großteil als Schaufenster mit klassischen Schaufensterpuppen genutzt (■ 5.4.Xa, 3). Auf den Restflächen der Fassade prangten Werbeschilder mit den Schriftzügen und Logos der Händler und ihrer Marken. Zur weniger betriebsamen Kasım Sokak waren die meisten Fensterflächen der Obergeschosse, hinter denen sich Lagerflächen befanden, hingegen durch Foliendrucke oder Werbebanner verdeckt (■ 5.4.Xb, 2). Das Dachgeschoss war durch verschiedene Terrassierungen und Aufbauten offenbar sukzessive ausgebaut worden. An der Seite zur Nar Sokak befand sich ein Restaurant mit Dachterrasse, das nur durch einen Schriftzug am oberen Abschluss der Fassade auf sich aufmerksam machte. So war der Umbau zum Çarşı zwar umfangreich, doch im Detail durch Improvisation und ökonomische Einzellösungen bestimmt. Die Flure und Treppen wirkten gedrängt, die beiden Gebäudefassaden zeigten kaum Ähnlichkeit miteinander und erschienen als Collagen aus Werbeschildern unterschiedlicher Form und Größe. Laut Arslan waren zwar professionelle Planer*innen am Umbau des Gebäudes beteiligt, die architektonische Gestaltung sei für ihn aber nachrangig gewesen (Interview Arslan 2015). Da im Bauamt von Güngören neben den Genehmigungsplänen von 1986 keine weiteren Unterlagen zu diesem Grundstück vorlagen, ist zu vermuten, dass der Umbau ohne Genehmigung erfolgte.

Im März 2018 klaffte an dem Ort, an dem Arslans Kofferhandels-Çarşı gestanden hatte, eine riesige Baugrube, die auch das westliche Nachbargrundstück umfasste. Daneben war ein Verkaufs- und Vermietungsbüro aufgestellt, das mit großen Architekturvisualisierungen den Neubau des „Carlot AVM“ (Carlot Einkaufszentrum) ankündigte, ein Projekt des Carlot Yapı Bau und Immobilien Unternehmens, das in Merter ansässig ist und hier bereits einige Großhandelsgebäude sowie Wohnhäuser im benachbarten Wohngebiet realisiert hat (Carlot Yapı o. J.). Im Verkaufsbüro gab man an, dass das Projekt aus einer Partnerschaft von vier Bauherren hervorgegangen sei.²⁶⁸ Bei meinem letzten Feldaufenthalt im August 2019 war der Neubau fertiggestellt: Auf zwei aneinandergrenzenden Parzellen war eine Shoppingmall für den Kofferhandel errichtet worden, die am Dachabschluss den Titel „Carlot Shopping“ trägt. Das Bauvolumen, das in Abbildung ■ 5.4.Xa (4) dargestellt ist, nimmt weiterhin die abgetreppte Form der Parzellen auf und weist drei oberirdische Geschosse zur Nar Sokak und viereinhalb Geschosse zur Kasım

²⁶⁸ Diese Informationen verdanke ich Ilkim Er, die den Ort im März 2018 aufsuchte und fotografierte.

Sokak auf. Die Fassaden sind auf beiden Seiten fast identisch gestaltet: Sie bestehen aus glänzenden schwarzen Granitplatten, die in der Erdgeschosszone durch horizontale Gesimse und im oberen Teil durch vertikale Reliefs strukturiert sind (n 5.4.Xb, 4). Über den Eingängen befinden sich auffällige geschosshohe Spiegelmosaike und Großbildschirme. Die Schaufensterflächen sind wesentlich kleiner und treten gegenüber der monolithischen Gesamterscheinung des Gebäudes in den Hintergrund. Die Schriftzüge der Großhändler sind farblich abgestimmt, sie bleiben hinter den Fensterscheiben und beschränken sich weitgehend auf die Erdgeschosszone. Von beiden Straßenseiten werden nach wie vor je zwei Geschossebenen erschlossen, wobei vor dem jeweils zurücktretenden Gebäudeteil Treppen ins Untergeschoss führen. Das Innere des Gebäudes ähnelt einer klassischen Shoppingmall: Die meisten der acht Geschosse sind durch Passagen erschlossen und über Atrien und Rolltreppen vertikal miteinander verbunden. So nimmt das Gebäude laut Angaben eines Auftragnehmers insgesamt 190 Showrooms, 25 Lager Räume und einen 350 Quadratmeter großen Gebetsraum auf (KMK Mechanik o. J.). Auch die Innenräume sind kohärent gestaltet und hochwertig ausgestattet.

Die mehrfachen baulichen Transformationen auf diesem Grundstück verkörpern nicht nur den Wandel Merters vom Produktions- zu einem Großhandelsquartier, sondern auch die graduelle Aufwertung der Bauten für den Kofferhandel und ihren veränderten Charakter: Kostensparende Umbauten und schnelle Improvisationen werden durch Neubauten abgelöst, die gezielt für den Zweck des Großhandels gestaltet werden und offenbar hohe Gewinne versprechen (► 5.2.2). Durch die Zusammenlegung von zwei 750 Quadratmeter großen Grundstücken können die Immobilienentwickler Malls realisieren, die mehr Geschossflächen erschließen und so eine größere Zahl an Showrooms aufnehmen können als die improvisierten Passagen auf den Einzelgrundstücken. Die wesentlich zurückhaltendere Werbung der Großhändler an den Außenflächen dieser Malls deutet zum einen darauf hin, dass die Regelungen für Außenwerbung nun konsequenter durch die Behörden durchgesetzt werden. Zum anderen scheint für die Händler das Image der Shoppingmall, in der sie ihr Geschäft betreiben, gegenüber der Sichtbarkeit ihrer Waren und Marken an der Gebäudefassade wichtiger zu werden. So hat der typologische Wandel in Merters Großhandelsviertel neuartige Showroom-Malls hervorgebracht, die sich entlang der Einkaufsstraßen aufreihen und sich mit opulenten Fassadenarchitekturen nach außen präsentieren.

5.4.3 Fazit Architektur

In Abschnitt 5.4 wurde am Beispiel des Geschäftssitzes von Yilmaz Giyim die konkrete Architektur, in der sich die Tätigkeitsbereiche eines kleinen Full-Package-Suppliers artikulieren, in den Blick genommen. Dabei wurde der Wechselwirkung zwischen der Gebäudenutzung und der baulichen Struktur nachgegangen. Anhand der Analyseergebnisse kann nun die vierte Forschungsfrage (■ 3.a) beantwortet werden.

Das Geschäftshaus von Yilmaz Giyim ist eines von rund 400 Gewerbebauten in Merter, die nach den einheitlichen Vorgaben des städtebaulichen Plans für die Keresteciler Sitesi errichtet wurden. Die mehrgeschossigen tiefen und schmalen Gebäude mit Satteldach, die sich an den langen Seiten zu Reihen zusammenfügen, weisen an den kurzen Seiten Fassaden zu jeweils zwei Seitenstraßen sowie flexibel nutzbare Geschossflächen auf. Während die meisten dieser Bauten bereits in den 1980er Jahren als einfache Lagerhäuser realisiert wurden und einen Funktionswandel vom Holzhandel über die Textilproduktion bis hin zur Geschäftsnutzung erfahren

► **5.3.2**), wurde Yilmaz' Gebäude erst Anfang der 2000er Jahre gebaut. Zwar war es laut Bauantrag für die Bekleidungsproduktion geplant, es vermittelt durch seine sachlich-repräsentativ gestaltete Fassade, die Nutzung der Hauptgeschosse durch verschiedene Stoffgroßhändler und die Aufschrift „İş Merkezi“ aber vielmehr den Eindruck eines Geschäftshauses. Obwohl es zudem als Unternehmenssitz der Yilmaz-Gruppe gekennzeichnet ist, finden die Geschäfts- und Produktionsaktivitäten von Yilmaz Giyim nur im Dach- und Untergeschoss statt.

Somit spiegelt sich das Produktionsmodell des *cutting & finishing* in der Gebäudenutzung wider: Yilmaz beschränkt seine Aktivitäten im Produktionsprozess auf die Randbereiche der Bekleidungsherstellung und zugleich räumlich auf die Peripherie des Gebäudes. Mit dem Outsourcing des Nähens und arbeitsaufwendiger Applikationstechniken an Firmen in anderen Stadtteilen spart Yilmaz nicht nur Lohnkosten, er hält auch die Hauptgeschosse seines Gebäudes für die lukrative Vermietung frei. So nutzt Yilmaz nur die Unter- und Dachgeschosse, die weniger attraktiv für Großhändler sind, für das eigene Unternehmen. Denn im Gegensatz zum Großhandel in Merter spielt für Yilmaz' westeuropäischen Kund*innen die Sichtbarkeit seiner Angebote im Stadtraum Merters keine Rolle. Die Präsentation der Waren und der persönliche Austausch mit den Vertreter*innen der Einkaufsunternehmen findet vielmehr im introvertierten Showroom im Dachgeschoss statt. Yilmaz' Produktionsaktivitäten hingegen erfordern ausge dehnte Räume und gute Anliefermöglichkeiten. Allein der Schneidetisch benötigt die ganze Länge des Gebäudes. Dafür bietet der offene Grundriss des zweiten Untergeschosses geeignete Voraussetzungen. Eine natürliche Belichtung der Arbeitsplätze war hingegen offenbar nicht ausschlaggebend für die Raumdisposition. Die Produktionsbereiche liegen zwar abseits der Managementgeschosse, jedoch nah genug, um den notwendigen Austausch zu ermöglichen. Im Rückzug der Bekleidungsproduktion und in der Dominanz der Großhändler innerhalb des Gebäudes kommt der sukzessive Nutzungswandel im gesamten Stadtteil zum Ausdruck, der entlang der Hauptverkehrsadern und im Showroomviertel besonders stark voranschreitet. Gleichzeitig spiegelt die Nutzungsstruktur im Gebäude die anhaltende Mischung verschiedener Geschäftsaktivitäten innerhalb des Textilsektors in Merter wider.

Es wurde gezeigt, wie sich verschiedene Nutzungen in die Räume des Gewerbebaus einpassen konnten, die trotz ihrer geplanten Funktion wenig zweckdeterminiert blieben. Die Grundstruktur des Gewerbebautyps in Merter – wie sie sich auch in Yilmaz' Geschäftssitz artikuliert – ließ mit der Ausbreitung und Weiterentwicklung des Textilsektors sowohl Kleinindustrie und Handwerk als auch Geschäftsnutzung und Großhandel zu. Neben der nutzungsneutralen Struktur sind es die Unterteilbarkeit in kleine Einheiten und die Hierarchisierung der Geschosse, die die Flexibilität und Nutzungsvielfalt dieser Gebäude gewährleisten. Dies machte die Architektur zu einem ausschlaggebenden Standortfaktor für die Ansiedlung der betrachteten Produktionsschritte (► **5.2.2** und ► **5.3**). Die Kleinteiligkeit und Dichte von Städtebau und Architektur hat hier ein dichtes Cluster kleinerer Firmen des Textilsektors (in Produktion und Handel) ermöglicht und gefördert. Gleichzeitig verhinderte die kleinteilige Bau- und Eigentumsstruktur Merters das Upscaling der Bekleidungsproduktion innerhalb des Viertels sowie großmaßstäbliche Immobilienprojekte, wie sie im Umfeld Merters in den letzten zehn Jahren realisiert wurden (► **5.2.1**). Damit erhielten die Architektur – und die Planungsvorgaben, auf denen sie beruht – eine deutliche Wirkmacht in der stadträumlichen Anordnung der Produktionsnetzwerke.

Die Produktionsaktivitäten der globalisierten Bekleidungsindustrie und ihr langsamer Wandel haben auch die Architektur Merters über die Zeit transformiert. So wurde der Nutzungswandel im Viertel durch individuelle Anpassungen und Aufwertungen der baulichen Strukturen erst ermöglicht. Das Beispiel des Geschäftshauses von Yilmaz Giyim hat gezeigt, wie durch den

Dachausbau und die Erschließung des Untergeschosses eine effizientere Flächenausnutzung erreicht werden konnte. Das ursprünglich für die Produktion geplante Gebäude wurde durch diese und weitere Maßnahmen zu einem Geschäftshaus aufgewertet, das somit die höherwertigen Funktionen von Produktionsmanagement und Handel zum Ausdruck bringt. Der Exkurs 5.4.X hat schließlich gezeigt, wie sich der Nutzungswandel hin zum Kofferhandel in wiederholten, sehr umfassenden baulichen Transformationen eines Produktionsgebäudes im Showroomviertel äußert. So wurde dargestellt, auf welche Weise sich durch individuelle Gestaltung und Adaptation äußerst unterschiedliche Variationen und Weiterentwicklungen des charakteristischen Gewerbau-Grundtyps in Merter entfaltet haben. Dabei entstanden auch neuartige Bautypen wie die Showroom-Mall, die zwar auf eine global bekannte Typologie und regionale Bautraditionen verweist, aber durch die besonderen Bedingungen Merters und des Kofferhandels ganz spezifische Merkmale ausgebildet hat.²⁶⁹ Als Schnittstelle zwischen den weitgehend verborgenen regionalen Produktionsnetzwerken und dem Export in die Länder des Kofferhandels verschaffen sie der Istanbuler Bekleidungsproduktion eine starke Sichtbarkeit im Stadtraum. Yilmaz' zentrale Position zwischen westeuropäischen Märkten und den lokalen Produktionssystemen ist hingegen weniger sichtbar.

Die beschriebenen baulichen Transformationen bilden nicht nur den Nutzungswandel im Viertel ab, sie demonstrieren auch die Anpassungsfähigkeit und Resilienz der spezifischen Gewerbebauarchitektur in Merter. Der Verwertbarkeit der alten Gewerbebauten sind zwar Grenzen gesetzt – wie die Neubauaktivitäten im Showroomviertel zeigen –, doch das bauliche Grundmodul und die städtebauliche Planung, auf der es beruht, haben trotz der enormen wirtschaftlichen Dynamik im Viertel bis heute Bestand.

²⁶⁹ Im Kofferhandelsviertel Laleli werden ähnliche Showroom-Malls gebaut; diese sind durch die kleinteiligeren Baustrukturen jedoch anders dimensioniert und insgesamt schwieriger zu realisieren.

Kapitel 6. Çorlu-Velimeşe: Periurbane Produktionsplattform

Der zweite Produktionsort, der in der vorliegenden Arbeit räumlich analysiert wird, ist das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe nahe der Stadt Çorlu in der westlichen Peripherie Istanbuls. Hier wird beispielhaft ein spezialisiertes Second-Tier-Unternehmen betrachtet, das im Auftrag türkischer Bekleidungsproduzenten die Waschung von fertig genähten Jeans übernimmt. Ausgehend von diesem Betrieb beschäftigt sich Kapitel 6 mit der räumlichen Struktur und Entwicklung der Industrieregion um Çorlu und der Industriezone Velimeşe als periurbanem Standort der globalisierten Jeansproduktion. Ziel ist es, das Wechselspiel von vernetzter Produktion und gebauter Umwelt auf verschiedenen Raummaßstäben zu ergründen. Analog zu den vier Forschungsfragen und den entsprechenden Analyseschritten (siehe Analysematrix in ■ 3.e) gliedert sich das Kapitel in vier Abschnitte. Abschnitt 6.1 nimmt die Jeanswäscherei Aksu Yikama²⁷⁰ und ihre Aktivitäten innerhalb multilokaler Produktionsnetzwerke in den Blick. Abschnitt 6.2 befasst sich mit der Industrieregion um Çorlu, in die das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe eingebettet ist, und den Umständen ihrer rasanten, expansiven Entwicklung zum Standort der globalisierten Bekleidungsproduktion. Auf städtebaulichem Maßstab untersucht Abschnitt 6.3 die baulichen Auswirkungen der rapiden Industrialisierung und die Versuche planerischer Steuerung in der Industriezone Çorlu-Velimeşe. Abschnitt 6.4 schließlich widmet sich der Architektur der eingangs untersuchten Wasch- und Färbefabrik und dem Zusammenspiel zwischen Produktionsaktivität und gebauter Form.

²⁷⁰ Name geändert.

6.1 Akteur und Netzwerk: Die Jeanswäscherei Aksu Yikama in Çorlu-Velimeşe

Durch die Jeansmode-Trends der letzten Jahrzehnte wurden die Prozesse des Waschens und Färbens und die damit verbundenen manuellen Bearbeitungsverfahren zu einem immer zentraleren Bestandteil der Jeansproduktion. Die breite Nachfrage nach Hosen, die bereits getragen und abgenutzt aussehen, macht spezielle Maschinen, chemische Prozesse und sehr viel Handarbeit in der Produktion erforderlich. Die Wäscherei und Färberei des Unternehmens Aksu Yikama nahe Çorlu in der westlichen Peripherie Istanbul hat sich auf diese Prozesse und Effekte spezialisiert. Ausgehend vom Kerngeschäft des Jeanswaschens hat sich Aksu eine Gruppe von Tochterunternehmen mit unterschiedlichen Produktionsaktivitäten im Raum Istanbul aufgebaut, die flexibel miteinander und mit externen Auftraggebern und Auftragnehmern zusammenarbeiten. Somit steht Aksu Yikamas Fabrik an der Schnittstelle der Güterketten verschiedener türkischer Jeansproduzenten und westeuropäischer Einkaufsunternehmen.

Ausgangspunkt der Analyse des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe ist der Wasch- und Färbebetrieb Aksu Yikama als beispielhafter Akteur, der im Unterauftrag von türkischen Bekleidungsunternehmen arbeitet. Es geht hier also um ein Second-Tier-Unternehmen, das auf einen klar begrenzten Arbeitsschritt innerhalb des flexiblen Produktionssystems der Türkei spezialisiert ist (► 4.1) sowie um einen Ort, an dem sich viele derartige Betriebe bündeln. Der vorliegende Abschnitt stellt die Ergebnisse des ersten Analyseschritts vor, um die erste Forschungsfrage zu beantworten, in der es um die funktionale und räumliche Integration des betreffenden Produktionsbetriebs in multilokale Güterflüsse und Produktionsbeziehungen geht (■ 3.a). Zuerst wird der Akteur anhand seiner Unternehmensstruktur und konkreten Produktionsaktivitäten charakterisiert (Abschnitt 6.1.1), bevor seine Rolle in den Produktionsnetzwerken der Jeansherstellung untersucht wird (Abschnitt 6.1.2). Dabei werden die materielle Dimension und die räumliche Reichweite der Produktionsprozesse besonders betont. Abschnitt 6.1.3 führt anschließend die Ergebnisse zusammen.

6.1.1 Akteur: Unternehmensstruktur und Produktionsaktivitäten

Das Denim-Produktionssegment, das in der globalen Bekleidungsproduktion einen bedeutenden Marktanteil hat (Snyder 2008), spielt auch in der türkischen Bekleidungsproduktion eine große Rolle. Seit den 1980er Jahren wird in der Türkei in steigenden Mengen Denimstoff aus heimischer Baumwolle hergestellt. Zur gleichen Zeit begann hier auch die Jeansproduktion für internationale Modemarken, die in den 1990er Jahren stark zunahm und Mitte der 2000er Jahre einen Weltmarktanteil von 6,5 Prozent erreichte (Tokatli 2007). Während dieser Zeit konnten viele türkische Jeanshersteller ihre Produktion auf verschiedenen Ebenen upgraden und einige Unternehmen haben auch international erfolgreiche eigene Marken und Einzelhandelsketten etabliert, wie etwa Erak (mit der Marke Mavi Jeans), Eroğlu (mit Marken wie Colin's oder Loft) oder Çak (mit der Marke LTB Jeans) (Tokatli 2007) (► 4.1.4). Für westeuropäische Einkäufer ist die Türkei insbesondere ein Beschaffungsmarkt für hochwertige Jeans (Interview Einkaufsbüro A 2013). Gleichzeitig werden hier Jeans für die wichtigsten globalen Einzelhandelsketten und Brands wie etwa H&M, Zara, Next, Levi's oder Tommy Hilfiger produziert.

Das Waschen nimmt eine zentrale Rolle in der Jeansproduktion ein: Unterschiedliche „Waschungen“ geben der weit verbreiteten, relativ uniformen Five-Pocket-Jeans die gewünschte Farbtiefe und den individuellen Charakter. In den letzten Jahrzehnten sind immer mehr Bearbeitungstechniken hinzugekommen, die vor oder nach dem Waschen an einzelnen Partien der Hose

ausgeführt werden und sie bereits getragen aussehen lassen: Helle Flächen oder Streifen, vorgepresste Falten, abgewetzte Kanten und sogar Risse und Löcher gehören zum aktuellen Repertoire der Jeans-Designer*innen und -Wäschereien (Snyder 2008; Brooks 2015). Die Erzeugung dieser Effekte erfordert viel Fachwissen und Erfahrung, den Einsatz spezieller Maschinen und Chemikalien sowie äußerst aufwendige Handarbeit,²⁷¹ denn: „... making a pair of jeans look exactly right (tinted, distressed, and nicked just the way envisioned by denim designers) is a tricky task“ (Tokatli 2007, 62). Die Region um Çorlu ist ein relevanter Standort für die türkische Jeansproduktion und besonders für die Arbeitsgänge des Waschens und Färbens, wie später ausführlicher dargestellt wird. Einige der größten Jeansfabriken der Türkei befinden sich hier.

Die Fabrik von Aksu Yikama liegt nahe der Stadt Çorlu, knapp 100 Kilometer von Istanbul entfernt. Hier wird fertig genähte Kleidung gewaschen und gefärbt. In einem Steckbrief zeigt Abbildung ■ 6.1.a die wichtigsten Kenndaten des Betriebs: Die Fabrik beschäftigt etwa 200 Mitarbeiter*innen, die rund um die Uhr in Schichten arbeiten. Auf knapp 8.000 Quadratmetern werden täglich – bei voller Auslastung – mindestens 25.000 Kleidungsstücke²⁷² aus Denim gewaschen und bearbeitet und fünf Tonnen (ca. 12.000 Stück) Kleidung gefärbt (Interview Aksu Yikama 2015). Neben dem Waschen und Färben von angelieferter Kleidung und den damit verbundenen Bearbeitungsverfahren findet hier nur die Qualitätskontrolle dieser Prozesse statt. Alle nachgeschalteten Arbeitsgänge, wie etwa das Anbringen von Nieten und Knöpfen, die abschließende Qualitätskontrolle, das Bügeln und Verpacken, liegen beim Kunden und werden an anderen Orten ausgeführt (Interview Kaya Denim 2015).

Abbildung ■ 6.1.b zeigt die wichtigsten Verfahrensschritte der Wasch- und Färbeprozesse, die bei Aksu Yikama ausgeführt werden. Beim Waschen von Jeans wird zwischen trockenen und nassen Verfahren unterschieden (siehe auch die fotografische Dokumentation der Arbeitsprozesse in Abbildung ■ 6.1.c). Die trockenen Verfahren werden in der Regel vor dem Waschen angewendet. Sie umfassen Bearbeitungstechniken, die in meist aufwendiger Handarbeit nur an bestimmten Stellen der Jeans ausgeführt werden: Auf ausgewählte Partien wird Bleichmittel aufgesprüht, durch Schleifen mit Sandpapier oder Bürsten werden ausgetragene Stellen und Falten simuliert, Falten werden mit Bügel-Pressen eingedrückt, und mit Bohr- oder Schleifmaschinen werden sogenannte Destroy-Effekte erzielt. Etwa 150 der rund 200 Beschäftigten bei Aksu Yikama arbeiten in diesen arbeitsintensiven trockenen Verfahren. Die nassen Verfahren umfassen Waschprozesse in großen Industriewaschmaschinen mit verschiedenen Zugaben – Bimssteine, Enzyme, Bleichmittel –, die für unterschiedliche Farbeffekte und Oberflächenstrukturen sorgen.²⁷³ Auf diese Waschverfahren folgt meist das Weichmachen mit Silikonemulsionen, dann das Schleudern und Trocknen (Interview Aksu Yikama 2015, Homepage des Unternehmens; Snyder 2008; denimsandjeans.com o. J.). Das Färben fertig genähter Kleidungsstücke wird meist durchgeführt, um – im Gegensatz zur üblichen Färbung von Garnen oder Stoffen – spezielle Effekte ähnlich der Jeanswaschung zu erzeugen. Außerdem kann es unter Umständen

²⁷¹ Türkische Produktionsstätten haben in diesem Bereich einige öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen, als zwischen 2000 und 2008 zahlreiche junge Männer, die Jeanshosen mit Sandstrahlgeräten bearbeiteten, schwer an Silikose erkrankten und zum Teil daran starben. Nach breiten Kampagnen gegen das Sandstrahlen ist diese Praxis seit 2008 in der Türkei verboten (Interview Aktivist 2013; Utz und Hibbeler 2010).

²⁷² Die Zahl sei abhängig von der Komplexität der Bearbeitung und dementsprechend bei einfachen Waschprozessen höher (Interview Aksu Yikama 2015).

²⁷³ Beim Stone Wash werden kleine Bimssteine hinzugegeben, die für einen mechanischen Abrieb der Indigo-Farbe sorgen, beim Enzyme Wash übernehmen beigegebene Enzyme das Ablösen der Farbe, beim Bleichen wird mit der Zugabe entsprechender Chemikalien gearbeitet, um einen helleren Farbton zu erreichen, beim Silicon Wash schließlich wird der Denim mit Hilfe von Silikon-Emulsionen weich gemacht. In der Praxis werden diese Waschverfahren auf unterschiedliche Weise kombiniert. Beim Snow Wash (auch als Moon Wash oder Acid Wash bezeichnet) werden die Bimssteine für die Waschung in Chlor getränkt. (Interview Aksu Yikama 2015, Homepage des Unternehmens; denimsandjeans.com)

Produktionszeit einsparen und eine flexiblere Reaktion auf Farbwünsche der Kunden ermöglichen. Bei Aksu Yikama werden vier verschiedene Färbeverfahren mit unterschiedlichen Arten von Farben angeboten. Nach einer Vorwäsche erfolgt der etwa achtstündige Färbeprozess in Maschinen mit einem Fassungsvermögen von 200 bis 250 Kilogramm Kleidung. Im Nachgang wird die gefärbte Kleidung geschleudert und getrocknet, oder es wird auf Kundenwunsch noch ein Waschverfahren durchgeführt. (Interview Aksu Yikama 2015, Homepage des Unternehmens).

Die Struktur der Unternehmensgruppe Aksu und ihre aktuellen und ehemaligen Standorte sind in Abbildung ■ **6.1.d** dargestellt. Aksu Yikama ist das Kernunternehmen der Aksu-Gruppe, die über vier weitere Unternehmen in den Bereichen Bekleidungsproduktion und Maschinenbau verfügt. Nach Angaben der Unternehmens-Homepage gründeten 1968 zwei Brüder im zentral gelegenen Istanbuler Stadtteil Bayrampaşa eine Wäscherei für Hotel- und Krankenhauswäsche, die 1972 in den angrenzenden Stadtteil Gaziosmanpaşa umzog. Als Anfang der 1980er Jahre mit dem Boom der türkischen Bekleidungsindustrie die Jeansherstellung an Bedeutung gewann, begann die Firma mit dem Waschen von Jeans, kurz darauf mit Bleich- und Färbetechniken. Mitte der 1980er Jahre errichtete sie eine viergeschossige Fabrik im Stadtteil Güneşli und stieg vollständig auf das Waschen und Färben von Bekleidung um. Gleichzeitig begann Aksu damit, eigene Industriewaschmaschinen zu konstruieren. 1990 arbeitete das Unternehmen mit 170 Beschäftigten und steigerte ihre Zahl bis 1997 auf 300. Die enormen Kapazitäten während dieser Zeit – 60.000 Kleidungsstücke pro Tag in der Wäscherei und zehn Tonnen Kleidung in der Färberei – erlaubten die Zusammenarbeit mit großen türkischen und internationalen Bekleidungsunternehmen. Man richtete eine Forschungs- und Entwicklungsabteilung ein und baute die Fabrik in Çorlu-Velimeşe, die 1998 in Betrieb ging. Zwischen 1997 und 2002 wurden zudem zwei Tochterunternehmen zur Bekleidungsproduktion (Aksu Giyim und Aksu Konfeksiyon)²⁷⁴ gegründet, deren Kapazitäten schnell wuchsen, und ein weiteres Tochterunternehmen zur Herstellung industrieller Wasch- und Färbemaschinen (Aksu Makina) wurde etabliert. 2009 schließlich entstand ein fünftes Unternehmen (Ak-Su Makina) für Wassertanks und Zubehör und 2013 eröffnete eine große Nähfabrik bei Düzce, etwa 170 Kilometer östlich vom Zentrum Istanbuls (Homepage des Unternehmens, Interview Aksu Yikama 2015).

Der Aufstieg Aksu Yikamas vom kleinen Familienbetrieb zur Firmengruppe ist ein typisches Beispiel für die Entwicklung türkischer Textilkonzerne nach der wirtschaftlichen Liberalisierung um 1980: Ausgehend von ihrer Kernkompetenz, dem Waschen und Färben von Jeans, expandierte die Aksu-Gruppe in verschiedene Richtungen und entwickelte weitere Standbeine in der Bekleidungsproduktion und im Maschinenbau. Wie es in türkischen Firmengruppen häufig der Fall ist – vergleiche etwa die Yilmaz Gruppe –, werden auch hier die Tochterunternehmen von Mitgliedern der Gründerfamilie geleitet. Die Erfolgsgeschichte schrieb sich jedoch nicht kontinuierlich fort. Entsprechend der Angaben des Leiters der Färbearbeitung hat sich das Kerngeschäft von Aksu Yikama bis 2015 auf knapp die Hälfte der für 1997 angegebenen Kapazitäten und auf etwa zwei Drittel der Beschäftigten reduziert (siehe die oben angegebenen Zahlen, Interview Aksu Yikama 2015).

Ebenso typisch ist die Struktur und Geschichte der Unternehmensstandorte, die in Abbildung ■ **6.1.d** verzeichnet sind: Die Karte zeigt eine kontinuierliche Verlagerung vom Zentrum in die Peripherie Istanbuls. Die Wäscherei Aksu Yikama begann 1968 im Industriegebiet Bayrampaşa, das sich damals am Stadtrand befand, heute aber durch das Wachstum Istanbuls sehr zentral liegt. Sie zog über den etwas weiter nördlich gelegenen Stadtteil Gaziosmanpaşa in das Viertel

²⁷⁴ Die Namen aller Tochterunternehmen wurden geändert.

Güneşli am westlichen Standrand, wo sich Anfang der 1980er Jahre entlang eines Flusslaufs ein Industrieband zu entwickeln begann (► 4.2)(Standl 1994, 51). Aufgrund wachsender Schwierigkeiten der innerstädtischen Produktion und der Standortvorteile der westlichen Nachbarprovinz wurde die Wäscherei und Färberei Ende der 1990er Jahre nach Çorlu verlagert. Aus denselben Gründen haben zahlreiche Istanbul Textil- und Bekleidungsunternehmen während dieser Zeit größere Produktionsanlagen in der Region um Çorlu eröffnet (► 6.2). Nachdem auch die Bekleidungsproduktion von Aksu Konfeksiyon 2013 schließlich nach Düzce, in die östliche Peripherie der Stadt, verlagert worden war, diente der viergeschossige Fabrikbau in Güneşli nur noch als Sitz der Unternehmensleitungen und der Design-, Forschungs- und Entwicklungsabteilungen sowie als Lager und Logistik-Hub. Seine Schnittabteilung betreibt das Bekleidungsunternehmen hingegen in Çorlu, im selben Fabrikkomplex wie Aksu Yikama. Die Produktionsfirma für Wasch- und Färbemaschinen befindet sich in der Organisierten Industriezone İkitelli, die um 1990 am nördlichen Stadtrand Istanbul eingerichtet wurde (Homepage des Unternehmens, Interview Aksu Yikama 2015). Während viele türkische Textilkonzerne ihre größten Produktionsanlagen inzwischen in wirtschaftlich weniger entwickelten Gebieten Anatoliens oder im Ausland betreiben, beschränken sich die Produktionsaktivitäten der Aksu-Gruppe bislang auf den Raum Istanbul, der immer noch den wichtigsten Knotenpunkt der Produktionsnetzwerke in der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie bildet.

Die systematische Betrachtung der konkreten Produktionsaktivitäten von Aksu Yikama, seiner Unternehmensstruktur und -geschichte hat die Materialität der Arbeitsprozesse und ihren Raumbedarf wie auch die (räumliche) Expansion des Unternehmens in der Region Istanbul herausgestellt. Aufbauend darauf richtet der folgende Abschnitt den Blick auf die Rolle und Funktion des Akteurs in räumlichen Güterflüssen und multilokalen Produktionsbeziehungen.

6.1.2 Netzwerk: Produktionsbeziehungen, räumlicher Warenfluss und Rolle im Produktionsnetzwerk

Aksu Yikamas direkte Produktionsbeziehungen beschränken sich weitgehend auf die türkischen Bekleidungshersteller, in deren Unterauftrag die Wäscherei und Färberei arbeitet. Ihre größten Auftraggeber sind die zwei Bekleidungsunternehmen der Aksu-Gruppe, die einen Schwerpunkt im Bereich der Hosen- und Jeansproduktion haben, und für bekannte Modefirmen etwa aus Deutschland (Marc O'Pollo, Mac), Großbritannien und Schweden arbeiten. Für ihre Aufträge hat Aksu Yikama 25 bis 30 Prozent der Kapazitäten reserviert. Daneben bekommt Aksu Yikama regelmäßig Aufträge von etwa 20 dauerhaften und weiteren gelegentlichen Kunden. Dazu gehören einige der größten Jeansproduzenten der Türkei, die ebenfalls Fabriken in der Region Çorlu betreiben, wie etwa Erak, die Produktionsfirma der türkischen Jeans-Marke Mavi, die auch Armani, Calvin Klein, Esprit, Mustang oder Rifle als Referenzen angibt (erak.com o. J.), oder die Firma Tayeks, die für große internationale Marken und Ketten wie Levi's, Tommy Hilfiger oder Zara produziert (Interview Aksu Yikama 2015). Auch die Firma Eroğlu Giyim, deren riesige Fabrik zum Zeitpunkt der Feldforschung in der direkten Nachbarschaft in Çorlu-Velimeşe operierte,²⁷⁵ beauftragte hin und wieder Aksu Yikama (Interview Aksu Yikama 2015). Zwar haben die großen, weitgehend integrierten Jeansfabriken in der Regel eigene Wasch- und Färbeabteilungen, doch ihre Aufträge übersteigen oft die internen Kapazitäten und so greifen auch sie regelmäßig auf Subunternehmen zurück (Interview Eroğlu 2013). Die überwiegende Zahl der Aufträge für Aksu komme aber von Bekleidungsunternehmen aus Istanbul. Aus diesem Grund diene der Unternehmenssitz in Güneşli als Logistikstation für die Anlieferung und Abholung der Ware durch die Kunden: Dreimal täglich verkehrten Lkw zwischen Güneşli und Aksu

²⁷⁵ Die Fabrik von Eroğlu in Çorlu-Velimeşe wurde 2019 geschlossen (siehe Abschnitt 6.2.2, 6.3.2, 6.3.3).

Yikamas Fabrik in Çorlu-Velimeşe, um die Waren dort zu verarbeiten und anschließend wieder zurück zu transportieren (Interview Aksu Yikama 2015).

Am Beispiel von zwei spezifischen Produktionsketten möchte ich nun den arbeitsteiligen Herstellungsprozess, in den Aksu Yikama eingebunden ist, und den räumlichen Warenfluss genauer betrachten. Die erste Produktionskette²⁷⁶, die mit einem externen Auftragsunternehmen, dem Jeansproduzent Kaya Denim²⁷⁷ beginnt, ist in Abbildung ■ 6.1.e kartiert. Kaya Denim ist ein kleinerer Kunde von Aksu Yikama, der dort regelmäßig Färbungen beauftragt. Kaya hat seinen Firmensitz in einem sechsgeschossigen Gewerbebau im Stadtteil Yenibosna im Westen Istanbul, nicht weit von Aksus Hauptsitz in Güneşli entfernt. Wie in Merter, wo Kaya bis 2005 ansässig war, konzentriert sich in Yenibosna eine große Zahl an Textil- und Bekleidungsunternehmen (► 4.2, ► 4.3, Karte ■ 4.2.e). Kaya erhält seine Aufträge vor allem von französischen und britischen Modefirmen und produziert etwa 60.000 Jeans und gefärbte Kleidungsstücke im Monat. Während das Unternehmen nach dem Organisationsprinzip *cutting & finishing* (► 4.1.4) im eigenen Gebäude neben Modellerstellung und Produktionsmanagement im Wesentlichen den Zuschnitt der Stoffe sowie die Qualitätskontrolle und Verpackung der fertigen Waren durchführt, arbeitet es für die zentralen Produktionsschritte mit Subunternehmen zusammen. Dazu gehören vor allem das Nähen, Waschen und Färben, aber auch das Besticken und Bedrucken der Kleidung. Im Showroom von Kaya Denim können die westeuropäischen Kunden²⁷⁸ aus zahlreichen Modellen wählen, die in Kayas Auftrag von freiberuflichen Jeans-Designer*innen entworfen wurden. Nach der Kundenbestellung erfolgt die Produktionsplanung, der Einkauf der Stoffe und anschließend der Zuschnitt im Firmensitz. Die zugeschnittenen Teile werden etikettiert und zusammen mit den technischen Zeichnungen an einen der etwa zehn Nähbetriebe in Istanbul geliefert, die teilweise exklusiv für Kaya tätig sind. So auch der Nähbetrieb Çelik²⁷⁹ in Sultançiftliği, einer Nachbarschaft im Stadtbezirk Sultangazi am nördlichen Stadtrand Istanbul, wo besonders viele Nähbetriebe angesiedelt sind (► 4.3). Çelik arbeitet mit 60 Beschäftigten im dritten Stock eines achtgeschossigen Gewerbebaus an der Hauptstraße des Stadtteils. Der Betrieb ist auf Hosen und Denimprodukte spezialisiert und produziert durchschnittlich 800 Hosen täglich. Ein Mitarbeiter von Kaya Denim sei täglich vor Ort, um die Produktion anzuleiten und die Qualität zu überwachen (Interview Kaya Denim 2015; Interview Çelik 2015). Für das anschließende Waschen der Jeans arbeitet Kaya mit verschiedenen Wäschereien im Stadtgebiet Istanbul zusammen,²⁸⁰ während es für Färbungen auf Aksu Yikama zurückgreift. Hierfür werden die fertig genähten Kleidungsstücke vom Nähbetrieb Çelik direkt an Aksu Yikamas etwa zehn Kilometer entfernte Firmenzentrale in Güneşli geliefert. Von dort transportiert Aksus Lieferwagen sie dann zur Fabrik in Çorlu. Nach der Färbung gehen die Waren wieder zurück nach Güneşli, um dort von Kaya Denim abgeholt zu werden. Im Firmensitz von Kaya werden schließlich noch Nieten und Knöpfe angebracht und letzte Qualitätskontrollen durchgeführt; die Waren werden gebügelt, etikettiert und verpackt und schließlich mit fertigen Exportunterlagen an das Logistikunternehmen übergeben, das sie per Lkw direkt an die Kunden in Westeuropa liefert (Interview Kaya Denim 2015). Abbildung ■ 6.1.f visualisiert den Ablauf dieser Arbeitsprozesse und ihre Aufteilung auf verschiedene Firmen. Es zeigt die

²⁷⁶ Es handelt sich um eine von vielen möglichen Produktionsketten, die ich ausgewählt habe, weil ich während meiner Feldforschung die betreffenden Firmen und Produktionsanlagen besuchen konnte.

²⁷⁷ Name geändert.

²⁷⁸ Noch bis 2019 war der Firmensitz für die Vertreter*innen der Einkäufer innerhalb von fünf bis zehn Taxi-Minuten vom Atatürk-Flughafen erreichbar. Dieser wurde jedoch Anfang 2019 kurz nach der Eröffnung des neuen Istanbul Airport geschlossen.

²⁷⁹ Name geändert.

²⁸⁰ Diese Wäschereien befinden sich z. B. im Gewerbeviertel Küçükköy nördlich des Zentrums, wo sich seit den 1980er Jahren besonders viele Jeanswäschereien ansiedelten (Bimtaş und Vezir Consulting 2006b), oder in Mahmutbey im Westen der Stadt (Interview Kaya Denim 2015).

typische Produktionsstruktur eines *Cutting- & finishing*-Unternehmens, das, ähnlich der Firma Yilmaz in Merter (► 5.1), für die Produktion seiner Kleidung das große und stark ausdifferenzierte Angebot an kleinen Fertigungsbetrieben im Raum Istanbul nutzt. Diese arbeitsteiligen Produktionsstrukturen ermöglichen eine schnelle und flexible Herstellung kleinerer Auftragsmengen im Umkreis von 15 bis 90 Kilometern um Kayas Firmensitz.²⁸¹ Gleichzeitig kann das Unternehmen auf diese Weise den Produktionsprozess gut kontrollieren und bleibt optimal erreichbar für seine westeuropäischen Kunden.

Als zweite exemplarische Produktionskette ist in Abbildung ■ 6.1.e ein räumlicher Warenfluss kartiert, der Aksu Konfeksiyon als Auftraggeber involviert²⁸² (siehe auch die Darstellung des Produktionsablaufs in ■ 6.1.g). Das Schwesterunternehmen beherbergt seine Design-, Modell- und Planungsabteilungen sowie Showrooms im Sitz der Unternehmensgruppe in Güneşli, der Zuschnitt findet in Çorlu statt, während die Herstellung der Kleidungsstücke von der eigenen Fabrik in Düzce sowie von Subunternehmen in Istanbul übernommen wird (Interview Aksu Yikama 2015, Homepage der Unternehmensgruppe). Auch die Bekleidungsunternehmen der Aksu-Gruppe stützen sich also auf die ausdifferenzierten Produktionsstrukturen im Raum Istanbul – und nur in diesem Umfeld kann eine hoch spezialisierte Fabrik wie Aksu Yikama profitabel arbeiten.

Betrachtet man die Reichweite der Produktionsvernetzung von Aksu Yikama, so reichen die direkten Auftragsbeziehungen des Unternehmens und die entsprechenden Produktionsorte kaum über die Region Istanbul hinaus²⁸³. Gleichzeitig wird ein Großteil der Waren, die hier gewaschen bzw. gefärbt werden, an europäische Modefirmen und Einzelhandelsketten geliefert. Doch auch mit den westeuropäischen Einkäufern hat Aksu Yikama direkten Kontakt, wenn es um die geforderte Zertifizierung und die Einhaltung der Qualitätsstandards oder der sozialen und ökologischen Anforderungen geht, die die Modebetriebe von ihren Auftragnehmern und Subunternehmen verlangen (► 4.1.4, Hagemann und Beyer 2017). Für entsprechende Prüfungen der Einkaufs- und Inspektionsunternehmen – allen voran der Abwassernormen (► 6.2.2) – ist der Standort in Çorlu gut zu erreichen. Weitere transnationale Beziehungen unterhält Aksu Yikama beim Einkauf der Chemikalien: So komme etwa ein Großteil der Textilfarben, die hier verwendet werden, aus Deutschland und der Schweiz (Interview Aksu Yikama 2015).

Aksu Yikamas Position in den hierarchischen Produktionsnetzwerken der Jeansherstellung ist in Abbildung ■ 6.1.h visualisiert. Seine Rolle war seit der Firmengründung die eines Subunternehmens türkischer Bekleidungsfirmen, die ausländische Einkaufsunternehmen beliefern. Mit der Etablierung eigener Bekleidungsunternehmen konnte die Aksu-Gruppe dann selbst zum First-Tier-Supplier und Full-Package-Anbieter aufsteigen und direkt für westeuropäische Einkäufer produzieren. Diese Schwesterfirmen versorgen die Wäscherei und Färberei permanent mit Aufträgen und machen sie damit unabhängiger von anderen türkischen Kunden. Zudem hat Aksu Yikama mehr Gewicht innerhalb der Produktionsketten – und vermutlich einen höheren Anteil an der Wertschöpfung – als andere Subunternehmen, etwa Nähbetriebe wie Çelik. Denn

²⁸¹ Tatsächlich plante Kaya im Jahr 2015, in Esenyurt, einem Stadtteil am westlichen Rand Istanbuls, einen eigenen Fertigungsbetrieb zu eröffnen, und erwog die Möglichkeit, eine Fabrik in Serbien zu bauen. Damit würde das Unternehmen stärker auf eine integrierte, aber transnationale Produktion setzen (Interview Kaya Denim 2015).

²⁸² Hier konnte ich die beteiligten Betriebe nicht besuchen und so stützen sich die Darstellungen auf Angaben des Unternehmensvertreters von Aksu Yikama und der Webseiten der Unternehmen der Aksu-Gruppe.

²⁸³ Dies gilt für den Zeitraum der Feldforschung im Herbst 2015. Zum Zeitpunkt des Schreibens (2020/21) ist auf der Website von Aksu Konfeksiyon eine weitere Unternehmensadresse in der Organisierten Industriezone Malatya angegeben. Auch Aksu hat somit im weiteren Verlauf arbeitsaufwändige Produktionsschritte aus der Region Istanbul nach Zentralanatolien verlagert.

wie oben beschrieben haben die Waschprozesse eine zentrale Bedeutung für die Gestaltung der Jeans. Sie erfordern zum einen ein großes Fachwissen über technische Verfahren und chemische Prozesse, zum anderen ist der Kapitaleinsatz für die Wasch- und Färbemaschinen²⁸⁴ wie auch für die Anlagen zur technischen Versorgung und Wasseraufbereitung im Vergleich zu den Investitionen eines Nähbetriebs relativ hoch. Außerdem betreibt Aksu nicht nur die Entwicklung neuer Waschverfahren und Effekte, sondern konstruiert auch die entsprechenden Maschinen. Damit konnte sich die Gruppe schließlich einen höherwertigen Industriesektor und einen internationalen Kundenkreis erschließen. In Bezug auf die Konzepte der GVC-Literatur kann man also sowohl von einem *functional upgrading* als auch von einem *inter-sectoral upgrading* sprechen (Humphrey und Schmitz 2002). Im Gegensatz zu anderen großen Jeansproduzenten der Türkei hat Aksu jedoch keine erfolgreiche Eigenmarke etabliert.

6.1.3 Fazit Akteur und Netzwerk

Zur Beantwortung der ersten Forschungsfrage (■ 3.a) hat dieser Abschnitt die Netzwerkperspektive eingenommen und gezeigt, wie Aksu Yikama, ein für die Industrieregion Çorlu beispielhaftes Unternehmen, funktional und räumlich in multilokale Güterflüsse und Produktionsbeziehungen integriert ist. Anhand von Karten und Diagrammen wurde deutlich, auf welche Weise der Herstellungsprozess von Jeans zwischen verschiedenen Firmen und Orten aufgeteilt ist und welche Rolle Aksu Yikama dabei einnimmt. Damit lieferten die Kartierungen ein erstes Grounding der Produktionsnetzwerke an geografischen Orten und einen detaillierten Blick auf die Vorgänge an einem spezifischen Knotenpunkt. Gleichzeitig wurde die materielle Dimension der Produktionsschritte hervorgehoben, die für die folgenden räumlichen Untersuchungen relevant sein wird.

Aksu Yikama ist als Wasch- und Färbetrieb für Jeansbekleidung ein stark spezialisiertes Second-Tier-Unternehmen mit großen Produktionskapazitäten, das innerhalb der für die Türkei typischen flexiblen, multilokalen Produktionsstrukturen operiert. Direkte Produktionsbeziehungen bestehen vor allem mit türkischen First-Tier-Suppliers im Raum Istanbul, die wiederum im Auftrag großer globaler Brands und Einzelhandelsketten für den europäischen Markt arbeiten. Durch die Anforderungen und Inspektionen dieser Modefirmen und über den Materialeinkauf unterhält Aksu gleichzeitig auch direkte transnationale Beziehungen. Nicht zuletzt ist das Unternehmen Station transnationaler Güterflüsse und damit abhängig von der stetigen Nachfrage nach effektiv gewaschenen Jeans auf den Absatzmärkten der EU. Während die Produktionsnetzwerke, in die Aksu eingebunden ist, bis nach Westeuropa reichen, bleiben die Prozesse der eigentlichen Bekleidungsherstellung auf den Raum Istanbul beschränkt. Anhand von Kartierungen beispielhafter Güterflüsse wurde gezeigt, wie die unterschiedlichen Arbeitsschritte auf verschiedene, jeweils vorteilhafte Standorte in der erweiterten Stadtregion verteilt sind, zwischen denen die Waren täglich zirkulieren. Als Second-Tier-Unternehmen ist Aksu Yikama zwar von seinen Auftraggebern abhängig, doch verfügt das Unternehmen über besondere, für die Jeansproduktion zentrale technische Kompetenzen. Darauf aufbauend konnte sich Aksu vom reinen Waschbetrieb zur Unternehmensgruppe mit eigenen Bekleidungs- und Maschinenbauunternehmen upgraden. Aksus ehemalige und aktuelle Unternehmensstandorte spiegeln dabei die Geschichte der Industrialisierung und Deindustrialisierung Istanbuls in den letzten 50 Jahren wider.

²⁸⁴ Laut Auskunft meines Gesprächspartners bei Aksu Yikama beträgt der Wert einer großen Industriewaschmaschine etwa 60.000 Euro (Interview Aksu Yikama 2015).

6.2 Ort: Die Industrieregion Çorlu

Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe, in dem die Wäscherei und Färberei Aksu Yikama operiert, liegt nördlich der Stadt Çorlu, knapp 100 Kilometer westlich vom Stadtzentrum Istanbul. Die Region im Osten Thrakiens, die seit den 1970er Jahren zum Zielort der Verlagerung und Expansion großer Istanbuler Industriebetriebe wurde, erlebte in den 1980er und 1990er Jahren einen enormen Industrialisierungsprozess. Die Textil- und Bekleidungsproduktion für den Export, die seit den 1980er Jahren in der Türkei boomte, spielte dabei eine maßgebliche Rolle. Aufgrund der guten Wasserversorgung siedelten sich hier vor allem Garn- und Stofffabriken sowie Jeansproduzenten an, die mit Wasch- und Färbeverfahren arbeiten. Die zahlreichen Industrieansiedlungen und der sie begleitende Urbanisierungsschub wurden aber kaum planerisch gesteuert, was zu einer starken Zersiedelung, mangelnden Infrastrukturen, der Umnutzung landwirtschaftlicher Flächen und einer enormen Umweltschädigung führte. Erst in den 2000er Jahren wurden Maßnahmen zur Eindämmung des Industriewachstums und zur nachträglichen Planung der Industrie- und Stadtgebiete eingeleitet. Zur gleichen Zeit begannen große Betriebe, ihre Produktionskapazitäten an andere Standorte zu verlagern.

Der Abschnitt 6.2 beschäftigt sich mit dem zweiten Analyseschritt, der Entwicklung des Industriestandorts Çorlu auf regionalem Maßstab. Es soll der zweite Fragenkomplex beantwortet werden, der nach der räumlichen Einbettung des betrachteten Produktionsorts in die Stadtregion, nach den lokalen Bedingungen und Auswirkungen der transnationalen Produktion sowie nach den Einflüssen und Wechselwirkungen im Coupling zwischen Ort und Produktionsnetzwerken fragt (■ 3.a). Zunächst werden die Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozesse in der Region um Çorlu nachgezeichnet, wobei die Bedingungen der Ansiedlung von Textilbetrieben sowie ihre Auswirkungen auf die (gebaute) Umwelt näher betrachtet werden (Abschnitt 6.2.1). Abschnitt 6.2.2 blickt auf die Prozesse des Coupling und beginnenden Decoupling von globalisierter Produktion und der Region Çorlu und diskutiert die Standortbedingungen für die globalisierte Textilindustrie in ihrer zeitlichen Entwicklung bis heute. Abschnitt 6.2.3 betrachtet Planungsmaßnahmen auf verschiedenen Steuerungsebenen und untersucht ihren Einfluss auf die lokale Raumproduktion und das Coupling. Schließlich fasst Abschnitt 6.2.4 die Ergebnisse mit Bezug auf die zweite Forschungsfrage zusammen und geht auf die Wechselwirkungen zwischen der global vernetzten Textilproduktion und der räumlichen Entwicklung der Region Çorlu ein.

Die Analyse auf regionalem Maßstab betrachtet das weitere Umfeld des Untersuchungsorts Çorlu-Velimeşe: die Industrieregion um Çorlu im Nordosten der Provinz Tekirdağ. Zusammen mit den Nachbarprovinzen Edirne und Kırklareli bildet diese die Region Thrakien (Trakya),²⁸⁵ die den gesamten europäischen Teil der Türkei westlich von Istanbul umfasst (■ 6.2.a). An die gebirgigen Waldgebiete entlang der Schwarzmeerküste im Norden Thrakiens schließt südlich das ausgedehnte Ergene-Flussbecken an, das durch eine intensive Landwirtschaft geprägt ist. Im Nordosten des Ergene-Beckens, zwischen den Städten Çorlu, Çerkezköy und Lüleburgaz, konzentrieren sich etwa die Hälfte der Industriebetriebe Thrakiens. Çorlu, die größte Stadt dieser Industrieregion, liegt nur 15 Kilometer von der Grenze zur Metropolregion Istanbul entfernt nahe der zwei wichtigsten Verkehrsadern zwischen Istanbul und der bulgarischen Grenze, der D-100 (ehemals E 5) und der Autobahn E 80 (auch: Trans Motorway/TEM). Die Stadt bildet mit den umliegenden Gemeinden den Bezirk (*ilçe*) Çorlu, im Norden grenzt der Bezirk Ergene an, in dem sich das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe befindet. Beide werden administrativ stark

²⁸⁵ Die Region Thrakien wurde erst in den 2000er Jahren mit Einführung der NUTS-2-Regionen in der Türkei als Einheit etabliert. Im Gegensatz zu den Provinzen hat sie aber keine Bedeutung auf Verwaltungsebene, sondern nur als statistische Region und Gebietseinheit der Regionalplanung (siehe unten).

durch die Provinz Tekirdağ bestimmt, die seit 2014 als Metropolregion (Büyükşehir Belediyesi)²⁸⁶ verwaltet wird.

6.2.1 Die Entwicklung Çorlu zum Standort der vernetzten Bekleidungsproduktion

Industriewachstum in der Region um Çorlu seit den 1970er Jahren

Im Ergene-Becken wird aufgrund sehr fruchtbarer Böden seit Langem eine intensive Landwirtschaft betrieben. So sind der Anbau von Weizen, Sonnenblumen, Raps, Zuckerrüben und Reis sowie die Viehhaltung und die Herstellung von Milchprodukten von nationaler Bedeutung.²⁸⁷ Die Stadt Çorlu bildete in historischer Perspektive nicht nur das Zentrum der Agrarregion, sondern war aufgrund ihrer strategischen Lage vor den Toren Istanbuls auch immer wieder wichtiger Militärstützpunkt und ist bis heute Garnisonsstadt (Çorlu TSO o. J.; Özdemir 2004; Acara 2015). Die Industrie war hier bis in die 1970er Jahre hinein noch sehr schwach entwickelt und konzentrierte sich vor allem auf die Lebensmittelproduktion. Seit den 1950er Jahren siedelten sich in Çorlu auch Betriebe der Lederindustrie an (Özdemir 2004; Acara 2015). Die frühen Industriebetriebe ließen sich zum Großteil im Stadtgebiet oder nahe der Stadtränder nieder.

Bereits seit den 1960er Jahren schlugen regionale Planungen die Provinzen im Westen und Osten Istanbuls als Ausweichstandorte für die Industrie der Metropole vor (Standl 1994; Olcay und Erkut 2006; Tekeli 2013; Acara 2015; Tok 2015)(► **6.2.3**). Dies wurde seit den 1970er Jahren durch staatliche Subventionen unterstützt (Kubaş, Menteş und Dede 2012; Öcal 2006). So wurde ab 1973 nahe der Kleinstadt Çerkezköy eine Organisierte Industriezone (Organize Sanayi Bölgesi, OSB; ► Exkurs **6.3.X**) eingerichtet, die mit niedrigen Bodenpreisen und großen Steuererleichterungen warb (Çakiroğlu 1997; Tekeli 1992, 88). Bereits unter den ersten Betriebsansiedlungen war eine beträchtliche Zahl von Textilfabriken²⁸⁸ (Tekeli 1992, 88). Aber auch außerhalb dieser umfassend geplanten Industriezone siedelten sich in der Folgezeit vermehrt Fabriken im Raum Çorlu an, denn neben den staatlichen Anreizen bot das Gebiet eine gute Verkehrsanbindung an Istanbul und ausreichend günstige Flächen (Öcal 2006, 63). Abbildung ■ **6.2.c** zeigt, basierend auf einer Auswertung von Satellitenbildern, in einer Abfolge von vier Karten das Wachstum der Industrie- und Siedlungsflächen zwischen 1984 und 2017. Es wird ersichtlich, dass sich bereits in den frühen 1980er Jahren neben der OSB Çerkezköy eine Industrieachse entlang der D-100 von Çorlu bis nach Lüleburgaz im Westen herausbildete (vgl. Özdemir 2004; Güler und Turan 2013; Olcay und Erkut 2006).

In den 1980er und 1990er Jahren wuchs die türkische Exportproduktion im Textil- und Bekleidungssektor stark an, während die Istanbuler Stadtverwaltung ihre planerischen Maßnahmen zur Deindustrialisierung der Innenstadt verstärkte (► **4.2.2** und ► **6.2.3**). Infolgedessen eröffneten viele große oder expandierende Textil- und Bekleidungsunternehmen aus Istanbul Fabriken im Gebiet um Çorlu und Çerkezköy. Vor allem umweltschädliche Produktionsprozesse und solche mit einem hohen Wasserverbrauch sollten aus dem Stadtgebiet verbannt werden. So ließen sich besonders viele Textilfabriken mit Wasch- und Färbeprozessen im Raum Çorlu nieder, denn hier konnte man auf große Grundwasservorräte zugreifen und die Abwässer zunächst weitgehend unkontrolliert in die lokalen Gewässer ableiten (Tok 2015; Acara 2015). Da die Waschprozesse in der Jeansproduktion zentral sind, wurden während der 1990er und frühen 2000er

²⁸⁶ Metropolregionen können ab einer Einwohnerzahl von 750.000 eingerichtet werden und genießen eine stärkere Unabhängigkeit gegenüber der Zentralregierung (siehe Abschnitt 4.2.2).

²⁸⁷ Mehr als 60 Prozent der türkischen Sonnenblumenölproduktion und knapp 50 Prozent der Reisproduktion werden in Thrakien erwirtschaftet (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a, 5).

²⁸⁸ Sieben von 13 Betrieben, die sich bis 1976 hier niederließen, waren im Textilsektor tätig (Tekeli 1992, 88).

Jahre einige der größten Jeansfabriken der Türkei in der Region um Çorlu eröffnet (**■ 6.2.d**). Ähnliche Voraussetzungen galten für Gerbereien und andere Betriebe der Lederverarbeitung, von denen viele bereits in den 1980er Jahren aus zentralen Lagen Istanbuls umsiedeln mussten. Ein großer Teil davon zog nach Çorlu und konzentrierte sich hier im Lederindustriegbiet Tabakhaneler, das sich am westlichen Stadtrand von Çorlu entlang des Flusses entwickelt hatte und 1997 zur OSB erklärt wurde²⁸⁹ (Acara 2015; Çorlu Deri OSB o. J.; Öcal 2006). Die Eröffnung der Autobahn E 80 im Norden der Stadt gab 1994 einen weiteren Entwicklungsimpuls: An der Straße, die Çorlu mit der Autobahn und Çerkezköy verbindet, entstand das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe,²⁹⁰ in dem auch Aksu Yikama ansässig ist (Özdemir 2004). Dies ist in der zweiten Karte in Abbildung **■ 6.2.c**, die die Industrie- und Siedlungsflächen im Jahr 1996 zeigt, bereits deutlich zu erkennen. Gleichzeitig sieht man, dass sich die Industrieachse zwischen Çorlu und Lüleburgaz wie auch die OSB Çerkezköy stark verdichtet hatten und sich weitere Industrieachsen in Richtung Süden entwickelten.

Während der 1990er Jahre erreichte die Neuansiedlung von Industriebetrieben in der Region ihren Höhepunkt, mit einem besonders großen Anteil an Bekleidungs- und Textilfabriken (Olcay und Erkut 2006). Zudem wurde gegen Ende der 1990er Jahre durch private Initiative die European Free Zone (Avrupa Serbest Bölgesi, ASB) nahe Çorlu eingerichtet (**■ 6.2.b**; Foto in **■ 6.2.e**). Der Textilkonzern Şahinler erwarb etwa 200 Hektar Ackerland nördlich der E 80 und erhielt von der türkischen Regierung den Status einer Freihandelszone, der umfangreiche Zoll- und Steuerbefreiungen für Exportunternehmen vorsieht (**► 4.2.2**).²⁹¹ Zunächst konzentrierten sich auch hier Betriebe des Textil- und Bekleidungssektors, insbesondere die der Şahinler-Gruppe, aber ab Mitte der 2000er Jahre, nach dem Auslaufen zeitlich befristeter Subventionen, verlagerten sich die meisten dieser Fabriken in andere Regionen und es zogen zunehmend internationale Unternehmen verschiedener Branchen in die Freihandelszone (Interview ASB 2015; Interview TKA 2015; Avrupa Serbest Bölgesi o. J.).

Die enorme Verdichtung großer Industriebetriebe zwischen den Städten Çorlu, Çerkezköy und Lüleburgaz führte zur Bezeichnung „Industriedreieck“ oder „Teufeldreieck“ (Acara 2015; Çakiroğlu 1997) (**■ 6.2.b**, **■ 6.2.c**). Hier konzentriert sich mit über 1.200 Betrieben (Yılmaz u. a. 2014, 48) etwa die Hälfte der Fabriken der gesamten Region Thrakien.²⁹² Ein großer Teil von ihnen ist in der Industrie- und Handelskammer Çorlu²⁹³ registriert. Die wachsende Zahl dieser Betriebe lässt sich im Balkendiagramm in Abbildung **■ 6.2.c** ablesen: Sie erhöhte sich zwischen 1991 und 2002 von 165 auf 641 (Özdemir 2004) und wuchs bis 2019 weiter auf 841 Betriebe (Interview IHK Çorlu 2019). Der Anteil des Textilsektors lag hier im Jahr 2013 bei knapp

²⁸⁹ Der Planungsbericht für die Industriezone Velimeşe spricht 2014 davon, dass hier 37 Prozent der türkischen Lederproduktion stattfinden (Metropol Planlama 2014, 10). Im Jahr 2019 gab allerdings der Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer Çorlu im Interview an, dass viele Lederfabriken in Çorlu nicht mehr aktiv seien und ihre Produktion ins Ausland verlagert hätten (Interview IHK Çorlu 2019). Aus einem Bericht der Kammer von 2017 geht hervor, dass von 145 Fabriken nur noch 70 aktiv sind (Çorlu TSO 2017, 75).

²⁹⁰ Als zusammenhängendes Industriegebiet wurde es allerdings erst wesentlich später, mit der Einrichtung der OSB (siehe Abschnitt 6.2.3), betrachtet.

²⁹¹ Die European Free Zone, die 2003 eröffnet wurde, bietet Unternehmen eine breite Auswahl an Baugrundstücken, Büro- und Lagerflächen sowie Dienstleistungen und eine umfassende technische Infrastruktur.

²⁹² Die Gesamtzahl der Industriebetriebe in Thrakien wurde mit rund 2.500 angegeben (Apak u. a. 2015; Trakya Kalkınma Ajansı 2010, 106). In der Provinz Tekirdağ waren im Jahr 2013 1.329 Industriebetriebe registriert (Yılmaz u. a. 2014, 51).

Andere Autor*innen geben an, etwa 80 Prozent der Industrie Thrakiens konzentrierte sich im erweiterten Industriedreieck Çorlu/Çerkezköy/Muratlı/Lüleburgaz (Seckin und Cekic 2008; Interview TKA 2015; Kubaş, Menteş und Dede 2012).

²⁹³ Die Industrie- und Handelskammer Çorlu erfasst die Unternehmen in den Bezirken Çorlu, Ergene und Marmara Ereğlisi. Ein Großteil der Industriebetriebe befindet sich im Bezirk Ergene, der im Norden an Çorlu grenzt und die großen Industrieachsen in nördlicher und westlicher Richtung einschließt (Interview IHK Çorlu 2019; Interview Sankurt 2019).

40 Prozent; weitere wichtige Branchen waren zu diesem Zeitpunkt die Lederverarbeitung, die chemische Industrie sowie der Bau von Fahrzeugteilen (Yilmaz u. a. 2014, 54). Mit der massiven Ansiedlung von Fabriken wuchs auch die Zahl der in der Industrie Beschäftigten stark an: In der Provinz Tekirdağ stieg sie zwischen 1990 und 2000 von rund 22.000 auf 48.000. Der Anteil der Beschäftigten in der Textil- und Bekleidungsindustrie lag im Jahr 2000 bei fast 60 Prozent (Zahlen nach DIE, Bimtaş Arbeitsgruppe 2006a, 52).²⁹⁴

Praktiken und räumliche Muster der Industrieansiedlung

Wie die Karten in **■ 6.2.c** deutlich machen, wurden die Fabriken meist außerhalb der Ortschaften auf ehemaligen Ackerflächen entlang der Hauptverkehrsadern gebaut. Heute befinden sich an vier großen Zufahrtsstraßen nach Çorlu signifikante Industrieansammlungen. Mit Ausnahme der Organisierten Industriezone in Çerkezköy und der European Free Zone sind diese Industriegebiete ohne vorausgehende Planungen entstanden. Die Grundstücke, die die Unternehmen erwarben, waren größtenteils nicht für eine industrielle Nutzung ausgewiesen. Laut Interviewaussagen wurden sie einzeln durch Teilplanungen als Industriebauflächen genehmigt und nicht selten auch ungenehmigt bebaut (Interview Planungsamt Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2015). Ähnlich wie es in Abschnitt 4.2 für Istanbul gezeigt wurde, waren auch hier die Planungsbehörden nicht in der Lage, durch eine ausreichende Ausweisung von Industriegebieten mit der rasanten Entwicklung Schritt zu halten (**► 6.2.3**). Anfangs seien Ackerflächen günstig direkt von lokalen Bauern verkauft worden, später schalteten sich Immobilienfirmen aus Istanbul dazwischen (Interview Planungsamt Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2019). Durch Grundstücksspekulation und wiederholte Eigentümerwechsel stiegen die Preise für Industriegrundstücke zwischen 1970 und 1999 laut Sazak (2004) auf das Zehnfache. Sie machen heute einen beträchtlichen Teil der Investitionskosten aus (Interview OSB Velimeşe 2019).

Das Ergebnis dieser Prozesse ist – wie die Karten **■ 6.2.b** und **■ 6.2.g** eindrücklich zeigen – eine ungeordnete Streuung von Fabriken entlang der Verkehrsachsen und ein weiträumiges Patchwork aus Industriegrundstücken und Ackerflächen (siehe Fotos **■ 6.2.e**). Nur die geplanten Industriezonen – die OSB Çerkezköy, die European Free Zone und die Leder-OSB in Çorlu – erscheinen kompakt und klar begrenzt. Während diese mit allen erforderlichen Infrastrukturen ausgestattet sind, bestehen in den ungeplanten Industrieansammlungen nur dürftige Infrastrukturen: Die Stromleitungen und Zufahrtsstraßen jenseits der Hauptstraßen wirken noch heute provisorisch und die Wasserver- und -entsorgung wird größtenteils individuell organisiert. Erst nach 2000 wurde die Neuansiedlung von Industrieanlagen sukzessive in geordnetere Bahnen gelenkt (**► 6.2.3**). Die nachträgliche Integration ungeplanter Strukturen in ordnungsgemäße Flächennutzungspläne stellte die lokalen Planungsbehörden allerdings vor große Herausforderungen (Interview Industriepaner 2015; Interview Planungsamt Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2015; Interview OSB Velimeşe 2019).

Industrieentwicklung und städtisches Wachstum

Die Ansiedlung der transnational vernetzten Textil- und Bekleidungsindustrie und die Zunahme der Industriearbeitsplätze in der Region gingen mit einem starken Bevölkerungswachstum in den Städten einher: Neue Einwohner*innen kamen aus den ländlichen Regionen Thrakiens, aus der weiteren Marmara-Region und aus verschiedenen Teilen Anatoliens (Öcal 2006, 85;

²⁹⁴ Andere Quellen geben die Zahl der Industriebeschäftigten in Tekirdağ im Jahr 2011 mit 106 000 an, wovon die Hälfte im Textil- und Bekleidungssektor tätig war (nach Industrieregister Tekirdağ, Çorlu TSO 2015, 11), und im Jahr 2018 mit 150 000 Industriebeschäftigten, von denen nur noch ein gutes Drittel in der Textil- und Bekleidungsindustrie tätig waren (diese Zahlen entnahm ich einer Broschüre, die mir von der Stadtverwaltung Çorlu zusammengestellt wurde). Die Vergleichbarkeit der Zahlen aus unterschiedlichen Quellen steht jedoch infrage, da offenbar jeweils unterschiedliche Sektoren in die Berechnung einbezogen wurden.

Çakiroğlu 1997; trakyaka.org.tr o. J.a). Zudem nahm die Region einen großen Teil der über 300.000 türkischsprachigen Bulgar*innen auf, die 1989 in die Türkei emigrieren mussten.²⁹⁵ So wuchs die Bevölkerung der Provinz Tekirdağ von etwa 300.000 um 1970 auf über eine Million im Jahr 2018. Die Kurvendiagramme in Abbildung ■ 6.2.c zeigen den sprunghaften Anstieg der Einwohnerzahl der Städte Çorlu und Çerkezköy: Zwischen 1970 und 2019 steigerte Çorlu seine Bevölkerungszahl von 30.000 auf über 260.000 (Vikipedi 2019c; 2019b, Zahlen nach TÜİK), während Çerkezköy von knapp 7.000 auf etwa 150.000 Einwohner*innen anwuchs (Vikipedi 2019a, Zahlen nach TÜİK)²⁹⁶. Die Bevölkerung der Provinz hat sich also immer mehr in den städtischen Gebieten nahe den Industrieräumen konzentriert, während Abwanderungstendenzen aus den ländlichen Gebieten räumliche Disparitäten innerhalb der Region verstärkten (Vikipedi 2019c; Metropol Planlama 2014).

Diese massive Urbanisierung im Raum Çorlu, die mit der Industrialisierung einherging, änderte das Gesicht der bislang ländlich geprägten Städte und Dörfer beträchtlich. Zehntausende Wohnungen mussten für die neuen Einwohner*innen gebaut werden. Eine Studie aus den späten 1980er Jahren zur Wohnsituation von Textilarbeiter*innen in der OSB Çerkezköy stellte fest: „The former strictly agricultural villages and peaceful small towns are now gradually transforming into clusters of worker houses settling at the metropolitan fringe.“ (Acar und Güvenç 1992, 230) Die meisten der damals befragten Arbeiter*innen wohnten in neu gebauten Gecekondu oder in einfachen Dorfhäusern (Acar und Güvenç 1992). In einem Zeitungsbericht der 1990er Jahre heißt es zur Bautätigkeit in Çerkezköy: „Um die Fabriken wurden Arbeiterghettos gebaut. [...] Die Region ist eine einzige Baustelle. Permanent werden Wohnhäuser gebaut. [...] Arbeiter, die sich etwas Geld angespart haben, bauen Häuser ohne Anstrich, wie in den Gecekondu-Quartieren Istanbul, und sie fügen jedes Jahr ein Stockwerk hinzu.“ (Çakiroğlu 1997, o. S., eigene Übers.). Das Flächenwachstum der Städte und Dörfer im Umfeld der neu entstandenen Industriegebiete wird in den Karten der Abbildung ■ 6.2.c deutlich.²⁹⁷ Es verlief ähnlich unreguliert wie die Ansiedlung von Fabriken im Umland: Die Ackerflächen am Stadtrand wurden durch private Entwickler für den Wohnungsbau parzelliert (Sazak 2004, 28) und durch einzelne Teilplanungen behördlich umgewidmet. Weil dem profitorientierten Wohnungsbau keine Flächennutzungsplanungen vorausgingen, wurde das Vorhalten von Flächen für Erholung und soziale Einrichtungen weitgehend vernachlässigt (Interview Planungsamt Çorlu 2019) und die Versorgung mit technischen und sozialen Infrastrukturen blieb unzureichend (Öcal 2006; Çakiroğlu 1997). Auch das kulturelle Angebot sei einer Stadt dieser Größe bislang nicht angemessen, gab der Bürgermeister im Interview an (Interview Sarikurt 2019; trakyaka.org.tr o. J.b). Das Stadtzentrum Çorlus wirkt heute noch kleinstädtisch, eng und baulich inkonsistent. Dem gegenwärtigen Verkehrsaufkommen ist es augenscheinlich nicht gewachsen. Der an das Zentrum angrenzende innerstädtische Wohnungsbau aus meist siebengeschossigen Mehrfamilienhäusern entspricht der Bebauung der ausgedehnten Istanbul Arbeiterviertel, die seit den 1980er Jahren unter ähnlichen Umständen entstanden sind (► 5.2.1). Kommerzielle Einrichtungen wie etwa Shopping Malls, Hotels und Restaurants sowie neuere Wohnanlagen mit gehobenerem Standard siedelten sich zunehmend am östlichen Stadtrand zu beiden Seiten der Ausfallstraße an (siehe Fotos ■ 6.2.f).

²⁹⁵ Çorlu nahm mindestens 15.000 bulgarische Migrant*innen auf (Öcal 2006, 84), von denen viele Beschäftigung in der Bekleidungsindustrie fanden (Acar und Güvenç 1992; Interview Sarikurt 2019). Einige von ihnen gingen während der 1990er Jahre zurück nach Bulgarien, um dort Nähbetriebe zu eröffnen und im Unterauftrag türkischer Bekleidungsproduzenten zu arbeiten (Hagemann und Beyer 2020).

²⁹⁶ Zusammen mit den angrenzenden Ortschaften kommt Çerkezköy sogar auf eine Einwohnerzahl von gut 200.000 (Vikipedi 2019a, Zahlen nach TÜİK).

²⁹⁷ Noch in den letzten zehn Jahren hat sich laut Aussage des Bürgermeisters von Çorlu der Gebäudebestand der Stadt von 15.000 auf 26.000 erhöht (Interview Sarikurt 2019).

Industrieentwicklung und Umweltschädigung

Die Industrialisierung in der Region um Çorlu ging zudem mit einer ungehemmten Ausbeutung natürlicher Ressourcen und einer schwerwiegenden Verschmutzung der Umwelt einher. Nach einer langen Phase der Politik des Laissez-faire wird dies heute auch vonseiten der Politik und Planung als eines der drängendsten Probleme der Region betrachtet, das nur langfristig gemindert werden könne (trakyaka.org.tr o. J.c; Interview OSB Velimeşe 2015; Acara 2015; T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a). Zum einen wurden durch die zahlreichen Industrieansiedlungen und das Wachstum städtischer Siedlungsflächen²⁹⁸ in großem Ausmaß hochwertige landwirtschaftliche Flächen zweckentfremdet, versiegelt und fragmentiert, die von großer Bedeutung für die regionale und nationale Lebensmittelproduktion sind (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a). Zudem waren die reichen Grundwasserressourcen der Region besonders für Textilbetriebe mit Wasch- und Färbeprozessen (wie Aksu Yikama) attraktiv. Während in Istanbul das Wasser knapp wurde, konnten sie in Çorlu eigene Brunnen bohren und das Grundwasser zunächst kostenlos und in unbegrenzter Menge nutzen. Damit stieg der Wasserverbrauch seit den frühen 1990er Jahren in der Industrie, aber auch in den wachsenden Städten, exponentiell an, was zu einem starken Absinken des Grundwasserspiegels und letztendlich zur Wasserknappheit führte (Tok 2015; Acara 2015; trakyaka.org.tr o. J.c; T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a).

Am gravierendsten aber ist die Gewässerverschmutzung, die von der unkontrollierten Industrialisierung und Urbanisierung verursacht wurde. Das Flusssystem des rund 200 Kilometer langen Ergene und seiner Zuflüsse nimmt etwa die Hälfte der Fläche Thrakiens ein und hat eine große Bedeutung für die regionale Landwirtschaft (Acara 2015; Çankaya 2012). Allerdings entsorgen die gut 2.000 Industriebetriebe im Ergene-Becken täglich rund 400.000 Kubikmeter Abwasser in die lokalen Gewässer (Çankaya 2012; Sezen und Kubaş 2014, 233). Besonders die Textilfabriken, Färbereien und Wäschereien in der Region um Çorlu produzieren große Mengen chemikalienverschmutzter Abwässer und leiten diese in die nahegelegenen Bäche und Flüsse ein. Viele Fabriken hatten anfangs keine oder keine ausreichenden Kläranlagen. Zudem wurde der effektive Betrieb der Anlagen vonseiten der Behörden nur wenig kontrolliert (Çakiroğlu 1997; Sezen und Kubaş 2014; Kubaş, Menteş und Dede 2012; trakyaka.org.tr o. J.c).²⁹⁹ Diese enorme Chemikalienbelastung hatte zur Folge, dass in den 1990er Jahren „die Farbe des Wassers im Ergene und im Çorlu-Fluss zwischen Lila und Schwarz“ changierte (Çakiroğlu 1997, o. S., eigene Übers.). Hinzu kommen die bis heute teilweise ungeklärten Haushaltsabwässer der Städte und Dörfer (trakyaka.org.tr o. J.c; Seckin und Cekic 2008) sowie die Düngemittel und Pestizide, die aus den Ackerböden ausgeschwemmt werden (Acara 2015; Tok 2015).³⁰⁰ Ende der 1990er Jahre stellte die türkische Umweltministerin fest: „Ergene River has been turned into a Sewer“ (Hürriyet Daily News 1997); 2004 sprach das Umweltministerium von einem „toten Fluss“ (Acara 2015, 1). Die Kontaminierung von Grundwasser und Ackerböden (Acara 2015; Seckin und Cekic 2008; T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a) führte zu Ertragseinbußen in der Landwirtschaft und einem erhöhten Schadstoffgehalt in den Ackerfrüchten (Acara 2015; Kubaş, Menteş und Dede 2012). Unter diesen Umweltschäden leiden die lokalen Ökosysteme wie auch

²⁹⁸ So stellt Tok (2015) fest, dass die Industrieflächen im Raum Çorlu zwischen 1983 und 2012 um das 3,5-Fache gewachsen sind, während sich die Siedlungsflächen fast verdoppelt haben.

²⁹⁹ 1997 wurde seitens der Umweltministerin Druck auf die Unternehmen hinsichtlich des Baus von Kläranlagen ausgeübt (Hürriyet Daily News 1997) und Anfang der 2000er Jahre verfügten rund 85 Prozent der Betriebe über Kläranlagen mit unterschiedlichen Standards (Akata, Kubaş und Akyol 2004). Noch heute würden jedoch die Abwässer der Betriebe staatlicherseits nicht ausreichend kontrolliert und man verlasse sich stattdessen auf die Auflagen und Prüfungen der beauftragenden Modefirmen im Rahmen ihrer Corporate Social Responsibility (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview Sarkurt 2019).

³⁰⁰ Infolgedessen ist das Wasser stark mit Stickstoff, Phosphor, Ammoniak, Ammonium- und Nitratstickstoff, Schwermetallen und Schwebstoffen belastet (Tok 2015; Seckin und Cekic 2008). Laut dem Umweltaktivisten Bülent Kaçar enthalten bereits zwei Liter des Flusswassers eine für den Menschen tödliche Menge an Zyanid (Zobar 2016).

die menschliche Gesundheit³⁰¹ und Lebensqualität. Zudem schwinden die Erholungsräume im Umland der wachsenden Großstadt (Kubaş, Menteş und Dede 2012).³⁰²

Einbettung des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe in die städtische Umgebung

Anhand einer Schichtenanalyse verdeutlichen die Abbildungen ■ 6.2.g bis ■ 6.2.i die weitere städtische Umgebung des Untersuchungsorts Çorlu-Velimeşe. Im Gegensatz zu Merter ist dieser nicht von dichten Stadtvierteln umgeben, sondern er grenzt zu allen Seiten an landwirtschaftliche Flächen. Abbildung ■ 6.2.i zeigt die Wasser- und Ackerflächen und das Ausmaß der Flächenversiegelung durch die Urbansierung und Industrialisierung. Gleichzeitig wird der Bezug der Industrie zu den Flüssen der Region deutlich. Die erweiterte Umgebung des Industriegebiets ist – neben der Landwirtschaft – durch die stark angewachsenen Dörfer und Städte sowie durch große Verkehrsinfrastrukturen geprägt. Der Schwarzplan in Abbildung ■ 6.2.g zeigt, dass sich die Industrieflächen zwar relativ klar von den Siedlungsflächen der Städte und Dörfer abgrenzen, nicht aber von den umgebenden Agrarflächen. Hier können wir eine wenig kompakte, stark zersiedelte Bebauung feststellen, die es erschwert, klare „Stadtbausteine“ zu identifizieren, wie dies im Umfeld Merters möglich war (► 5.2.1). Stattdessen sehen wir ein grobes Patchwork aus Industriegrundstücken und Feldern. Die Kartierung lässt die Siedlungsachsen aus Industrieflächen und angewachsenen Dörfern entlang der Hauptverkehrsinfrastrukturen deutlich erkennen – der D-100 in Ost-West-Richtung und der Verbindungsstraße zwischen Çorlu und Çerkezköy in Nord-Süd-Richtung, an der sich auch das Untersuchungsgebiet befindet. Die extensiven Industriegebiete in der Region nehmen fast ebenso große Flächen ein wie die kompakteren städtischen oder dörflichen Siedlungsgebiete. Dabei kontrastieren die beiden Siedlungstypen stark in der baulichen Körnung. Im Gegensatz zu den überwiegend ungeplanten Industrieansiedlungen entlang der Verkehrsachsen sind die geplanten Industriegebiete (OSB Çerkezköy und Leder-OSB sowie die Kleingewerbezone in Çorlu) sehr kompakt bebaut und liegen dicht an den Ortschaften. Nur die European Free Zone befindet sich isoliert am Rand der E 80, die als gebührenpflichtige Transitautobahn ansonsten kaum von Industrieanlagen gesäumt ist (■ 6.2.b). Im isolierten Straßennetz (■ 6.2.h) treten die Erschließungsstraßen der ausgedehnten Industriegebiete kaum in Erscheinung, während die städtischen Verdichtungsräume ein feingliedriges Straßennetz aufweisen.

Zur Analyse der räumlichen Verteilung von Textil- und Bekleidungsfabriken lagen mir keine geokodierten Datensätze vor. In den meisten Industriegebieten ist der Textilsektor aber mit einem Anteil von 30 bis über 50 Prozent am stärksten vertreten (■ 6.2.o). In Abbildung ■ 6.2.d wird zudem ersichtlich, wo einige der größten Jeansfabriken in der Region lokalisiert sind und dass sich in Çorlu-Velimeşe ein Schwerpunkt herausbildet. Die Analyse des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe auf städtebaulichem Maßstab (siehe folgender Abschnitt 6.3.2, ■ 6.3.l) hat jedoch gezeigt, dass der Textilsektor sich hier nicht in spezifischen räumlichen Mustern manifestiert. Ebenso geht aus der städtebaulichen Untersuchung hervor, dass die hier ansässigen Betriebe zwar in arbeitsteilige regionale und transnationale Produktionsnetzwerke eingebunden sind, dass es aber auffällig wenige Lieferbeziehungen zwischen den hier ansässigen Betrieben gibt (vgl. Öcal 2006) (► 6.3.2).

³⁰¹ So wurden in Çorlu ernste Gesundheitsprobleme und eine überdurchschnittliche Zahl von Krebsfällen festgestellt (Hürriyet Daily News 2011; Kubaş, Menteş und Dede 2012; Interview OSB Velimeşe 2015). Besonders ungesund seien die Zustände in den ungeplanten Wohnvierteln nahe dem Çorlu-Fluss und der Leder-OSB (Interview Industriepaner 2015).

³⁰² Zudem trägt der verstärkte Transport- und Pendlerverkehr zwischen Istanbul und Çorlu zu einer hohen Luftverschmutzung in der Provinz Tekirdağ bei (trakyaka.org.tr o. Jc.; Tok 2015; Seckin und Cekic 2008).

Die territoriale bzw. physisch-räumliche Einbettung (vgl. Kelly 2013) des Untersuchungsorts in den stadtreionalen Kontext zeigt die räumlichen Konsequenzen des dynamischen Industriegewachstums: Am äußersten Rand der Metropolregion Istanbul rücken Industrie und Wohnen immer weiter ins ländliche Umland vor und erzeugen eine periurbane, patchworkartige Siedlungslandschaft, die sich in ständiger Transformation befindet. Die Muster der Industrialisierung und Urbanisierung kontrastieren dabei mit den älteren ländlichen Raumstrukturen. Dabei ist nur eine schwache räumliche wie auch funktionale Verzahnung der Textil- und Bekleidungsindustrie mit dem Umfeld zu beobachten. Der engen Verbindung zu Istanbul – die sich in physischen Infrastrukturen und Produktionsbeziehungen offenbart (► 6.3.2) – steht ein loses Nebeneinander der Betriebe in der Region Çorlu gegenüber.

Territoriale Entwicklungseffekte

Die enorme Industrialisierungswelle seit den 1970er Jahren hat also die Struktur der städtischen und ländlichen Räume in der Region um Çorlu stark transformiert. Wie dargestellt wurde, war die wirtschaftliche und räumliche Dynamik der globalisierten Textil- und Bekleidungsindustrie ein entscheidender Auslöser dieser Entwicklungen. Gleichzeitig waren sehr spezifische lokale Voraussetzungen und Entwicklungspfade dafür ausschlaggebend, die für ein Verständnis des Couplings und seiner räumlichen Folgen berücksichtigt werden müssen (vgl. Bair und Werner 2011b) (► 6.2.2 und ► 6.2.3). Betrachtet man hinsichtlich der Effekte dieser Netzwerkintegration für die Region Çorlu lediglich die sozioökonomische „regionale Entwicklung“ (vgl. etwa Coe u. a. 2004; Coe und Yeung 2015), so lässt sich feststellen, dass Kennwerte wie Pro-Kopf-Einkommen, Beschäftigungsquote oder Bildungsniveau in Thrakien und Tekirdağ stark gestiegen sind und weit über dem nationalen Durchschnitt liegen (Öcal 2006, 39ff; Çorlu TSO 2015, 25).³⁰³ Neben den Beschäftigungseffekten wurde die wirtschaftliche Entwicklung durch die Fabrikansiedlungen jedoch nur bedingt stimuliert, da die meisten der Betriebe ihre Geschäfte weiterhin in Istanbul führen und hier die Wertschöpfung realisiert wird (► 6.3.2) (Olçay und Erkut 2006; trakyaka.org.tr o. J.d; Interview IHK Çorlu 2019). In den vorangegangenen Analysen wurde hingegen der Blick auf die „territorialen“ bzw. physisch-räumlichen Entwicklungseffekte (vgl. Kelly 2013) gelenkt, allen voran die sprunghafte Ausdehnung der Industrie- und Siedlungsflächen und die massive, weitgehend ungesteuerte Bautätigkeit. Erneut wird der enge Zusammenhang zwischen Industrialisierung und Urbanisierung evident, der bereits die Stadtentwicklung Istanbul in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts bestimmt hat (► 4.2), der aber in der wirtschaftsgeografischen Literatur nur wenig Beachtung findet. Zusammen mit der verheerenden Umweltschädigung zeigen diese Aspekte auch die „dunklen Seiten“ (vgl. Bair und Werner 2011a; Werner 2016b; Phelps, Atienza und Arias 2018) der globalisierten Produktion, die unter anderem dem „Risiko-Outsourcing“ (Tsing 2012) der globalen Modeindustrie zuschreiben sind (vgl. Swyngedouw 2006). Eine ausgewogene räumliche Entwicklung und das ökologische Gleichgewicht wurden über Jahrzehnte hinweg dem nationalen Wirtschaftswachstum und der Exportsteigerung geopfert (Acara 2015). In Hinblick auf die negativen Auswirkungen dieser rasanten Wirtschaftsentwicklung wird in Planungsdokumenten etwa vom „Dilemma zwischen Umweltschutz und Entwicklung“ (*çevre-kalkınma ikileminde*) (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.a) gesprochen. Entsprechend beurteilte der Bürgermeister von Çorlu im Interview die Folgen der Industrialisierung als „finanziell sehr positiv und ökologisch ziemlich negativ“ (Interview Sarıkurt 2019, eigene Übers.). Zudem stelle die ungeplante Entwicklung der Industrie- und Siedlungsflächen die Kommune heute vor große Herausforderungen (Interview Sarıkurt 2019; Interview Planungsamt Çorlu 2019) (► 6.2.3).

³⁰³ Im sozio-ökonomischen Entwicklungsranking der staatlichen Planungsorganisation (DPT) befindet sich Çorlu auf Platz 15 von 872 Bezirken der Türkei (Yılmaz u. a. 2014, 49).

6.2.2 Bedingungen und Einflussfaktoren im Couplingprozess

Die wichtigsten Gründe für die Ansiedlung zahlreicher großer Textil- und Bekleidungsfabriken im Raum Çorlu seit den frühen 1990er Jahren wurden im vorangegangenen Abschnitt bereits kurz angesprochen. Die Region war insbesondere für den Produktionsschritt der Wasch- und Färbeprozesse in der Jeansherstellung attraktiv, der in dieser Untersuchung im Fokus steht. Die Standortbedingungen Çorlus für den Textilsektor und die Verlagerungsdynamik der Betriebe änderten sich aber über die Jahrzehnte. Dieser Abschnitt zeichnet den Prozess des Coupling und beginnenden Decoupling von globalisierter Produktion und der Region Çorlu nach. Der Fokus liegt dabei auf den lokalen Voraussetzungen und den translokalen Einflussfaktoren dieser Prozesse. Zudem wird die Standortentwicklung in zeitlicher Perspektive diskutiert.

Bedingungen des ersten Coupling während der 1990er Jahre

Im Folgenden sollen die Ansiedlungsbedingungen für Industriebetriebe in der Region Çorlu während der Hochphase des Industriewachstums in den 1990er Jahren am Beispiel von Aksu Yikama dargelegt werden. Dass die Wäscherei und Färberei hierbei zahlreiche Unternehmen aus der Region repräsentieren kann, wurde von vielen Quellen bestätigt.³⁰⁴ Im Jahr 1996 begann das Unternehmen mit dem Bau einer Fabrik in Çorlu, um die Produktionsaktivitäten der Wäscherei und Färberei aus dem Istanbul Stadtteil Güneşli auszulagern und sie auszudehnen. Als Grund für diesen Standortwechsel nannte ein Unternehmensvertreter im Interview³⁰⁵ zunächst die staatlichen Bemühungen zur Deindustrialisierung der Innenstadtgebiete Istanbuls (Interview Aksu Yikama 2015). Da Çorlu zu dieser Zeit eine Region mit Entwicklungspriorität gewesen sei, habe es staatliche Anreize wie etwa subventionierte Gas- und Strompreise gegeben. Zudem seien die Lohnkosten hier niedriger gewesen als am alten Standort. Die Arbeitsprozesse, die vorher auf verschiedenen Geschossebenen organisiert waren, konnten sich in der neuen Fabrikhalle auf nur einer Ebene horizontal ausdehnen und so effizienter gestaltet werden. Auch die Transportlogistik sei hier wesentlich einfacher als im dichten Stadtverkehr Istanbuls. Durch drei Lkw-Fahrten pro Tag seien der Hauptsitz und der Wasch- und Färbetrieb trotz der Entfernung gut verbunden. Besonders hebt der Unternehmensvertreter die Bedeutung der Wasserversorgung und -entsorgung hervor: Das Unternehmen habe in Istanbul zunehmend Schwierigkeiten gehabt, ausreichend Wasser für die Wasch- und Färbeprozesse zu erhalten. Die Wasserversorgung in Çorlu hingegen sei gut und Aksu Yikama könne es kostenfrei aus dem eigenen Brunnen beziehen. Das geklärte Wasser könne Aksu Yikama gegen eine Gebühr über eine Rohrleitung in den Fluss entsorgen.

Die Entscheidungskriterien von Aksu Yikama repräsentieren bereits die wichtigsten Push- und Pull-Faktoren, die zu dieser Zeit viele Istanbul Unternehmen dazu bewogen, ihre Produktion nach Çorlu zu verlagern. Auf der Seite der Push-Faktoren stehen die Entwicklungen in Istanbul, die die Produktion im Stadtgebiet zunehmend erschwerten: Viele der älteren Istanbul Industriegebiete wie etwa Güneşli oder Merter waren in den 1990er Jahren bereits von dicht bebauten Stadtteilen umgeben. Es gab kaum Flächenreserven zur Erweiterung der Produktion, die Produktionskosten und Löhne erhöhten sich, die Verkehrssituation wurde oft schwierig und die steigenden Grundstückspreise legten höherwertige Nutzungen nahe (► 4.2.2, ► 5.2.1). Mit dem Wachstum der Stadt wurden auch die Wasservorräte knapper und die Behörden drängten

³⁰⁴ Dies bestätigen sowohl die Literatur (Olcay und Erkut 2006; Öcal 2006; Güler und Turan 2013), als auch die weiteren Interviews mit lokalen Unternehmen und lokalen Entscheidungsträger*innen (Interview IHK Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2015; Interview OSB Velimeşe 2019; Interview Eroğlu 2013; Interview Textil- und Bekleidungsproduzent B 2015; Interview Bekleidungsproduzent A 2015; Interview Textildruckunternehmen 2015; Interview Textil- und Bekleidungsproduzent A 2019).

³⁰⁵ Ich führte das Interview im Oktober 2015 mit dem Leiter der Färbeabteilung von Aksu Yikama, der bereits seit Langem für das Unternehmen tätig war.

zunehmend auf den Wegzug wasserintensiver und umweltschädigender Industrien (Olcaç und Erkuç 2006; Tok 2015) – zum Beispiel, indem sie keine Betriebsgenehmigungen mehr erteilten oder erneuerten (Interview IHK Çorlu 2019; Interview Industriepfänger 2015). Gleichzeitig wuchs die türkische Textil- und Bekleidungsproduktion in den 1980er und 1990er Jahren enorm und viele Unternehmen expandierten. Auch einige Firmen aus Merter gründeten Fabriken im Raum Çorlu, wie etwa Şahinler und Erođlu, die in den 1990er Jahren zu Konzernen heranwuchsen.

Aus den genannten Entscheidungskriterien von Aksu Yikama zur Verlagerung der Produktion nach Çorlu gehen gleichzeitig die Anforderungen der betrachteten Produktionsschritte an den Standort hervor: Das Waschen und Färben fertiger genähter Kleidungsstücke in der Jeansproduktion bedarf ausgedehnter Räume für große Maschinen sowie ausreichender ebenerdiger Rangierflächen. Zudem werden hohe Ansprüche an Umfang und Qualität der Wasserver- und -entsorgung gestellt und es wird eine große Zahl an Arbeitskräften für die manuelle Erzeugung von Farb- und Materialeffekten benötigt (► 6.1). Da die Wasch- und Färbeprozesse eng an die vor- und nachgelagerten Schritte der Jeansproduktion sowie an Design und Produktentwicklung angebunden sind, ist die Nähe zu den Kunden und zum Firmensitz ebenfalls bedeutsam.

Aus den Push-Faktoren der alten Standorte und den Anforderungen der spezifischen Produktionsschritte ergeben sich – in Anlehnung an das Konzept des Strategic Coupling (vgl. Coe u. a. 2004) – die *strategic needs* der Textil- und Bekleidungsunternehmen. Hinzu kommen die Forderungen internationaler Einkäufer nach einer immer preisgünstigeren, schnelleren und umweltverträglicheren³⁰⁶ Produktion. Diese Bedarfe trafen im Raum Çorlu auf komplementäre *regional assets* (vgl. Coe u. a. 2004) bzw. Pull-Faktoren, die diese Region für die Textilbetriebe besonders interessant machten: die gute Anbindung an Istanbul, die großen Flächen- und Wasserressourcen sowie die staatlichen Subventionen (Öcal 2006; Sazak 2002). Diese drei Standortfaktoren sollen im Folgenden kurz diskutiert werden.

Die Nähe zu Istanbul stellte eine entscheidende Voraussetzung für die Entstehung des Industriestandorts Çorlu dar, da die meisten Fabriken hier aufgrund von Betriebsverlagerungen oder -erweiterungen von Istanbul Unternehmen entstanden. Sie behielten zum großen Teil ihren Firmensitz wie auch ihre Zulieferer, Subunternehmen und Kunden in Istanbul (Öcal 2006, 108, 109; Interview IHK Çorlu 2019; Interview Erođlu 2013). So müssen Rohstoffe, fertige Waren und Musterstücke, Manager, Kund*innen und Inspektor*innen fortlaufend zwischen Istanbul und Çorlu pendeln. Hierfür schufen die alte Transitstraße D-100 (ehemals E 5) und ab 1994 die Autobahn E 80 gute Bedingungen. Beide Straßen führen in westlicher Richtung weiter zum zentralen türkisch-bulgarischen Grenzübergang Kapikule. So hat Çorlu als „Tor nach Europa“ (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a, 5) gleichzeitig eine günstige Lage für den Export in die Länder der Europäischen Union, dem größten Markt für türkische Textilprodukte.³⁰⁷ Dies sind gute Voraussetzungen für schnelle Lieferzeiten, die zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsvorteil der Türkei als Beschaffungsmarkt global agierender Einkäufer geworden sind (► 4.1.3). Auch für die Vertreter*innen ausländischer Modeunternehmen, die zum Zweck der Qualitätskontrolle oder Überprüfung ihrer CSR-Leitlinien die Fabriken ihrer Lieferanten besuchen,

³⁰⁶ Große Einkaufsunternehmen verlangten die Einhaltung von Abwassernormen, die für die Betriebe immer leistungsfähigere Kläranlagen notwendig machten (Interview Aksu Yikama 2015). Dennoch sind die Gewässer um Çorlu stark belastet worden, wie in Abschnitt 6.2.1 dargestellt wurde.

³⁰⁷ Da die Ausfuhr von Kleidung bis heute weitgehend über die Straße erfolgt, spielen andere Verkehrswege und ihre Hubs im Raum Çorlu, wie etwa die Häfen in Marmara Eređlisi und Tekirdađ, der neue Containerhafen Asyaport oder der Flughafen von Çorlu, die als logistische Potenziale der Region gehandelt werden (Yilmaz u. a. 2014), für die Textil- und Bekleidungsindustrie bislang nur eine untergeordnete Rolle. Welchen Effekt der laufende Ausbau (2019) der Bahnlinie von Kapikule über Çorlu nach Istanbul für den Industriestandort Çorlu haben wird, bleibt abzuwarten.

ist der Raum Çorlu über Istanbul gut zu erreichen.³⁰⁸ Der logistische und zeitliche Aufwand des Warentransports zwischen Istanbul und Çorlu lohnt sich allerdings nur für Betriebe mit größeren Produktionsmengen, wie in mehreren Interviews deutlich wurde (Interview Eroğlu 2013; Interview Kaya Denim 2015; Interview Aksu Yikama 2015). So überwiegen in der Jeansproduktion im Raum Çorlu die integrierten Fabriken der größten Produzenten, während es in Istanbul zur Zeit der Feldforschung (2015) noch zahlreiche Jeanswäschereien in Vierteln wie Küçükköy³⁰⁹ (Gaziosmanpaşa) oder Esenyurt gab, die mit kleineren Jeansproduzenten ohne eigene Wäschereien zusammenarbeiteten (Interview Kaya Denim 2015; Interview 2 Seçkin 2015).

Gerade für große Industriebetriebe, die Istanbul aus Platzgründen verlassen mussten, war zudem das breite Angebot an geeigneten Flächen zu vergleichsweise niedrigen Preisen in der Region Çorlu ausschlaggebend (Güler und Turan 2013). Da trotz der guten Böden die Landwirtschaft immer unrentabler wurde,³¹⁰ ergriffen viele Landbesitzer die Gelegenheit zum Verkauf ihrer Felder. Dass viele der Flächen nicht als Industriegrundstücke ausgewiesen waren, stand der Ansiedlung von Fabriken dabei kaum im Weg. Unternehmen konnten hier horizontale Hallen mit großzügigen Erschließungsflächen sowie Kläranlagen realisieren, die wegen der steigenden Umweltauflagen der Einkaufsunternehmen unumgänglich wurden. Aufgrund der reichen Grundwasservorräte mit sehr niedrigem Kalkgehalt war der Raum Çorlu besonders für Wasch- und Färbeprozesse attraktiv, die in der Garn- und Stoffproduktion, aber auch in der Jeansherstellung zentral sind. Durch individuelle Brunnen stand das Grundwasser den Fabriken kostenfrei und in unbeschränkter Menge zur Verfügung (Özdemir 2004; Olcay und Erkut 2006; trakyaka.org.tr o. J.d). Gleichzeitig wurde die Abwasserentsorgung von staatlicher Seite zunächst nicht besonders restriktiv gehandhabt. So kann letztlich auch die geringe Regulierung im Bereich von Planung und Umweltschutz als Standortvorteil der Region betrachtet werden (► **6.2.3**). Staatliche Anreize schließlich – Investitionszuschüsse, Kredite, Steuererleichterungen oder die Subventionierung von Strom und Gas (Güler und Turan 2013) – waren bereits in den frühen 1980er Jahren ein wichtiger Ansiedlungsgrund für Unternehmen (Öcal 2006, 63; Tok 2015), und in den 1990er Jahren erreichte die Vergabe von Investitionshilfen in Tekirdağ ihren Höhepunkt (Olcay und Erkut 2006, 9). Damit sollte das Industriewachstum im Stadtgebiet Istanbul gemindert und räumlich besser in der Metropolregion verteilt werden (► **6.2.3**). Die Lohnkosten, die hier niedriger waren als in Istanbul, bildeten einen weiteren Vorteil (Interview Aksu Yikama 2015; Öcal 2006).³¹¹

Während der 1990er Jahre passten also die Angebote der Region auf die Bedarfe der transnationalen Produktionsnetzwerke, und Çorlu wurde zu einem neuen, bedeutenden Standort der türkischen Textil- und Bekleidungsindustrie. Der beschriebene Couplingprozess war jedoch nur bedingt „strategisch“ im Sinne des Strategic-Coupling-Konzepts (Coe u. a. 2004, 20; Coe und Yeung 2015), da die Unternehmensansiedlungen nicht oder nur in seltenen Fällen zwischen regionalen Institutionen und Global Players verhandelt wurden. Zwar versuchten staatliche und städtische Behörden, die Industrieentwicklung durch Planungen und Subventionen in den Raum

³⁰⁸ Zumal der internationale Flughafen Atatürk, der bis Anfang 2019 aktiv war, im Westen Istanbul liegt. Auch vom neuen Istanbul Airport aus ist Çorlu über direkte Autobahnverbindungen gut zu erreichen.

³⁰⁹ 2015 war dort aber bereits ein städtischer Umstrukturierungsprozess im Gang, und der Wegzug von Betrieben wurde von der Stadt forciert und finanziell unterstützt (Interview Kaya Denim 2015).

³¹⁰ Die Agrarsubventionen verringerten sich und durch Erbteilung wurden die Betriebsgrößen zum Teil unwirtschaftlich (Acara 2015; Tok 2015).

³¹¹ Arbeitsintensive Produktionsschritte wie das Nähen blieben eher in Istanbul Arbeitervierteln oder wurden in Regionen mit größeren Kostenvorteilen verlagert. Dennoch schätzen Textilbetriebe bis heute die gut qualifizierten Arbeitskräfte der Region Çorlu, besonders die türkischsprachigen Einwander*innen aus Bulgarien (Öcal 2006, 106; Olcay und Erkut 2006).

Çorlu zu lenken, die tatsächliche Entwicklung hatte aber einen weitgehend ungesteuerten Charakter. Gleichzeitig waren türkische Unternehmen die entscheidenden Akteure; sie brachten ihre globalen Einkaufsbeziehungen mit nach Çorlu und konnten diese durch die Expansion gegebenenfalls ausbauen, während die global agierenden Einkaufsunternehmen die Standortwahl nur indirekt beeinflussten. Wesentliche Voraussetzungen für diese Couplingprozesse waren jedoch, wie hier betont werden soll, die städtischen Entwicklungsprozesse in Istanbul sowie die räumlichen Angebote der Region. So lässt sich die Industrialisierung der Region um Çorlu und Çerkezköy nicht als endogene Entwicklung bezeichnen, sondern als ein Effekt der Expansion und Verlagerung der Industrie Istanbuls (Kubaş, Menteş und Dede 2012; Güler und Turan 2013; Öcal 2006; T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a). Ein Großteil der Fabriken wird von Istanbul aus gelenkt, und dorthin fließen auch die Steuern der betreffenden Unternehmen (Olçay und Erkut 2006; Interview IHK Çorlu 2019; trakyaka.org.tr o. J.d). Die Zusammenarbeit und der Austausch zwischen Firmen innerhalb der Industrieregion Çorlu ist laut Olçay und Erkut (2006) nur schwach ausgeprägt. Demnach könne Çorlu nicht als eigenständiges Industriecluster, sondern nur als „satellite industrial platform“³¹² Istanbuls begriffen werden (Olçay und Erkut 2006, 13; vgl. Markusen 1996). Coe und Yeung (2015) sowie Bok und Coe (2018) sprechen von dem Coupling-Typ der *assembly platform*: “These city- regions typically feature the standardized assembly of offshored goods for export, and offer low costs of labour and land, as well as tax incentives, as key assets for coupling with lead firms.” (Bok und Coe 2018, 78)

Sukzessives Decoupling: Standortbedingungen und Verlagerungsprozesse seit 2005

Nach einer Phase des Zusammentreffens starker Push- und Pull-Faktoren – bzw. komplementärer *needs* und *assets* – mit Schwerpunkt in den 1990er Jahren schwächten sich die Standortvorteile der Region für die Textil- und Bekleidungsindustrie seit Mitte der 2000er Jahre zunehmend ab: Für Aksu Yikama zum Beispiel boten die Wasserversorgung und die bauliche Situation im Jahr 2015 zwar nach wie vor klare Vorteile, von staatlichen Subventionen konnte die Firma jedoch nicht mehr profitieren (Interview Aksu Yikama 2015). Die regionale Förderung der Textilindustrie im Raum Çorlu war beendet worden, und den umweltbelastenden Wasch- und Färbeprozessen wurden durch regulatorische Maßnahmen Grenzen gesetzt (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a; Trakya Kalkınma Ajansı 2013; Interview TKA 2015). So durfte Aksu Yikama die Produktionskapazitäten ihrer Fabrik nicht weiter ausbauen, soweit das mit einem erhöhten Wasserbedarf einherging (► 6.3.3).

Zudem wurde es für Textilunternehmen wie Aksu schwierig, in der Umgebung von Çorlu Arbeiter*innen zu finden: Viele Fabriken konkurrierten um die lokalen Arbeitskräfte, die Löhne stiegen, und andere Branchen boten höhere Einkommen (Interview Aksu Yikama 2015). Seit den 2000er Jahren versprachen strukturschwache Regionen der Türkei, etwa Zentralanatolien, niedrigere Lohnkosten und höhere Subventionen, sodass große Textil- und Bekleidungsunternehmen begannen, dort Fabriken zu eröffnen. Außerdem erschlossen sie Standorte im Ausland, die neben niedrigen Produktionskosten oft vorteilhafte Handelsabkommen mit den USA boten³¹³ (► 4.1.4). Einige türkische Unternehmen wurden durch ihre wichtigsten Einkäufer zur Verlagerung ihrer Produktion gedrängt, um entsprechende Kostenvorteile zu erlangen (Tokatlı und Kızılgün 2010; Interview Einkaufsbüro B 2015; Interview Textil- und Bekleidungsproduzent A 2019). Insbesondere die Massenproduktion einfacher Kleidungsstücke wurde zunehmend aus Çorlu an diese neuen Standorte verlagert. Diese war in Istanbul und Çorlu nicht mehr konkurrenzfähig, auch angesichts des steigenden globalen Wettbewerbs nach dem Auslaufen

³¹² Sie verwenden Markusens (1996) Klassifizierung, verweisen aber nur indirekt auf ihre Publikationen.

³¹³ Dies gilt vor allem für die Produktion in den Qualifying Industrial Zones in Ägypten und Jordanien (Azmeah 2014; Interview TKA 2015). In Äthiopien bietet das AGOA-Abkommen (African Growth and Opportunity Act) seit 2000 einen zollfreien Export in die USA (Beyer und Hagemann 2018).

des Multifaserabkommens 2005 (► 4.1.1). Die Karte ■ 6.2.j visualisiert die schrittweise räumliche Expansion bzw. Verlagerung der Produktion von sechs großen türkischen Textilkonzernen mit Fabrikstandort in Çorlu. Während sie meist im ersten Schritt von Istanbul nach Çorlu expandierten, bauten sie sich in der Folge ein Netzwerk aus Fabrikstandorten auf, das Produktionsanlagen im Raum Çorlu wie auch in Anatolien, Ägypten, Bulgarien oder Serbien umfasst (Olçay 2013; Interview TKA 2015).³¹⁴ Einige Fabriken in Çorlu begannen zum Beispiel, mit Nähbetrieben in Süd- und Ostbulgarien zusammen zu arbeiten, andere Unternehmen schlossen ihre Anlagen in Çorlu und eröffneten große Textil- und Bekleidungsfabriken in Äthiopien (Beyer und Hagemann 2018; Hagemann und Beyer 2020; Interview IHK Çorlu 2019; Interview TKA 2015).³¹⁵ Was tendenziell in der Region bleibt, ist die Fertigung höherwertiger Waren und kleinerer Produktionsmengen³¹⁶, denn hier kann weiterhin auf gut qualifizierte Arbeitskräfte zurückgegriffen und kurze Lieferzeiten können gewährleistet werden (Olçay 2013). So ist die Nähe zu Istanbul und zum EU-Markt noch immer ein wichtiger Vorteil Çorlus, der besonders im Fast-Fashion-Bereich relevant ist (Öcal 2006, 128ff; Olçay und Erkut 2006; Interview TKA 2015).

Bei einem weiteren Forschungsaufenthalt im Jahr 2019 zeigte sich, dass trotz allgemeiner Wirtschaftskrise in der Türkei die Industrie in der Region Çorlu weiterhin wuchs, während sich die Decoupling-Tendenzen in der Bekleidungsindustrie fortsetzten. Hauptgrund des Industriewachstums blieb die fortschreitende Auslagerung der Istanbuler Industriebetriebe (Interview IHK Çorlu 2019; Interview Sarıkurt 2019). Denn, so der Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer Çorlu, im Vergleich zu den Organisierten Industriezonen in der östlichen Peripherie Istanbuls hielten die neu gegründeten OSB im Raum Çorlu noch große Kapazitäten zu günstigen Preisen bereit (Interview IHK Çorlu 2019). Da die Industriebetriebe ihre Beschäftigten oft mitbrachten, verzeichnete die Stadt Çorlu ein fortwährendes Bevölkerungswachstum (Interview IHK Çorlu 2019; Interview Sarıkurt 2019; Interview Planungsamt Çorlu 2019). Doch auch weiterhin blieben die höher qualifizierten Tätigkeiten wie auch die Steuereinnahmen meist in Istanbul. Gleichzeitig würde das Wachstum stärker durch andere Sektoren getragen, etwa die Autoteile-Produktion, die chemische Industrie und die Aluminiumverarbeitung (Interview IHK Çorlu 2019). Zwar sei die Textilindustrie 2019 noch immer der wichtigste Sektor, aber hier machten sich die Verlagerungen an andere Standorte wie auch die türkische Wirtschaftskrise bereits deutlich bemerkbar: Einige große Betriebe, wie etwa die Jeansfabrik von Eroğlu, wurden bereits aufgegeben, andere haben ihre Produktionsmengen reduziert. So stand in der Industriezone Çorlu-Velimeşe eine Reihe ehemaliger Textilfabriken leer (► 6.3.3, ■ 6.3.i). Daraus resultierten steigende Arbeitslosenzahlen in der Region (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview IHK Çorlu 2019). Trotz dieser Zeichen einer rückläufigen Entwicklung der Textil- und Bekleidungsproduktion berichtete der IHK-Vorsitzende davon, dass einige türkische Textilunternehmen aufgrund der niedrigeren Produktivität an ihren Auslandsstandorten ihre Produktion aus Äthiopien, Ägypten oder Bulgarien aktuell wieder zurück nach Çorlu verlagerten (Interview IHK Çorlu 2019). Ob es bei Einzelfällen bleibt oder sich hier ein nennenswertes Recoupling entwickelt, bleibt abzuwarten. Anstelle der Textilindustrie setzen lokale Entscheidungsträger*innen – entsprechend den Planungen auf regionaler Ebene (► 6.2.3, T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a; Trakya Kalkınma Ajansı 2013) – nun auf saubere und

³¹⁴ Daneben investierten große türkische Firmengruppen mit Standorten im Raum Çorlu zunehmend auch in andere Wirtschaftsbereiche, z. B. den Immobilien-, Tourismus- oder Energiesektor (Interview TKA 2015).

³¹⁵ Diese sukzessiven Verlagerungsprozesse und eine relationale Untersuchung von Produktionsstandorten in der Türkei, in Bulgarien und Äthiopien standen im Fokus des DFG-finanzierten Forschungsprojekts der TU Berlin „Transnationale Produktionsräume“ (TU Berlin, 2016-19, Hagemann und Beyer 2020).

³¹⁶ Kleinere Mengen im internationalen Vergleich; für türkische Verhältnisse werden in Çorlu noch immer große Mengen produziert.

technologieintensive Industrien³¹⁷ (Interview Sarıkurt 2019; Interview TKA 2015). Die Möglichkeiten einer aktiven Förderung sind allerdings sehr begrenzt und bislang ist noch kein signifikanter Wandel zu beobachten.

Coupling als interdependenter Prozess

Es waren also vielschichtige Gründe, die dazu führten, dass Çorlu zu einem Standort für den globalisierten Textilsektor und speziell für Wasch- und Färbeprozesse wurde. Betrachtet man das Coupling zwischen Ort und translokal vernetzter Produktion nicht als einmaliges Ereignis des *plugging-in* (vgl. Coe u. a. 2004, 474), sondern als fortwährenden Prozess, so stellen sich die Standortfaktoren als zeitlich wie räumlich bedingt (Coe und Yeung 2015, 20) und äußerst veränderlich heraus: Çorlu erscheint als vorübergehender Ort der Textilproduktion, der durch das zeitlich begrenzte Zusammentreffen von Push- und Pull-Faktoren – bzw. die temporäre Komplementarität von *strategic needs* und *regional assets* – ermöglicht wurde und sich in starker Abhängigkeit zu anderen Orten entwickelt hat, mit denen er über Produktionsbeziehungen und Verlagerungsdynamiken verbunden ist (vgl. Coe u. a. 2004). Dazu gehören neben Istanbul, wo die Unternehmensverwaltungen und Auftraggeber lokalisiert sind, auch die Zielorte von Outsourcing und Produktionsverlagerungen in Anatolien, Bulgarien oder Ägypten sowie die Orte der Einkäufer und Märkte in Westeuropa, die die Nachfrage bestimmen und die Preise, Lieferzeiten und Standards vorgeben. Bok und Coe (2018) betonen, dass gerade die *assembly platforms* mit ihren eher generischen Standortvorteilen abhängig von der globalen Konkurrenz und Netzwerkdynamik und somit anfällig für ein Decoupling sind.³¹⁸

Dies offenbart das Zusammenspiel lokaler und transnationaler Kräfte in der Standortentwicklung sowie den relationalen Charakter der Standortbedingungen innerhalb globaler Produktionsnetze und ihrer räumlichen Dynamik. Diese Interdependenz und räumliche Flüchtigkeit, die oft zu einem Decoupling führen, sind gerade in der Bekleidungsindustrie besonders ausgeprägt³¹⁹ (► 4.1.1). Gleichzeitig wurde deutlich, dass räumliche Voraussetzungen und Planungen bei der Verlagerungsdynamik eine bedeutende Rolle spielten. So haben nicht nur das städtische Wachstum und planerische Maßnahmen in Istanbul sowie die Verfügbarkeit und der Preis von Land mit guter Anbindung und räumlich definierte Fördermaßnahmen in Çorlu den Standortwechsel beeinflusst, sondern auch die Abwesenheit von Planung und räumlicher Regulierung (► 6.2.3). Zudem weist der Blick auf die Veränderung der Standortbedingungen darauf hin, dass gerade die starke Industrialisierung und der ungehemmte Ressourcenverbrauch dazu beigetragen haben, dass sich die Vorteile Çorlus für die Textilproduktion in relativ kurzer Zeit erschöpften.

6.2.3 Einfluss räumlicher Planung auf das Coupling und die lokale Raumproduktion

Obwohl Maßnahmen der Stadt- und Regionalplanung auf verschiedenen Steuerungsebenen die Industrieentwicklung in Istanbul und Çorlu räumlich zu regulieren suchten, verlief die Ansiedlung von Fabriken im Raum Çorlu während der Hochphase der Industrialisierung weitgehend ungesteuert (vgl. Olcay und Erkut 2006; Tok 2015). Im Folgenden soll die ambivalente Rolle

³¹⁷ Zudem wird im Raum Çorlu mit dem Flughafen Çorlu, dem neuen Containerhafen Asyaport an der Marmararaküste und dem Ausbau der Bahnlinie zwischen Edirne und Istanbul der Logistiksektor als Potenzial gesehen (Yılmaz u. a. 2014; Çorlu TSO 2015; investintrakya.org.tr o. J.; Interview Sarıkurt 2019; Interview IHK Çorlu 2019). Das Projekt eines Çorlu Logistic Village (Yılmaz u. a. 2014) wurde aber bislang nicht umgesetzt.

³¹⁸ “[...] given that the regional assets in this case are largely predicated on the low costs of land and labour – and are hence fairly generic – the risk of decoupling is high, [...] which translates into an ability to play different city-regions against each other to secure the most favourable terms of entry [...]” (Bok und Coe 2018, 78).

³¹⁹ Studien von Bair und Werner (2011b), Werner (2016a) und Alfaro (2020) beschäftigen sich besonders mit den zeitlichen Prozessen und lokalen Folgen des Decoupling in der Bekleidungsindustrie.

der räumlichen Planung als Triebkraft im Couplingprozess und der physischen Raumproduktion in der Region Çorlu näher beleuchtet werden.

Çorlu als Zielort für die geplante Dezentralisierung der Istanbuler Industrie

Seit den 1960er Jahren gibt es Pläne zur Dezentralisierung der Industrie Istanbul und ihrer Umsiedlung in die Peripherie der Stadt. So sahen bereits die Planungen des italienischen Beraters Luigi Piccinato gegen Ende der 1950er Jahre sowie die Planungsstudie für die östliche Marmara-Region von 1963 vor, dass sich die Stadtregion entlang der Marmara-Küste ausdehnt und sich die Industrie zunächst in östliche Richtung verlagert (Tekeli 1992, 73; Standl 1994, 19, ► **4.2.1**). Der Industrieflächenplan von 1966 schlägt außerdem Thrakien als Zielregion für Istanbuler Industriebetriebe vor. Schon in den Planungen der 1960er und 1970er Jahre geht es vor allem darum, die umweltschädigenden Industrien mit hohem Wasserverbrauch aus dem Stadtgebiet zu verbannen (Öcal 2006; Tok 2015; Dogruel und Dogruel 2010). Mit dem Masterplan für Istanbul aus dem Jahr 1980³²⁰ und den föderalen Reformen nach dem Militärputsch 1980 verstärkten sich die Bemühungen der Stadtverwaltung zur Dezentralisierung der Industrie. Gleichzeitig boomte die Exportproduktion, insbesondere im Textil- und Bekleidungssektor. Als Teil durchgreifender Deindustrialisierungsmaßnahmen im Stadtzentrum begann in den 1980er Jahren die Umsiedlung der Lederbetriebe aus dem innenstadtnahen Gerberviertel Kazlıçeşme, von denen sich gut 100 im Lederindustriegebiet von Çorlu niederließen (Acara 2015; Öcal 2006; Yüzer und Yüzer 2014). Auch der Masterplan von 1995³²¹ sah vor, große und umweltbeeinträchtigende Betriebe in die Peripherie zu verlagern (Seger und Palencsar 2006, 176; Yüzer und Yüzer 1999). Dabei sollte sich insbesondere der Textilsektor nach Westen in Richtung seiner Märkte bewegen (Ak 2008, 51). Der Istanbul Environmental Plan³²² von 2009 schließlich intendierte, innerstädtische Industriegebiete zu Geschäftsvierteln zu konvertieren und Industriean-siedlungen in Zukunft auf die bestehenden Organisierten Industriezonen zu beschränken. Die Industriegebiete in den Nachbarprovinzen Tekirdağ und Kocaeli wurden dafür zu Pufferzonen erklärt, die Verlagerung und Wachstum der Industrie auffangen sollten (IMP 2006c; İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 443,624ff). Diese strategischen Ziele beruhten auf den Industrieplanungen des IMP (Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center, ► **4.2.3**), nach denen die Region um Çorlu Ausweichstandort für die Textil- und Bekleidungsindustrie³²³ bleiben sollte (Bimtaş 2006, 82ff, 100ff). Die Konzept- und Plandarstellungen des IMP in Abbildung ■ **4.2.h** heben die Region Çorlu/Çerkezköy deutlich als Zielort von Industrieverlagerungen hervor. So wurde ein weiteres Wachstum der Industrieachse entlang der D-100 und der E 80 in Richtung Edirne erwartet. Gleichzeitig wollte man das Ergene-Flussbecken vor weiterer Umweltverschmutzung schützen (İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009, 382ff) und umweltfreundliche Produktion im Raum Çorlu und Çerkezköy fördern (IMP 2007, 94).

Die großmaßstäblichen Planungen für die Region Istanbul zielten also schon seit mehreren Jahrzehnten auf die Verlagerung der Industrie, insbesondere der Textilproduktion, in Richtung Thrakien. Dabei fehlte ihnen jedoch zu ihrer Realisierung meist die Durchsetzungskraft. Erzwungene Räumungen von Industriegebieten wie im Fall des Gerberviertels Kazlıçeşme in den 1980er

³²⁰ Der Istanbul Metropolitan Alan Nazım Planı (Masterplan für die Großstadtregion Istanbul), Maßstab 1:50.000, wurde bereits vor dem Militärputsch 1980 vom Bauministerium genehmigt (siehe Abschnitt 4.2.2).

³²¹ İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı (Subregionaler Masterplan für die Großstadtregion Istanbul), Maßstab 1:50.000.

³²² İstanbul Çevre Düzeni Planı (Istanbul Environmental Plan), Maßstab 1:100.000.

³²³ Außerdem werden als Ausweichstandorte für den Textilsektor Industriezonen in entfernteren Kleinstädten in der Region Tekirdağ wie Malkara oder Hayrabolu, aber auch am Ostrand der Marmara-Region genannt (Bimtaş 2006, 100ff).

Jahren blieben die Ausnahme (► **4.2.2**).³²⁴ Mit ihrer Genehmigungspraxis konnte die Stadtverwaltung zwar Druck auf unerwünschte Industriebetriebe ausüben, der tatsächliche sukzessive Expansions- und Verlagerungsprozess der Industrie ist aber hauptsächlich auf den Verwertungsdruck, den Flächenmangel und die schlechte Verkehrssituation in den Innenstadtlagen zurückzuführen (► **6.2.2**).

Darüber hinaus wurde die Verlagerung von Industriebetrieben in die Region Çorlu seit den 1970er Jahren durch eine staatliche Subventionspolitik flankiert, die dortige Unternehmensansiedlungen förderte (Kubaş, Menteş und Dede 2012). So erklärte die zentralstaatliche Planungsbehörde DPT³²⁵ die Gemeinde Çerkezköy 1971 zum Gebiet mit Entwicklungspriorität und gewährte Subventionen für Unternehmen, die hier investieren wollten. In diesem Kontext traf man 1973 die Entscheidung zur Einrichtung einer Organisierten Industriezone, die „als erste greifbare Konsequenz des Dezentralisierungspostulats“ (Standl 1994, 33) von der Zentralregierung konzipiert und umgesetzt wurde³²⁶ (Tekeli 1992, 79). Das Planungsinstrument der OSB war in der Türkei gerade neu entwickelt worden, um Industrieunternehmen subventionierte Grundstücke und geeignete Infrastrukturen in einem klar begrenzten Areal zu bieten (► Exkurs **6.3.X**). Die Organisierte Industriezone in Çerkezköy gab einen Anstoß zur industriellen Entwicklung der Region, es folgten aber über lange Zeit keine weiteren OSB zur Aufnahme von Industriebetrieben, und so siedelten sich, wie bereits dargestellt, die meisten Fabriken jenseits geplanter Industrieflächen an. Doch auch jene Betriebe, die sich auf unbeplantem Ackerland niederließen, konnten von Subventionen profitieren. So erhielten nach Angaben des türkischen Finanzministeriums allein in den 1990er Jahren über tausend Industriebetriebe in Tekirdağ staatliche Investitionshilfen (Ocal und Erkut 2006), etwa die Hälfte davon in Çorlu (Öcal 2006, 101). Für viele Unternehmen waren die staatlichen Beihilfen, wozu auch die Subventionierung von Strom und Gas gehörte, ein wichtiger Ansiedlungsgrund in der Region um Çorlu (Öcal 2006, 63; Tok 2015; Interview Aksu Yikama 2015, ► **6.2.2**).

Während also staatliche Dezentralisierungsplanungen und Subventionen die Entwicklung Çorlus zum Produktionsstandort der globalisierten Textil- und Bekleidungsindustrie maßgeblich beförderten, blieb die Einrichtung der Organisierten Industriezone in Çerkezköy für lange Zeit die einzige Maßnahme zur vorausschauenden Masterplanung und Erschließung von Industrieflächen im Raum Çorlu. Nur die Ende der 1990er Jahre privat entwickelte European Free Zone, die mit Zoll- und Steuerbefreiungen Anreize schaffte, bildete eine Ausnahme (► **6.2.1**). Trotz der zentralstaatlichen Planungshoheit³²⁷ wurden alle weiteren Pläne zur Verlagerung von Industriebetrieben in die Region Çorlu nicht durch ausreichende lokale Planungen und Flächenausweisungen flankiert.

³²⁴ Auch verschiedene Umsiedlungsprogramme für einzelne Gewerbebranchen in Kleingewerbebezonen innerhalb Istanbul waren wenig erfolgreich (siehe Abschnitt 5.2.x).

³²⁵ Die DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) wurde nach dem Militärputsch von 1960 gegründet und war vor allem für die Erarbeitung und Umsetzung von Fünfjahresplänen verantwortlich (siehe Abschnitt 4.2.1).

³²⁶ Darin waren ursprünglich auch Flächen für den Wohnungsbau für zuziehende Arbeiter*innen vorgesehen (Tekeli 1992, 79; 2013, 276).

³²⁷ Die Planungshoheit in der Türkei liegt generell beim Zentralstaat. Nur Großstadtkommunen erhalten eine stärkere Eigenständigkeit in der Stadtplanung (Seger und Palencsar 2006). Istanbul erhielt 1984 den Status der Großstadtkommune, die Provinz Tekirdağ 2013.

Flächenausweisungen und Genehmigungspraxis für Industriebetriebe in Çorlu

Erst 1994 wurde der erste großmaßstäbliche Flächennutzungsplan³²⁸ für den Bezirk Çorlu³²⁹ und den nordwestlich angrenzenden Bezirk Büyükkarıştıran vom türkischen Bauministerium³³⁰ verabschiedet (Interview Planungsamt Çorlu 2019). Der Plan im Maßstab 1:25.000, der in Abbildung ■ 6.2.k reproduziert ist, umfasst neben der Stadt Çorlu und ihrer Umgebung die gesamte Industrieachse entlang der D-100 zwischen Çorlu und dem Dorf Büyükkarıştıran. Zu diesem Zeitpunkt bestanden bereits zahlreiche Fabrikansammlungen nahe der Straße, die der Plan zur Grundlage für eine großzügige Ausweisung von Industrieflächen über die gesamte Strecke nahm. Im Bezirk Çorlu, wo es bislang weniger Ansiedlungen großer Industriebetriebe gab, wurden hingegen nur drei kleinere Industrieflächen ausgewiesen³³¹ (Öcal 2006). Im Jahr 1995 ging die Zuständigkeit für die Genehmigung von Industriegebäuden von der staatlichen Ebene an die Stadtverwaltung von Çorlu über. Noch im selben Jahr erstellte die Stadt einen neuen Flächennutzungsplan im Maßstab 1:25.000, der wesentlich mehr Industrieflächen auswies, vor allem an den großen Zufahrtsstraßen, wo sich bereits die ersten Fabriken niedergelassen hatten (■ 6.2.l). Dieser wurde allerdings vom Ministerium nicht bewilligt (Interview Planungsamt Çorlu 2019). Daher konnten Industrieansiedlungen um Çorlu Mitte der 1990er Jahre – in der Hochphase des Industriewachstums – letztlich nur auf Anfrage durch Einzelpläne im Maßstab 1:1.000 (*Mevzi İmar Planı*) für die jeweiligen Grundstücke genehmigt werden. Die Stadtverwaltung holte Gutachten verschiedener Fachbehörden, etwa für Land-, Forst- oder Wasserwirtschaft,³³² ein und der Stadtrat bewilligte die Pläne. Die Verwaltung orientierte sich zwar an den Flächenausweisungen von 1995, die nicht in Kraft getreten waren, aber dennoch führte dieses fragmentarische Vorgehen zu einer unkoordinierten Entwicklung von Industrieflächen auf ehemaligen Äckern (Interview Planungsamt Çorlu 2019; Öcal 2006). Darüber hinaus waren viele Fabrikansiedlungen nicht vollständig oder gar nicht genehmigt – so habe es im Fall des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe im Jahr 2013 noch etwa 30 ungenehmigte Fabriken gegeben (Interview OSB Velimeşe 2015, ► 6.3.3).

Erst Ende der 1990er Jahre stellte die Stadtverwaltung Çorlu planerisch ausgebildetes Personal ein und 2002 wurden erstmals alle Teilpläne des Bezirks zu einem digitalen Bestandsplan zusammengefasst. Im selben Jahr wurde ein neuer Flächennutzungsplan³³³ im Maßstab 1:25.000 verabschiedet, der die Grundlage für die Erstellung von Bebauungsplänen im Maßstab 1:5.000 und 1:1.000 bildete (Interview Planungsamt Çorlu 2019). Der Plan erweiterte die bestehenden Industrieflächen von etwa 400 Hektar um gut 1.100 Hektar (Öcal 2006, 91). Auch für die Erweiterung der Wohngebiete, deren Bau bislang ebenfalls auf unkoordinierten Einzelplanungen basierte, wurden große Flächen ausgewiesen – man rechnete für das Jahr 2030 mit einer Einwohnerzahl von 500.000 (Öcal 2006, 88). Die geplanten Industriegebiete orientierten sich an den existierenden Fabrikansiedlungen entlang der wichtigsten Zufahrtsstraßen sowie an den Planungen von 1995 und schlossen auch den südlichen Teil der heutigen OSB Velimeşe ein (■ 6.2.m).³³⁴ Letztlich erfasste der Plan für Çorlu aber nur die Umgebung im Umkreis von wenigen Kilometern um die Stadt. Die angrenzenden Gemeinden, deren Zahl sich mit dem

³²⁸ Çorlu-Büyükkarıştıran Çevre Düzeni Nazım İmar Planı, Maßstab 1:25.000.

³²⁹ Im Jahr 1969 gab es eine erste gesamtstädtische Planung der Provinzenbank (İller Bankası), die aber nicht über die Stadtfläche hinausging (Interview Planungsamt Çorlu 2019).

³³⁰ Gemäß der staatlichen Planungshoheit war für die großräumigen Planungen das Bauministerium (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı) verantwortlich.

³³¹ Dazu zählten die bestehende Lederindustriezone im Westen der Stadt, eine Kleingewerbezone im Osten und ein Industriegebiet an der Ausfallstraße nach Süden.

³³² Industrieanlagen auf landwirtschaftlichen Flächen durften z. B. nur bei einer Bodenqualität dritten Grades oder niedriger genehmigt werden. Meine Gesprächspartnerin im Stadtplanungsamt misstraute jedoch den entsprechenden Gutachten (Interview Planungsamt Çorlu 2019).

³³³ Çorlu Çevre Düzeni Planı.

³³⁴ Der nördliche Teil lag außerhalb des Bezirks.

Wachstum der Städte und Dörfer erhöhte, arbeiteten mit individuellen Planungen oder Genehmigungspraktiken „zu ihrem jeweiligen Vorteil“ (Interview Sarikurt 2019).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass kommunale Flächenausweisungen die Ansiedlung von Fabriken kaum räumlich gestalten konnten, da sie der tatsächlichen Entwicklung immer wieder nachhinkten. So wurde die zersiedelte Struktur der Industrieansiedlungen in der Regel nachträglich in Flächennutzungspläne überführt. Ebenso mussten die städtischen Wohnviertel durch nachträgliche Planungen formalisiert werden. Hier mache es die enge und oft unregelmäßige private Bebauung den Planungsbehörden von Çorlu noch heute schwer, wichtige städtische Funktionen zu ergänzen³³⁵ (Interview Planungsamt Çorlu 2019). Eine effektive regionale Koordination der Planungen fand bis zum Jahr 2000 nicht statt.

Reaktionen auf Umweltverschmutzung und unkoordinierte Industrieentwicklung

Wie in Abschnitt 6.2.1 bereits dargestellt wurde, hatte die Gewässerverschmutzung infolge der Industrieentwicklung im Raum Çorlu gegen Ende der 1990er Jahre dramatische Ausmaße angenommen. Anhand einer Studie zu sozialen Konflikten um die Wasserverschmutzung in der Stadt Lüleburgaz hat die Geografin Eda Acara aufgezeigt, dass der Umweltschutz in der Türkei sehr lange als Hindernis für wirtschaftliches Wachstum gesehen und die industrielle Entwicklung grundsätzlich priorisiert wurde. So sei die Kontrolle der Wasserverschmutzung in den 1990er Jahren den lokalen Verwaltungen überlassen worden (Acara 2015, 21). In Çorlu gab es zu dieser Zeit nicht einmal eine Verwaltungsstelle für den Umweltschutz. Hauptziel der lokalen Politik sei es vielmehr gewesen, die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu fördern und Arbeitsplätze zu schaffen (Interview Planungsamt Çorlu 2019). Erst nach 2000 wurde der Umgang mit Wasserverschmutzung auf staatlicher Ebene institutionalisiert (Acara 2015) und ab 2005 wurden verschiedene Maßnahmen zur Umsetzung eines koordinierten Umwelt- und Wassermanagements im Ergene-Becken eingeleitet (Sezen und Kubaş 2014; T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.b). Da jedoch die Zuständigkeit der diversen Institutionen und Verwaltungsebenen oft unklar blieb, spricht Acara von einer durchaus beabsichtigten „non-governance“ (Acara 2015, 57) und einer „organized irresponsibility“ (Acara 2015, 55). Doch lokale zivilgesellschaftliche Gruppen und Umweltaktivist*innen konnten in den letzten 20 Jahren mit Kampagnen und Gerichtsklagen zunehmend auf die Umweltprobleme aufmerksam machen³³⁶ (Acara 2015; Interview Industrieplaner 2015; Gürçay 2017; Kaçar 2016).

Die erste Reaktion der Planungsbehörden auf die alarmierende Umweltbelastung in der Region war der „Environmental Plan“³³⁷ für das Ergene-Becken³³⁸ der im Auftrag des türkischen Umweltministeriums von der Trakya Universität erstellt und 2004 vom Ministerium verabschiedet wurde (Sezen und Kubaş 2014; Interview Planungsamt Çorlu 2019; Yucel 2001). Das regionale Planwerk definierte erstmals Grenzen für das industrielle Wachstum in Thrakien und es wurden Auflagen und Umweltstandards für Unternehmen festgelegt (Öcal 2006). Um diese Absichten weiter zu konkretisieren und mit der Masterplanung Istanbul zu harmonisieren, wurde der Plan überarbeitet und 2009 schließlich als Revision³³⁹ vom Umweltministerium verabschiedet

³³⁵ Der Stadtverwaltung fehle es an Finanzmitteln für die Enteignung privater Flächen, und nachträgliche Planungen führten oft zu Rechtsstreits mit den Eigentümer*innen (Interview Planungsamt Çorlu 2019).

³³⁶ Ein wichtiger Akteur des Umweltaktivismus ist die Trakya Plattform (siehe Kaçar 2016; Gürçay 2017).

³³⁷ Der meist mit „Environmental Plan“ übersetzte Çevre Düzeni Planı ist eine Instanz im türkischen Planungsrecht. Es handelt sich dabei um einen strategisch ausgerichteten Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplan im Maßstab 1:100.000 oder 1:25.000, der nicht allein auf Umweltaspekte fokussiert.

³³⁸ Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı („Environmental Plan für das Ergene-Becken in der Subregion Thrakien im Maßstab 1:100.000“).

³³⁹ 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı („Revision des Environmental Plan für das Ergene-Becken in der Subregion Thrakien im Maßstab 1:100.000“).

(Interview Industrieplaner 2015; T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a) (siehe Planauszug in ■ 6.2.n). Zu den wichtigsten Zielen zählt der Environmental Plan von 2009 den Umweltschutz, die nachhaltige Entwicklung der Region und die Förderung der Landwirtschaft (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a, 6, 7). Dafür sollen Industrieansiedlungen auf die bestehenden Industriegebiete beschränkt bleiben (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009b, 19), bestimmte Branchen und Produktionsverfahren mit umweltbelastenden Emissionen – darunter das Waschen, Färben und Bedrucken von Textilien sowie die Lederverarbeitung – sollen in den Industriegebieten der Region nicht mehr zulässig sein. Auch bestehende Betriebe dieser Branchen müssen den neuen Umweltauflagen entsprechen und dürfen ihren Wasserverbrauch nicht steigern. Ungeplante und räumlich verstreute Industrieansammlungen sollen in neu zu schaffenden Organisierten Industriezonen (► Exkurs 6.3.X) zusammengefasst werden, die künftig die behördliche Kontrolle der Industriebetriebe übernehmen (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009b, 31).³⁴⁰ Zudem schlägt der Plan die Einrichtung eines integrierten Wassermanagementsystems im Ergene-Becken vor, das den Wasserverbrauch und die Abwasserentsorgung regelt. Wie ein beteiligter Planer im Interview erklärte, habe die wesentliche Herausforderung dieser großmaßstäblichen Planungen darin bestanden, die ungeplanten Entwicklungen und zahlreichen Teilplanungen in einen übergeordneten Plan zu integrieren und nachträglich ausreichende Infrastrukturen bereitzustellen (Interview Industrieplaner 2015). Offiziell sei dieses Planwerk zwar mit dem zeitgleich genehmigten Environmental Plan für Istanbul harmonisiert worden, die Planungsentscheidungen in Thrakien untersagten letztlich aber die Ansiedlung der meisten Industriesektoren, deren Dezentralisierung man in Istanbul geplant hatte. Dieser Widerspruch sei darauf zurück zu führen, dass die Planungen für Thrakien zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt seien und dass lokale Umwelt-NGOs auf den Planungsprozess Einfluss genommen hätten.

Die wesentlichen Festlegungen des Environmental Plan gewannen allerdings erst mit dem „Aktionsplan zum Schutz des Ergene-Beckens“³⁴¹ an Durchsetzungskraft, der 2011 vom türkischen Umwelt- und Forstministerium bekanntgegeben wurde und mit einem Budget von über drei Milliarden türkischen Lira³⁴² ausgestattet war. Anhand konkreter Maßnahmen, die der Plan in 15 Punkten formulierte, sollte innerhalb von zehn Jahren die Umweltverschmutzung maßgeblich reduziert werden. Neben der Sanierung des Flussbetts, der Einrichtung von Kläranlagen, strengerer Abwassernormen und stärkerer Kontrollen der Betriebe beförderte der Plan die Einrichtung von Organisierten Industriezonen, die bereits im Environmental Plan von 2009 vorgesehen war (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.c). Zu diesem Zweck führte er „Sanierungs-OSBs“ (*Islah OSB*) als neues Planungsinstrument ein. Damit bekamen bereits bestehende ungeplante Industriegebiete einen temporären Status als OSB – mit der Auflage, innerhalb von fünf Jahren die Voraussetzungen zur Einrichtung einer ordentlichen OSB zu schaffen (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.c; Interview OSB Velimeşe 2015). Auf diese Weise wurde das Instrument der OSB erstmals zur nachträglichen Legalisierung und Planung existierender Industriegebiete eingesetzt.

Ab 2012 wurden im Ergene-Becken neun *Islah OSB* eingerichtet, sieben in Tekirdağ und zwei in der Nachbarprovinz Kırklareli (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.d), darunter auch die OSB Velimeşe, in der Aksu Yikama ansässig ist (► 6.3). Wie Karte ■ 6.2.o zeigt, wuhrde mit

³⁴⁰ Betriebe außerhalb dieser neuen Industriezonen dürfen nur unter bestimmten Auflagen an ihrem Standort bleiben. Dazu zählen Umweltverträglichkeit, eine Genehmigung nicht-landwirtschaftlicher Nutzung oder Bereitstellung von Ersatzflächen (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009b, 21). Ob es aufgrund dieses Plans tatsächlich zu verordneten Schließungen bzw. Verlagerungen von Fabriken kam, ist mir nicht bekannt. Vielmehr wurden viele ungeplant errichtete Strukturen im Nachgang legalisiert (siehe Abschnitt 6.3.3).

³⁴¹ Ergene Havzası Koruma Eylem Planı.

³⁴² Das entspricht etwa 1,3 Milliarden Euro nach durchschnittlichem Jahreswechsellkurs 2011; vgl. <https://reisebuch.de/wechselkurse/tuerkei.html>.

dieser Maßnahme der überwiegende Teil der weit verstreuten Industrieflächen im Raum Çorlu in Organisierten Industriezonen erfasst. Die OSB-Grenzen wurden meist eng um die gewachsenen Gebiete herumgeführt, sie schlossen jedoch viele noch unbebaute Grundstücke zwischen den Fabriken ein. Damit halten die neu gegründeten OSB noch immer große Wachstumskapazitäten bereit³⁴³ ► **6.3.X**). Ein großer Teil der Finanzmittel des Aktionsplans floss in den Bau zentraler Sammelkläranlagen,³⁴⁴ die sicherstellen sollten, dass keine Abwässer mehr individuell und ungeklärt in die Flüsse abgeleitet werden. Gleichzeitig wurde erst mit den *Islah OSB* die umfassende Planung grundlegender Infrastrukturen wie etwa Straßen oder Stromnetz ermöglicht (► **6.3.3** für das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe).

Wie ersichtlich wurde, führte erst die alarmierende Umweltverschmutzung dazu, dass umfassende Maßnahmen ergriffen wurden, um die Industrieansiedlungen planerisch zu strukturieren und das weitere Industriewachstum einzuschränken: Alle *Islah OSB* in Tekirdağ erhielten zügig den Status ordentlicher OSB, die Ansiedlung von Fabriken außerhalb dieser Zonen wurde durch restriktivere Planungen und Genehmigungsprozesse wesentlich erschwert. Bereits seit 2006 vergab die staatliche Wasserbehörde keine Genehmigungen mehr für das Bohren neuer Brunnen (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview Sarıkurt 2019). Allerdings waren bis 2019 die zentralen Kläranlagen aufgrund von Verzögerungen im Bauprozess nicht fertiggestellt und vonseiten der OSB-Verwaltungen gab es noch immer keine effektive Kontrolle des Wasserverbrauchs und der Abwässer einzelner Fabriken. Laut Interviewaussagen sollte die Existenz der Betriebe und ihrer Arbeitsplätze nicht durch Sanktionen oder Bußgelder gefährdet werden (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview Sarıkurt 2019). Dass sich die Wasserqualität des Ergene seit 2005 trotzdem verbessert hat, führt der Geschäftsführer der OSB Velimeşe auf fortschrittlichere Produktionsverfahren und strengere Auflagen und Kontrollen der globalen Modeunternehmen zurück (Interview OSB Velimeşe 2019). So habe auch Aksu Yikama seine Kläranlage seit Mitte der 1990er Jahre mehrfach verbessern müssen, um nicht nur den „steigenden Ansprüchen“ des Umweltministeriums, sondern auch jener der Einkäufer der hier verarbeiteten Kleidung zu entsprechen (Interview Çavuş 2015). Global agierende Brands und Einzelhandelsketten hätten in ihren CSR-Richtlinien zum Teil strengere Umweltvorgaben³⁴⁵ als der türkische Staat und sie beauftragten Prüfunternehmen mit regelmäßigen Kontrollen (Interview Aksu Yikama 2015). Die Behörden überlassen die effektive Regulierung der Abwassereinleitung also bislang den Lead Firms der Produktionsnetzwerke.

Die Textilindustrie, einst zur Ansiedlung im Raum Çorlu ermuntert, wird inzwischen nicht mehr priorisiert. Sowohl der Environmental Plan für das Ergene-Becken (2009) als auch der Regional Plan (2014–23) für Thrakien – ein strategisches Planungsinstrument für soziale und wirtschaftliche Regionalentwicklung³⁴⁶ –, setzen auf eine Entwicklung hin zu umweltfreundlicher und technologiebasierter Industrie mit höherer Wertschöpfung (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009b, 20, 21; Trakya Kalkınma Ajansı 2013). Der Textilsektor wird nicht zu den zukunftsrelevanten Sektoren gezählt³⁴⁷ (Trakya Kalkınma Ajansı 2013; Interview TKA 2015). Er müsse

³⁴³ Von den insgesamt 8.000 Hektar Industrieflächen seien erst 50 Prozent belegt, gab der Vize-Bürgermeister im Interview an (Interview Sarıkurt 2019).

³⁴⁴ Allein dafür sei knapp die Hälfte des Gesamtbudgets, rund 1,3 Milliarden TL, vorgesehen (Interview IHK Çorlu 2019).

³⁴⁵ Viele verlangen etwa die Einhaltung der EU-Chemikalienverordnung REACH (Nr. 1907/2006) (Interview Aksu Yikama 2015).

³⁴⁶ Im Zuge der EU-Angleichung wurden in den 2000er Jahren 26 Teilregionen (NUTS 2) in der Türkei neu geschaffen, darunter die Region Thrakien (siehe Fußnote 1). In jeder dieser Regionen wurde daraufhin eine regionale Entwicklungsagentur (Kalkınma Ajansı) eingesetzt, um Planungen und Förderprogramme zur wirtschaftlichen und sozialen Regionalentwicklung umzusetzen.

³⁴⁷ Lediglich die Entwicklung von Hightech-Textilien werde von der thrakischen Entwicklungsagentur gefördert (Interview TKA 2015).

vielmehr wegen seines hohen Wasserverbrauchs, seiner negativen Umwelteinwirkungen und seiner arbeitsintensiven Produktionsweise eingeschränkt oder transformiert werden, wie es im Environmental Plan heißt (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a, 32).

Rolle und Wirkung der Stadt- und Regionalplanung

In Bezug auf die zweite Forschungsfrage und die übergeordnete Frage nach der Interaktion zwischen vernetzter Produktion und gebauter Umwelt sind die geschilderten Maßnahmen der räumlichen Planung in zweierlei Hinsicht relevant: zum einen als Einflussfaktor des Coupling zwischen dem Untersuchungsort und der globalisierten Bekleidungsproduktion, zum anderen als regulierende Kraft der lokalen baulichen Entwicklung. Zielrichtung und Wirkung der Planungsinitiativen auf verschiedenen Steuerungsebenen waren in Bezug auf diese Rollen inkonsistent, zum Teil sogar widersprüchlich, und sie veränderten sich über die Zeit. Für die Entwicklung der Region Çorlu zum Standort der globalisierten Textil- und Bekleidungsindustrie spielten die Planungen zur Dezentralisierung der Industrie Istanbuls, die Çorlu zu einer Zielregion erklärt hatten, eine bedeutende Rolle. Die zunehmenden Restriktionen in der Innenstadt Istanbuls waren ein Push-Faktor für die Betriebsverlagerung nach Çorlu; die staatlichen Anreize durch Subventionen und die Gründung der OSB Çerkezköy setzten als Pull-Faktoren zusätzliche Impulse für die Standortentwicklung Çorlus. Doch trotz dieser übergeordneten Pläne und Steuerungsimpulse gab es keinerlei (weitere) koordinierte Planungen auf regionalem Maßstab – etwa dahingehend, wo genau sich die Industriebetriebe niederlassen sollten. Statt die bauliche Entwicklung der Industrieregion durch vorausschauende Planungen zu gestalten, überließ man ihre Besiedlung der privaten Initiative von Unternehmen und Projektentwickler*innen. So beförderten die Planungsstrategien für Istanbul eine unkoordinierte Entwicklung im Raum Çorlu, wo die kleinen Kommunen nur mit partikularen Planungen reagieren konnten. Wie in der Industrieentwicklung Istanbuls (► 4.2) lag auch hier die Ausweisung von Industrieflächen weit hinter der tatsächlichen Entwicklung zurück. Gerade dieses – möglicherweise strategische – Laissez-faire gegenüber den Wirtschaftsakteuren und die „non-governance“ (Acara 2015, 57) im Umweltschutz können gleichzeitig als Standortvorteile der Region während der Phase des stärksten Industriewachstums interpretiert werden.

Umfassende Regionalpläne kamen erst als Reaktion auf die ökologischen und planerischen Probleme und damit zu spät, um die räumliche Entwicklung noch effektiv steuern zu können. Die Stadt- und Regionalplanung musste sich also – im Sinne der Schadensbegrenzung – rückwirkend mit den räumlichen „Entwicklungseffekten“ der Industrialisierung (► 6.2.1) auseinandersetzen und ungeplante Strukturen und Teilpläne mühevoll in übergreifende Masterpläne einpassen. Die neuen, restriktiven Industrieplanungen und Umweltauflagen, die besonders für Wasch- und Färbeprozesse starke Einschränkungen vorsahen, beförderten nun das Decoupling der globalisierten Textil- und Bekleidungsproduktion, das durch das langsame Schwinden anderer Wettbewerbsvorteile der Region Çorlu bereits eingesetzt hatte (► 6.2.2). Die Planung wirkte am Standort Çorlu zwar weniger im Sinne eines Strategic Coupling, bei dem gezielt planerische Bedingungen und physische Infrastrukturen als Anreize für Fabrikansiedlungen geschaffen werden; unterschiedliche planerische Anstöße und Restriktionen spielten aber eine durchaus relevante Rolle bei der geografischen Restrukturierung der Produktionsnetzwerke.³⁴⁸

³⁴⁸ Eine genaue Analyse der Akteure, Leitbilder und Governancestrukturen der Industrieplanung war nicht Ziel dieses Projekts, wäre aber aufgrund des aufgezeigten Einflusses der räumlichen Planung ein Desiderat für die zukünftige Forschung über das Zusammenspiel von globalen Produktionsnetzwerken und städtischen Räumen (Beyer u. a. 2021).

6.2.4 Fazit Ort

In den vorangegangenen Abschnitten habe ich das Industriewachstum in der Region um Çorlu und seine räumlichen Folgen, den Wandel der Standortbedingungen für die Textilindustrie sowie den Einfluss räumlicher Planung auf die Standortentwicklung und die bauliche Entwicklung der Region dargestellt. Anhand der Ergebnisse des zweiten Analyseschritts kann nun die zweite Forschungsfrage für diesen Untersuchungsstandort beantwortet werden (■ 3.a).

Ich habe ausführlich dargestellt, in welchen stadtreionalen Kontext der hier fokussierte Produktionsschritt der Bekleidungsindustrie eingebettet ist und aus welchen Gründen er an diesem Ort stattfindet: Die stark industrialisierte, periurbane Region um Çorlu bietet besonders für Wasch- und Färbeprozesse in der Jeansproduktion gute Bedingungen – sie ermöglicht unter anderem große Produktionsanlagen, bietet eine adäquate Wasserversorgung und eine gute Verkehrsanbindung an Istanbul. Neben diesen lokalen Voraussetzungen waren aber auch translokale und transnationale Einflussfaktoren für das Coupling der Region Çorlu mit der vernetzten Bekleidungsproduktion ausschlaggebend: So ist das Industriewachstum in Çorlu in erster Linie als Ergebnis der Expansion und Verlagerung von Istanbuler Industriebetrieben zu verstehen. Noch immer sind die meisten Fabriken in Çorlu durch enge inner- und zwischenbetriebliche Produktionsbeziehungen an Istanbul gebunden. Dies gilt insbesondere für den von mir näher betrachteten Betrieb Aksu Yikama, bei dem nur das Waschen und Färben am Standort Çorlu ausgeführt werden. Doch auch entferntere Orte, mit denen die Fabriken Çorlus über Produktionsnetzwerke verbunden sind, bestimmen die Entwicklung der Industrieregion: Der überwiegende Teil der Betriebe produziert für Kunden in Westeuropa, deren Nachfrage nach türkischen Jeanswaren Grundvoraussetzung für die Produktionskapazitäten in Çorlu ist. Insbesondere der anhaltende Modetrend aufwendig gewaschener Jeans hat großen Einfluss auf die Produktionsstrukturen und damit auf Çorlu als Standort der Jeansherstellung. Die internationalen Einkäufer geben nicht nur die Preise, sondern auch die Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards vor. So ist der Bau und die stetige Verbesserung von Kläranlagen im Raum Çorlu in erster Linie auf ihre steigenden Anforderungen zurückzuführen. Im Kontext des dominierenden Fast-Fashion-Systems schließlich ist die Möglichkeit kurzer Lieferzeiten und die gute Erreichbarkeit für Kunden ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil des Standorts Çorlu. Denn die Region muss zunehmend mit kostengünstigeren Produktionsorten in anderen Regionen bzw. Ländern konkurrieren. Entsprechend entwickelte sich der Industriestandort Çorlu auch in Abhängigkeit von den Orten, an denen Zweigwerke oder Subunternehmen die Produktionskapazitäten erweiterten oder übernahmen. Damit wurde zudem gezeigt, wie sich die Standortanforderungen und lokalen Bedingungen über die Zeit verändern und das Coupling der Region Çorlu mit transnationalen Produktionsnetzwerken zu einem dynamischen Prozess machen: Der Industrieboom flaute nach einem Jahrzehnt ab und für viele Unternehmen ließ sich bereits ein Decoupling-Prozess beobachten (vgl. Coe und Yeung 2015, 170ff).

Vor allem aber wurde – mit Blick auf die übergeordnete Forschungsfrage – deutlich, wie globalisierte Bekleidungsproduktion und räumliche Entwicklung der Region Çorlu interagieren: Die Integration der Region in transnationale Produktionsnetzwerke der Textil- und Bekleidungsindustrie hatte massive Auswirkungen auf ihre physischen Landschaften und städtischen Strukturen. Während weniger Jahrzehnte entstand nicht nur ein enormer industrieller Sprawl entlang der Hauptverkehrsadern, sondern entwickelte sich auch ein rasantes städtisches Wachstum. Diese physische Transformation ist ein beträchtlicher „territorialer Entwicklungseffekt“ (vgl. Kelly 2013) des weltweiten Offshoring, der in der Güterkettenforschung bislang weitgehend unbeachtet blieb. Dieser Blick auf die territorialen und physischen Effekte verweist nicht zuletzt auf die „dunklen Seiten“ (sich z.B. Phelps, Atienza und Arias 2018) globaler

Produktionsnetzwerke, wie etwa die Zersiedelung und Umweltzerstörung, die man mit Anna Tsing als „Risiko-Outsourcing im Lieferkettenkapitalismus“ (Tsing 2017, 184) begreifen kann. Umgekehrt hatten räumliche Bedingungen wie etwa die große Verfügbarkeit unbebauter Flächen im Raum Çorlu Anteil an der Standortentwicklung. Doch erst das städtische Wachstum Istanbuls und die räumliche Planung führten dazu, dass Çorlu als Ausweichstandort für die Textilproduktion in den Fokus rückte. In Çorlu hingegen nahm die Stadt- und Regionalplanung zunächst kaum Einfluss auf die räumlichen Muster der Industrialisierung, ihr Fehlen begünstigte die Fabrikansiedlungen geradezu. Erst als die physische Umwelt bereits stark transformiert worden war, begannen die Planungsbehörden, der Industrieentwicklung Grenzen zu setzen und die ungeplanten Gebiete nachträglich zu formalisieren, womit sie die Standortvorteile Çorlus für die Textil- und Bekleidungsindustrie einschränkten. So wurde am Standort Çorlu die Planung zwar kaum als Instrument eines strategischen Coupling eingesetzt; planerische Maßnahmen wie räumliche Entwicklungsprozesse trugen aber wiederholt zur geografischen Restrukturierung der Produktionsnetzwerke bei.

Nicht zuletzt ist durch das Nachverfolgen von Produktionsprozessen eine Region in den Blick gerückt, die bislang als banales Hinterland der Globalisierung (vgl. Brenner und Schmid 2015; Knowles 2014; Choplin und Pliez 2015) oder als „ordinary city“ (Robinson 2006) im Schatten der Metropole Istanbul stand und – trotz der massiven Industrialisierungs- und Urbanisierungswelle – weder in der Stadtforschung noch in der Wirtschaftsgeografie bisher besondere Aufmerksamkeit gefunden hat.

6.3 Städtebau: Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe

Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe nördlich von Çorlu, in dem sich die Fabrik von Aksu Yikama befindet, ist eine von mehreren großen Industrieansammlungen, die sich seit den 1980er Jahren entlang der wichtigsten Verkehrsachsen außerhalb von Çorlu entwickelt haben. Das Gebiet entstand ohne vorherige Masterplanung durch individuelle Fabrikansiedlungen auf ehemaligen Ackerflächen. Ausgedehnte Produktionshallen sind zwischen Feldern und Brachflächen verstreut und nur durch provisorische Infrastrukturen verbunden. Etwa die Hälfte der Unternehmen hier sind im Textilsektor tätig, viele von ihnen arbeiten wie Aksu Yikama mit Wasch- und Färbeprozessen, zudem ist eine Reihe großer Fabriken im Bereich der Jeansproduktion tätig. 2012 wurde das Gebiet zur Organisierten Industriezone (OSB Velimeşe) erklärt, um Industriebetriebe und ihre Emissionen besser kontrollieren zu können. Damit begann ein Prozess der nachträglichen Planung und Infrastrukturausstattung, der zum Zeitpunkt meines letzten Feldaufenthalts (2019) noch nicht abgeschlossen war.

Abschnitt 6.3 beschäftigt sich auf städtebaulichem Maßstab (ca. 1:40.000–1:1.000) mit der baulichen Struktur und Transformation im Industriegebiet Çorlu-Velimeşe, und sucht zu ergründen, wie sich die vernetzten Produktionsaktivitäten und städtische Strukturen, Dynamiken und Planungen gegenseitig beeinflussen. Damit geht der vorliegende Abschnitt auf die dritte Forschungsfrage ein (■ 3.a). Zunächst werden die Ergebnisse der städtebaulichen Analyse des aktuellen Bestands vorgestellt (Abschnitt 6.3.1), welche die Erschließung, Parzellierung, Bebauung und Gebäudetypologien umfasst. Der zweite Abschnitt (6.3.2) betrachtet die Gebäudenutzungen im Gebiet, die Bedeutung der Textil- und Bekleidungsindustrie und ihre lokale und translokale Vernetzung. Anschließend beschäftigt sich Abschnitt 6.3.3 mit der planerischen Regulierung und Entwicklungsdynamik des Gebiets durch die Transformation zur OSB Velimeşe. Dieser Abschnitt wird durch einen Exkurs zur Organisierten Industriezone als Planungsinstrument in der Türkei ergänzt (6.3.X). In Abschnitt 6.3.4 werden die Ergebnisse des Abschnitts 6.3 in Hinblick auf die Forschungsfrage ausgewertet.

6.3.1 Städtebauliche Struktur

Bis 1991 gab es in der Gegend der heutigen Industriezone Velimeşe nur fünf Fabriken, darunter zwei Textilbetriebe, zwei Mehlfabriken und einen Elektronikbetrieb (Özdemir 2004). Im Jahr 1994 eröffnete die neue Autobahn E 80, die von Istanbul zur bulgarischen Grenze führt, und in der Folge wurde die Straße ausgebaut, die Çorlu mit der Autobahn und der weiter nördlich gelegenen Stadt Çerkezköy verbindet, die Çerkezköy-Çorlu Yolu. Daraufhin stieg die Zahl der Fabriken in diesem Gebiet sprunghaft an: Bereits 1996 gab es hier allein 27 Textilbetriebe mit zusammen knapp 2.500 Beschäftigten, und bis 2004 wuchs die Zahl der Textilfabriken auf 90 (Özdemir 2004, 210, 212). Die Gesamtzahl der Industriebetriebe lag 2014 bei 182 und 2019 bei 210 (Interview OSB Velimeşe 2015; Interview OSB Velimeşe 2019). Damit gehört das Industriegebiet heute – neben der OSB Çerkezköy und der Industrieachse entlang der D-100 – zu den größten der Region (vgl. ■ 6.3.c).

Wie die Übersichtskarte in Abbildung ■ 6.3.a zeigt, befinden sich die Fabriken des Industriegebiets zu beiden Seiten der Çerkezköy-Çorlu Yolu. Zwischen der D-100, die nördlich des Stadtrands von Çorlu diese Achse kreuzt, und der E 80 im Norden dehnt sich das Gebiet über eine Länge von gut sieben Kilometern aus. Im Westen wird es durch das Tal des Çorlu-Flusses und die parallel dazu verlaufende Bahntrasse Edirne-Istanbul begrenzt und im Südosten von einem kleineren Bach gesäumt. Aber auch jenseits dieses Bachs befindet sich eine Reihe einzelner Gewerbebauten zwischen Ackerflächen. Westlich der zentralen Verkehrsachse reihen sich die

Fabriken im Wesentlichen entlang der Straße und weiter nördlich auch entlang der Bahntrasse. Der breitere Industriestreifen östlich der Durchgangsstraße ist durch Stichstraßen erschlossen; im Nordosten, nahe der Autobahn, hat sich zudem ein kompakteres Teilgebiet mit einem orthogonalen Straßennetz entwickelt. Nördlich der Autobahn setzt sich das Industrieband in Richtung Çerkezköy etwas abseits der Hauptverkehrsachse fort. Ein kleineres, direkt an die Autobahn angrenzendes Gebiet wurde der OSB Velimeşe zugeschlagen, während der größere, entferntere Bereich zur Organisierten Industriezone Çorlu-Veliköy erklärt wurde. Gut zwei Kilometer nördlich der E 80 tangiert die Durchgangsstraße dann das Dorf Velimeşe, direkt westlich der Industriezone liegt das Dorf Yulaflı. Die Topografie entlang der Verkehrsachse ist relativ flach, nach Süden und zu den Flussläufen hin fällt das Gelände leicht ab (Metropol Planlama 2014).

Morphologische Struktur

Karte ■ **6.3.c** isoliert das Straßennetz und die linearen Infrastrukturen des Industriegebiets. Sie zeigt die vierspurige Hauptverkehrsader des Gebiets, die Çerkezköy-Çorlu Yolu, die den Durchgangsverkehr aufnimmt und von der südlich der E 80 eine Autobahnauffahrt mit Mautstation abzweigt. Zu beiden Seiten der Durchgangsstraße verlaufen parallele Erschließungsstraßen, von denen Zufahrten und Stichstraßen zu den Industriegrundstücken abzweigen. Die Stichstraßen nach Südosten münden am Ende des Industriegebiets in Feldwege. Im Westen führt eine Seitenstraße zum Dorf Yulaflı, eine weitere erschließt den Industriebereich im Norden entlang der Bahntrasse. Das leicht gedrehte orthogonale Straßennetz im Osten ist durch Seitenstraßen mit der Çerkezköy-Çorlu Yolu verbunden und östlich von einer Landstraße flankiert, die auch den Industriebereich nördlich der Autobahn erschließt. Während die Durchgangsstraße gut ausgebaut ist, sind die Nebenstraßen des Gebiets nur teilweise asphaltiert, sehr uneben und von Schlaglöchern durchzogen. Auch die oberirdisch entlang der Stichstraßen verlegten Elektroleitungen wirken improvisiert.

Die eingleisige Bahntrasse – die Hauptlinie von Istanbul in Richtung Bulgarien – hat bislang keine Bedeutung für die Industriezone.³⁴⁹ Die Nähe des Çorlu-Flusses hingegen spielt eine große Rolle für die Abwassereinleitung der meist wasserintensiven Textilbetriebe (► **6.2**) (Interview OSB Velimeşe 2015; Interview Aksu Yikama 2015). Zudem wird das Industriegebiet von großen Energieinfrastrukturen wie einer transnationalen Erdgaspipeline und elektrischen Hochspannungsleitungen durchkreuzt (Metropol Planlama 2014). Seit einigen Jahren investieren die Unternehmen zudem in Windkraftanlagen auf ihren Grundstücken.

Abbildung ■ **6.3.b** zeigt die Bebauungsstruktur anhand eines Schwarzplans. Aus der vergleichenden Betrachtung mit Satellitenbildern lässt sich schließen, dass sich Form und Anordnung der Industrieparzellen aus der kleinteiligen und unregelmäßigen Eigentumsstruktur der landwirtschaftlichen Flächen ergeben und dass bestehende Feldwege die heutige Erschließungsstruktur bestimmt haben. Die Bebauung verteilt sich locker entlang der Straßen und richtet sich meist orthogonal zu ihnen aus. Zwischen den Fabriken befinden sich viele kleinere und größere Acker- oder Brachflächen. Nur im nordöstlichen Bereich mit orthogonalem Straßennetz ist die Bebauung etwas dichter. Im Vergleich zu der nahegelegenen geplanten OSB Çerkezköy, die klar begrenzt, kompakt und regelmäßig bebaut ist (■ **6.3.c**) weist dieses Gebiet eine lockere und unregelmäßige Struktur auf, die eng mit den sie umgebenden landwirtschaftlichen Flächen verwoben ist. Statt einer „von oben“ geplanten Erschließung, Parzellierung und Grundstücksvergabe war bei der individuellen Ansiedlung der Fabriken offensichtlich das jeweilige Angebot

³⁴⁹ Es ist jedoch eine Schnellstrecke von Istanbul nach Edirne im Bau (Interview IHK Çorlu 2019); in Studien wird eine zunehmende Einbindung der Bahn in den Güterverkehr nahegelegt (Yilmaz u. a. 2014).

kostengünstiger Flächen in passender Größe ausschlaggebend (zur Ansiedlungspraxis ► **6.2.1** und ► **6.2.3**).

Die sehr grobkörnige Bebauungsstruktur, die sich im Schwarzplan (■ **6.2.g**, ■ **6.3.b**) deutlich von den kleinteiligen dörflichen und städtischen Strukturen der benachbarten Ortschaften abhebt, besteht aus Industriebauten mit einer Grundfläche von etwa 5.000 bis 40.000 Quadratmetern (durchschnittlich etwa 10.000 Quadratmeter). Begleitet werden die ausgedehnten Fabrikhallen meist von wesentlich kleineren Nebengebäuden wie Verwaltungsbauten, Schuppen, technischen Anlagen oder Pförtnerhäuschen. Außerdem haben viele der Betriebe eigene Kläranlagen auf ihren Grundstücken (■ **6.3.e**). Die grobkörnige Struktur ergibt sich aus dem Umstand, dass vor allem große und expandierende Betriebe in Istanbul nicht mehr ausreichend Platz fanden oder aufgrund ihres hohen Wasserverbrauchs und Abwasseraufkommens von den städtischen Behörden zum Umzug gedrängt wurden und daher auf das großzügige Raumangebot in Çorlu-Velimeşe zurückgriffen (► **6.2**). Dies gilt auch für das Unternehmen Aksu Yikama, das mit dem Umzug nach Çorlu seine Flächen vergrößern, alle Arbeitsprozesse ebenerdig anordnen und eine eigene Kläranlage betreiben konnte. Karte ■ **6.3.a** zeigt die Lage der Wäscherei und Färberei am Ende einer Stichstraße, die im südlichen Bereich des Gebiets von der Çerkezköy-Çorlu Yolu nach Südwesten abzweigt.

Gebäudetypologien

Die genannte Stichstraße, die vor allem von Textilfabriken gesäumt ist, und das nähere Umfeld von Aksus Fabrik wird in der isometrischen Darstellung in Abbildung ■ **6.3.f** detaillierter dargestellt. Sie vermittelt einen Eindruck von der fragmentierten Bebauungsstruktur und der typologischen Ähnlichkeit der Fabrikanlagen. Abbildung ■ **6.3.g** zeigt einen typologischen Vergleich von vier Fabrikkomplexen des Textilsektors aus diesem Raumausschnitt. Die verschiedenen baulichen Anlagen zeigen sich als Variationen eines Grundtyps, der aus den folgenden Elementen besteht (■ **6.3.g**, 0): Zentral sind jeweils die horizontal ausgedehnten, ein- oder zweigeschossigen Industriehallen, die meist aus länglichen, etwa 20 Meter breiten Hallensegmenten mit flach geneigten Satteldächern zusammengesetzt sind. Wände, Dächer und Tragstrukturen bestehen in der Regel aus standardisierten Bauelementen wie Betonfertigteilen, Stahlbausystemen oder Sandwichplatten aus Stahlblech und Dämmstoffen. So variieren die flachen Hallen in ihrer äußeren Erscheinung nur in Material, Farbe und Fensterform. Für die repräsentative Straßenfassade oder einen vorgesetzten Verwaltungsbau wurde hingegen häufig eine individuelle Architektursprache gewählt. Dort finden sich etwa Referenzen auf klassische Architektur motive wie Säulen, Pilaster oder Rundbogenfenster, oft in Kombination mit Spiegelglas³⁵⁰ oder metallischen Fassadenpaneelen mit einer eher zeitgenössischen, technizistischen Anmutung. Zudem machen die meisten Fabriken mit großen Aufschriften auf den Fassaden oder mit aufgeständerten Schildern entlang der Straße auf sich aufmerksam. Seitlich oder rückwärtig finden sich oft separate Nebengebäude für Lager oder technische Anlagen sowie Kläranlagen. Die Außenflächen der Grundstücke sind durch Erschließungswege und Parkplätze strukturiert. Rest- und Abstandsflächen werden häufig als Aufenthaltsbereiche für die Beschäftigten genutzt – ausgestattet mit Bänken und Tischen, Mülleimern und einfachen Überdachungen. Das Zufahrtstor wird meist von einem Pförtnerhäuschen mit Fahnenmast oder aufgeständertem Firmenlogo flankiert (► **6.4** für die detaillierte Architekturanalyse der Fabrik von Aksu Yikama).

³⁵⁰ Das Spiegelglas wird nicht unbedingt aus gestalterischen Gründen eingesetzt, sondern vielmehr als Sonnenschutz (Interview Industriearchitekt 2015).

Für derartige preisgünstige und schnell errichtete Fabrikbauten werden in der Regel Projektbüros beauftragt, die alles aus einer Hand anbieten: Architektur, Tragwerksplanung und technische Installationen (Interview Industriearchitekt 2015). Auf diese Weise ist hier eine einfache, funktionale und stark standardisierte Industriearchitektur entstanden, wie sie auch in vielen anderen Teilen der Welt zu finden ist (► 6.4). Dabei unterscheiden sich die Fabrikbauten unterschiedlicher Sektoren in Çorlu-Velimeşe in Form und Größe kaum voneinander: Die Dimensionen und Stützweiten der Hallen sind meist standardisiert und können unterschiedliche Maschinen und Arbeitsabläufe aufnehmen.³⁵¹ So bleibt auch die Architektur der Textilfabriken generisch. Damit erscheint das Gebiet typologisch sehr einheitlich, obwohl es spontan und ohne Masterplanung entstanden ist. Nicht zuletzt sind die meisten Bauten innerhalb eines Zeitraums von nur 15 bis 20 Jahren errichtet worden. Nur in Ausnahmefällen stößt man in der Türkei auf ambitionierte zeitgenössische Architekturentwürfe für Industriebauten. In der Region Thrakien wären hier zum Beispiel der preisgekrönte Bau der Ipekyol-Textilfabrik in Edirne von Emre Arolat Architecture und die campusartige Anlage der Denimvillage-Jeansfabrik nördlich von Çorlu vom Büro Akyürek Elmas zu nennen (emrearolat.com o. J.; arkiv.com.tr o. J.b).

Von der Hauptstraße aus betrachtet wirkt das Industriegebiet sehr weitläufig, immer wieder fällt der Blick auf Brachflächen oder freies Feld (■ 6.3.h). Die Struktur des Gebiets ist in der Vor-Ort-Beobachtung nur schwer zu erfassen. Neben den Fabrikgebäuden und Feldern dominieren Fahrzeuge und Straßen, Werbe- und Hinweisschilder, Strommasten und vereinzelte Windräder das Blickfeld. Die Erschließungsstrukturen und Dimensionen wie auch die Bilder und Zeichen sind komplett auf den Auto- und Lkw-Verkehr ausgerichtet. Besonders beim Feldaufenthalt im Jahr 2019 fiel zudem eine ganze Reihe leer stehender älterer Fabrikgebäude auf; Grundstücke und Gebäude wurden durch Hinweisschilder zum Verkauf angeboten (■ 6.3.i).

6.3.2 Nutzungsstruktur und (trans-)lokale Vernetzung

Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe ist sehr monofunktional strukturiert. Wie aus Karte ■ 6.3.j hervorgeht, werden fast alle Gebäude industriell genutzt. Ausnahmen bilden verschiedene kommerzielle Nutzungen und Dienstleistungen entlang der Durchgangsstraße: darunter eine private Grundschule, ein Outlet-Einkaufszentrum („Avantaj“), in dem B-Ware lokal produzierter Jeansmarken verkauft wird, ein Bürogebäude, in dem neben einer Bank auch die Verwaltung der OSB Velimeşe untergebracht ist, sowie drei Tankstellen. Nahe der Autobahnauffahrt befinden sich zudem eine Autobahnmeisterei und eine Mautstation. Die sektorale Struktur der Industriebetriebe in Çorlu-Velimeşe, deren räumliche Verteilung auf Karte ■ 6.3.k zu sehen ist, ist stark vom Textilsektor dominiert: Von 182 Fabriken, die hier 2014 gezählt wurden, waren gut die Hälfte (93) im Textilbereich tätig, zehn Fabriken waren inaktiv, die übrigen operierten im Metall-, Plastik-, Gummi-, Chemie-, Elektronik-, Energie- oder Logistiksektor (Metropol Planlama 2014; Interview OSB Velimeşe 2015). Zudem gibt es noch immer einige Lebensmittelfabriken, darunter ein Coca-Cola-Abfüllbetrieb im südlichen Teil des Gebiets – laut Özdemir (2004) der größte im Mittleren Osten (vgl. Hürriyet Daily News 2004). 2015 arbeiteten im Gebiet insgesamt etwa 17.000 Beschäftigte (Interview OSB Velimeşe 2015). Seitdem sind nach Aussagen der OSB-Verwaltung 25 neue Betriebe aus dem Elektro-, Chemie- und Metall-Sektor hinzugekommen, während einige Textilbetriebe aufgegeben wurden (Interview OSB Velimeşe 2019).

Wie aus Karte ■ 6.3.l ersichtlich wird, verteilen sich die zahlreichen Textilfabriken relativ gleichmäßig über das Gebiet. Aus den oben dargestellten Gründen haben sich hier besonders die

³⁵¹ Eine Ausnahme bildet in Çorlu-Velimeşe die Kabelproduktion der Fabrik Vatan, die ein 60 Meter hohes Gebäude erforderlich machte (Interview OSB Velimeşe 2015).

Großbetriebe des türkischen Textil- und Bekleidungssektors angesiedelt (► **6.2.2**), welcher insgesamt stärker durch kleine und mittelgroße Unternehmen geprägt ist (► **4.1.4**). In Çorlu-Velimeşe finden sich Betriebe der Garn- und Stoffherstellung, Textildruckereien, Wäschereien und Färbereien, Denim- und Jeansfabriken. Viele der Textilfabriken arbeiten mit Wasch- und Färbeprozessen oder sind auf diese spezialisiert; durchschnittlich verbrauchen sie 1.500 bis 3.000 Kubikmeter Wasser pro Tag (Interview OSB Velimeşe 2015). Auch die Zahl der Kläranlagen, die auf Karte ■ **6.3.1** hervorgehoben sind, zeugt von der Bedeutung des Wassers für die Produktionsaktivitäten im Industriegebiet Çorlu-Velimeşe.

Aufgrund der zentralen Bedeutung der Waschprozesse ist eine Reihe großer Jeansfabriken in dem Gebiet präsent. Karte ■ **6.2.d** verzeichnet einige der größten Betriebe in der Region um Çorlu. So produzierte im südlichen Bereich der Industriezone Çorlu-Velimeşe von 2003 bis 2019 ein Zweigwerk der Unternehmensgruppe Eroğlu mit Sitz in Istanbul. Hier wurden im Auftrag großer globaler Modefirmen wie auch für die eigenen Marken Colin's und Loft mit etwa 1.400 Beschäftigten³⁵² rund 7,5 Millionen Jeans im Jahr hergestellt (eroglugiyim.com. o. J.a). Die Fabrik wurde an diesem Standort gebaut, um die Waschprozesse in die Produktion zu integrieren, was bei dem bestehenden Betrieb in Istanbul nicht genehmigungsfähig war (Interview Eroğlu 2013). So versammelte man hier alle Arbeitsvorgänge vom Zuschneiden und Nähen über diverse Waschverfahren bis hin zum Finishing und Versand unter einem Dach. Weiter südlich befindet sich die Fabrik der türkischen Jeansmarke Cross Jeans und im Nordwesten, nahe der Bahnlinie, die Dinateks-Fabrik, die unter anderem für Levi's produziert (Levi Strauss & Co 2016), sowie der Denimhersteller Emin Denim. Im weiteren Umkreis der Industrieregion liegen außerdem die großen Jeansfabriken der Firmen Erak,³⁵³ Denimvillage³⁵⁴ und Tayeks.

Die Textil- und Bekleidungsfabriken in Çorlu-Velimeşe sind Teil der für die Türkei typischen multilokalen Produktionsnetze: Sie arbeiten vorwiegend im Auftrag oder Unterauftrag westeuropäischer Modefirmen. In der Jeansproduktion haben zudem die Eigenmarken der türkischen Hersteller an Bedeutung gewonnen, die auf in- und ausländischen Märkten vertrieben werden. Die Firmenleitungen der meisten Betriebe sowie die übergeordneten Arbeitsbereiche wie Design, Marketing, Produktionsmanagement etc. befinden sich in Istanbul. Auch die großen, vertikal organisierten Jeansfabriken arbeiten meist zusätzlich mit Subunternehmen zusammen. Zudem haben viele der großen Bekleidungs- und Jeansproduzenten bereits weitere Fabriken in anderen Regionen der Türkei oder im Ausland etabliert (► **6.2.2**), mit denen ihre Fabriken in Çorlu arbeitsteilige Produktionsbeziehungen unterhalten. In Karte ■ **6.2.j** sind diese teils unternehmensinternen, translokalen Produktionsnetze als das Ergebnis von Expansions- und Verlagerungsprozessen visualisiert. So arbeitete die Eroğlu-Fabrik in Çorlu im Jahr 2013 mit Nähbetrieben in Istanbul zusammen, während das Unternehmen weitere Fabrikstandorte in Anatolien und Ägypten betrieb (Interview Eroğlu 2013; Olcay 2014). Die Unternehmen Dinateks und Firma E aus Çorlu-Velimeşe sowie die nahe gelegene Jeansfabrik (Firma D) haben das Nähen wiederum an Subunternehmen in Bulgarien ausgegliedert. Andere Textilbetriebe in Çorlu-Velimeşe, wie die Wäscherei Aksu oder die Stoffdruckerei Aker, sind von vornherein auf einzelne Produktionsabschnitte spezialisiert und arbeiten mit unternehmensinternen oder -externen Betrieben an anderen Orten zusammen (► **6.1.2**; ■ **6.1.e**) (Interview Textildruckunternehmen

³⁵² Entgegen den Angaben auf der Unternehmens-Homepage von 2017 nannte meine Gesprächspartnerin von Eroğlu Giyim bei der Fabrikbesichtigung im Jahr 2013 die Zahl von 1.800 Beschäftigten (Interview Eroğlu 2013).

³⁵³ Erak produziert unter anderem die international erfolgreiche Eigenmarke Mavi (erak.com o. J.).

³⁵⁴ Diese Fabrik wurde als Joint Venture der Karamanci Holding mit Levi's gegründet und wird heute vom Unternehmen Suglobal betrieben (nach Recherchen von Pelin Olcay im Rahmen des Projekts „Transnationale Produktionsräume“).

2015). Darüber hinaus beliefern die zahlreichen Stofffabriken im Raum Çorlu und im Industriegebiet Çorlu-Velimeşe in der Regel Istanbul Bekleidungsproduzenten.

Die hier ansässigen Betriebe sind also in arbeitsteilige regionale und transnationale Produktionsnetzwerke eingebunden. Doch obwohl sich in Çorlu die Betriebe des Textilsektors besonders ballen, finden sich relativ wenige Lieferbeziehungen zwischen den Unternehmen vor Ort (vgl. Öcal 2006). Aksu Yikama etwa erhält einen Großteil der Waren, die hier gewaschen und gefärbt werden, von Istanbul Produktionsfirmen über das Logistikzentrum in Istanbul (► 6.1.2). Nur gelegentlich arbeite Aksu für nahe gelegene Jeansfabriken wie Eroğlu, Tayeks (Taypa) oder Erak, wenn deren Auftragsmengen ihre internen Kapazitäten überschreiten (Interview Aksu Yikama 2015). Im Gegensatz zur vielfältigen und stark vernetzten Unternehmensstruktur in und um Merter sind die Betriebe im Raum Çorlu homogener und weniger komplementär hinsichtlich ihrer Größe und der ausgeführten Produktionsschritte. Wie bereits in Abschnitt 6.2.2 dargestellt, ist Istanbul somit noch immer Knotenpunkt der Produktionsbeziehungen der meisten Textilunternehmen in Çorlu-Velimeşe. Besonders die höherwertigen Tätigkeiten verbleiben meist in Istanbul, und die höher qualifizierten Mitarbeiter*innen der Fabriken pendeln von Istanbul nach Çorlu (Interview Aksu Yikama 2015; Interview Textildruckunternehmen 2015; Interview IHK Çorlu 2019). Die Fabrikarbeiter*innen kommen hingegen aus der Stadt Çorlu und den umliegenden Dörfern.³⁵⁵ Sie werden in der Regel mit Betriebsbussen zu den Fabriken gebracht, die während der Schicht an den Nebenstraßen des Industriegebiets abgestellt sind. So kommen die etwa 200 Beschäftigten von Aksu Yikama aus einem Umkreis von sieben bis acht Kilometern und werden von einem beauftragten Busunternehmen befördert.

6.3.3 Planerische Regulierung

Wie in Abschnitt 6.2 gezeigt wurde, wirkten sich die Maßnahmen raumplanerischer Regulierung – wie auch ihre Abwesenheit – sowohl auf die Standortbedingungen für die globalisierte Textilproduktion (bzw. das Coupling) als auch auf die konkrete bauliche Entwicklung der Produktionsgebiete im Raum Çorlu entscheidend aus. Aus diesem Grund soll nun die Rolle und Wirkung von Planungsmaßnahmen in der baulichen und funktionalen Entwicklung des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe erörtert werden. Dabei soll besonders beleuchtet werden, wie durch die Gründung der OSB Velimeşe unkoordiniert errichtete Baustrukturen durch nachträgliche Planung zu einer organisierten Industriezone transformiert wurden.

Entstehung des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe und Gründung der *Islah OSB*

Als sich Mitte der 1990er Jahre die ersten Fabriken auf den Ackerflächen im Gebiet Çorlu-Velimeşe niederließen, war dieses nicht als Industriegebiet ausgewiesen. Der Flächennutzungsplan für die Industrieachse Çorlu-Büyükkarıştıran von 1994 (► 6.2.3; ■ 6.2.k) schloss zwar die südliche Spitze des Gebiets ein,³⁵⁶ sah hier aber – trotz großzügiger Ausweisungen an anderen Orten – keine Industrieansiedlungen vor. Der ein Jahr später erstellte Flächennutzungsplan für die Gemeinde Çorlu (■ 6.2.l) umfasste bereits die Hälfte des Gebiets entlang der Ausfallstraße nach Çerkezköy und wies dort große Industrieflächen aus. Er wurde jedoch vom Ministerium nicht bewilligt. Daher konnten in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre, während der Hochphase der Industrieansiedlungen, Fabrikneubauten in diesem Gebiet nur durch Teilplanungen im Maßstab 1:1.000 genehmigt werden (► 6.2.3). Laut Aussage des Geschäftsführers der OSB

³⁵⁵ Die Wohnorte, Häuser, Alltagserfahrungen und sozialen Kontexte der Industriebeschäftigten in den neu entstandenen städtischen Räumen konnten hier leider nicht näher untersucht werden und bleiben ein relevanter Gegenstand für die weitere Forschung.

³⁵⁶ Der nördliche, größere Teil des Gebiets lag nicht in der Gemeinde Çorlu.

Velimeşe seien viele Gebäude ohne ausreichende Genehmigung errichtet worden³⁵⁷ (Interview OSB Velimeşe 2015). Durch diese individuellen, unkoordinierten Bauaktivitäten wurden die landwirtschaftlichen Flächen entlang der Landstraße und des neuen Autobahnzubringers sukzessive in Industriegrundstücke umgewandelt. Erst 2002 wurde ein Flächennutzungsplan für die Gemeinde Çorlu verabschiedet (■ 6.2.m), der die bestehenden Fabrikansammlungen entlang der wichtigsten Verkehrskorridore um Çorlu als Industriegebiete auswies, so auch den südlichen Teil der heutigen OSB Velimeşe (Öcal 2006, 91).³⁵⁸

Wie in Abschnitt 6.2.3 ausführlich dargestellt, wurden in der Folge verschiedene planerische Maßnahmen auf regionaler Ebene ergriffen, um die bereits weit fortgeschrittene Umweltverschmutzung einzudämmen. Die zahlreichen Wäschereien und Färbereien wie auch die Chemie- und Plastikfabriken im Industriegebiet Çorlu-Velimeşe gehörten zu den größten Verschmutzern der Region. Nicht alle Betriebe hier waren frühzeitig mit Kläranlagen ausgerüstet worden und auch die Kontrolle der Abwässer blieb oft unzureichend (► 6.2.1) (Interview Aksu Yikama 2015; Interview OSB Velimeşe 2015). In der Folge musste die Wasserqualität des Çorlu-Flusses im Jahr 2007 in die unterste Kategorie eingestuft werden (Çankaya 2012). Als Antwort auf diese Probleme schlug der Environmental Plan für das Ergene-Becken von 2009 vor, bestehende Industrieareale in neuen Organisierten Industriezonen zusammenzufassen, um diese planerisch zu formalisieren und den Wasserverbrauch sowie die Emissionen der Betriebe effektiver kontrollieren zu können (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a). Diese Absicht wurde schließlich mit dem „Aktionsplan zum Schutz des Ergene-Beckens“ 2011 konkretisiert und umgesetzt: Durch die Einrichtung von temporären *Islah OSB* (Sanierungs-OSB) sollten ungeplante Industriegebiete in reguläre OSB überführt werden (► 6.2.3, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.c; Interview OSB Velimeşe 2015).

Auf dieser Grundlage wurde auch die Industrieansammlung entlang der Çorlu-Çerkezköy Yolu zu einer *Islah OSB* zusammengefasst. Die „OSB Velimeşe“ wurde neben acht weiteren *Islah OSB* im Ergene-Becken im Mai 2012 vom Ministerium für Industrie und Technologie gegründet (■ 6.2.o). Ihr Geschäftsführer erklärte im Interview die Einführung der *Islah OSB* in Thracien folgendermaßen: „Eigentlich wird eine reguläre OSB auf unbebautem staatlichen Land eingerichtet. Zuerst wird ein Flächennutzungsplan erstellt, dann das Land parzelliert und an Industrieunternehmen vergeben. In diesem Fall war die Industrie aber bereits angesiedelt, und so machte man eine Gesetzesänderung und fügte der Ausführungsverordnung für OSB einen temporären fünften Artikel hinzu. Er zielt auf die Gründung von OSB in bestehenden ungeplanten Industriegebieten. Es geht hier also nicht darum, ein Kleidungsstück für eine bestimmte Person zu nähen, sondern die richtige Person für ein fertiges Kleidungsstück zu finden.“ (Interview OSB Velimeşe 2015, eigene Übers.)

³⁵⁷ Bei der Gründung der OSB Velimeşe im Jahr 2012/13 habe es noch immer 30 ungenehmigte Fabriken und zahlreiche Fabriken mit unvollständigen Genehmigungen gegeben (siehe unten, Interview OSB Velimeşe 2015).

³⁵⁸ Ob und wann die Nachbargemeinde Velimeşe für den nördlichen Bereich entsprechende Planungen durchführte, konnte nicht ermittelt werden.

6.3.X Exkurs: Organisierte Industriezonen als Instrument der planerischen Steuerung von Industrieansiedlungen

Organisierte Industriezonen (*Organize Sanayi Bölgeleri*, OSB) in der Türkei sind klar umgrenzte Industriegebiete, die auf zentralstaatlicher Ebene oder mit Zustimmung des Industrieministeriums³⁵⁹ auf freien Flächen geplant und mit allen wichtigen Infrastrukturen ausgestattet werden. Mit der Einführung von nationalen Fünfjahresplänen in den 1960er Jahren wurde die OSB als Instrument der räumlichen Industriepolitik etabliert (OSBÜK o. J.; Göymen 2008). Gemäß der übergeordneten Entwicklungsziele des ersten Fünfjahresplans (1963–67) sollten OSB durch die Unterstützung privater Investitionen die Industrieentwicklung vorantreiben und Arbeitsplätze schaffen. Gleichzeitig sollten sie ein räumlich ausgewogenes Wachstum fördern und die zunehmend unkontrollierte Urbanisierung in geordnete Bahnen lenken. OSB waren also gleichzeitig als Instrument der Wirtschaftsförderung wie auch der Regionalentwicklung und Stadtplanung konzipiert (OSBÜK o. J.; Türk 2006; Cansiz 2003).

Bereits 1961 wurde auf zentralstaatlicher Ebene die erste OSB in Bursa geplant. Sie wurde mit Mitteln der Weltbank finanziert und zusammen mit der lokalen Industrie- und Handelskammer bis 1966 realisiert. Dazu erwarb man Bauflächen, parzellierte sie und stattete sie mit den notwendigen Infrastrukturen zur Verkehrserschließung, Wasser-, Strom- und Gasversorgung aus (bosb.org.tr o. J.). Während der Umsetzung des zweiten Fünfjahresplans (1968–72) wurden weitere OSB-Projekte in Manisa, Konya und Gaziantep begonnen (Cansiz 2003; Oğuz 2012). Auch in der Folge gehörten Organisierte Industriezonen zum festen strategischen Repertoire der Fünfjahrespläne – mal zielten sie auf Industriewachstum und stadtplanerische Kontrolle in bereits entwickelten Städten, mal überwog die Absicht, unterentwickelte Regionen durch die Einrichtung von OSB zu fördern. Ab den späten 1990er Jahren erhielt die Förderung von Forschung und Entwicklung sowie innovativen Technologien mehr Bedeutung bei der Gestaltung von OSB (Cansiz 2003; Oğuz 2012; Göymen 2008).

Nach den ersten fünf bis sechs OSB-Projekten in den 1960er Jahren sahen die Fünfjahrespläne in den 1970er und 1980er Jahren 35 bis 40 neue OSB vor. Für die 1990er Jahre wurden dann bereits 232 weitere OSB geplant und zwischen 2000 und 2013 sollten 89 hinzukommen (Cansiz 2003, 49). Zumeist reichten allerdings die staatlichen Mittel nicht aus, um die hochgesteckten Ziele zu erreichen (Türk 2006). Weil sich der Bauprozess oft in die Länge zog, blieb die Zahl der fertiggestellten OSB gegenüber den geplanten eher niedrig (Cansiz 2003, 49). So waren 1980 in der Türkei nur zwölf OSB in Betrieb, 1990 waren es 25. Erst nach 2000 stieg die Zahl der aktiven OSB stärker an (Çağlar 2010), sie wird heute (2020) vom Türkischen Investitionsbüro mit 234 angegeben, während weitere 97 in Planung oder im Bau seien (Presidency of the Republic of Turkey Investment Office o. J.a). In Istanbul formierten sich die ersten OSB während der 1980er Jahre (► 4.2.2).

1982 wurde die Einrichtung von OSB anhand von Richtlinien geregelt und im Jahr 2000 trat ein Gesetz in Kraft, das Grundstückssuche, Gründungsprozess, Finanzierung und Verwaltung, Entscheidungsstrukturen sowie die Planung und Bebauung von Organisierten Industriezonen regelt³⁶⁰ (Cansiz 2003; OSBÜK o. J.). Laut diesem Gesetz ist es das

³⁵⁹ Heute Ministerium für Industrie und Technologie, früher z. B. Ministerium für Industrie und Handel.

³⁶⁰ Das Gesetz Nr. 4562 für Organisierte Industriezonen ([Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2000](#)) wurde durch weitere Verordnungen ergänzt.

Ziel der Organisierten Industriezonen „to prevent unplanned industrialization and environmental problems, to guide urbanization, to utilize resources rationally, to benefit from information and informatics technologies, and to ensure that the types of industries are placed and developed within the framework of a certain plan” (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2000). Hier wird die OSB also vor allem als raumplanerisches Instrument definiert, das die unkontrollierte Industrieentwicklung in städtischen Räumen und negative Umweltauswirkungen eindämmen soll.

OSB werden von halbstaatlichen, nicht gewinnorientierten Organisationen geleitet, die sich aus Vertreter*innen der Gemeinden, der Provinzverwaltungen,³⁶¹ der lokalen Industrie- und Handelskammern und der ansässigen Unternehmen zusammensetzen. Sie unterstehen direkt dem Ministerium und erhalten eine Reihe öffentlicher Aufgaben, die sonst von den lokalen Verwaltungen ausgeübt werden: OSB sind befugt, Enteignungen vorzunehmen, sie erstellen eigene Bebauungspläne, stellen die technischen und sozialen Infrastrukturen bereit und sind für alle notwendigen Bau- und Betriebsgenehmigungen zuständig (OSBÜK o. J.; Çağlar 2010; Cansiz 2003). Den Industrieunternehmen wird so nach dem Modell des „one-stop-shop“ (Oğuz 2012) ein Komplettpaket aus bebauungsfertigem Grundstück, Infrastrukturversorgung und Dienstleistungen geboten. Durch die effiziente Nutzung der Ressourcen und Infrastrukturen wie gemeinsamer Kläranlagen sollen zudem die Kosten reduziert und gleichzeitig soll die Umwelt geschont werden (OSBÜK o. J.; Cansiz 2003). Die meisten OSB werden mit stark subventionierten staatlichen Krediten finanziert. Unternehmensinvestitionen werden nicht nur durch die umfangreichen Angebote der OSB, sondern auch durch Steuerbefreiungen für Grundstücke und Bauten sowie durch zusätzliche regionale Anreize gefördert (OSBÜK o. J.; Presidency of the Republic of Turkey Investment Office o. J.b). So wirbt das türkische Investitionsbüro mit den Vorteilen der OSB auch um Auslandsinvestitionen (Presidency of the Republic of Turkey Investment Office o. J.a). Die Organisierte Industriezone, die durch räumliche und infrastrukturelle Angebote Industrieansiedlungen maßgeblich erleichtern soll, wird damit als Instrument des strategischen Coupling zum Einsatz gebracht.

Die stark steigende Zahl der Organisierten Industriezonen in der Türkei lässt aber nicht automatisch auf den Erfolg dieses Planungswerkzeugs schließen. In den 2000er Jahren wurden noch sehr niedrige Belegungsraten in vielen aktiven OSB konstatiert (Cansiz 2003; Türk 2006), und verschiedene Autor*innen kritisierten, dass öffentliche Gelder oft ohne gründliche Standortanalysen investiert worden seien (Cansiz 2003; Türk 2006; Oğuz 2012). Sie sehen außerdem Defizite in der Integration von OSB in industrielle und stadtplanerische Gesamtstrategien und in ihrer Effektivität für die räumliche Steuerung von Industrieansiedlungen (Türk 2006; Çağlar 2010; Oğuz 2012).

Nachträgliche Planung: Von der *Islah OSB* zur *OSB Velimeşe*

Wie in Karte ■ 6.3.m zu sehen ist, wurde das Gebiet der OSB Velimeşe durch eine Umfangsline definiert, die weitgehend den äußeren Rändern der bestehenden Industrieansammlung folgte und die Wasserläufe zu beiden Seiten der Straße als Grenzen aufnahm. Damit waren gut zehn Industrieanlagen, die sich südöstlich des Gebiets inmitten der Felder befanden, von der Industriezone ausgeschlossen.³⁶² Ein kleiner Industriebereich im Norden der Autobahn wurde

³⁶¹ Die Provinzverwaltungen werden von der Zentralregierung eingesetzt.

³⁶² Die Fabrikansiedlung in diesem Gebiet war ursprünglich vom Ministerium genehmigt worden; die Großstadtkommune Tekirdağ legitimierte diese weiterhin durch die Ausweisung als „städtische Gewerbeflächen“ (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview Sarikurt 2019). Diese sind insbesondere für Nutzungen vorgesehen, die keine Abfälle oder

integriert und direkt südlich der Autobahn wurde die Zone etwas nach Osten erweitert, um die erforderlichen Versorgungseinrichtungen unterzubringen (siehe unten). Die Fläche der OSB umfasst insgesamt rund 1.000 Hektar.³⁶³ Ein 700 Hektar großer Teil des Gebietes im Norden gehörte zum Zeitpunkt der Gründung (2012) zur Gemeinde Velimeşe und 320 Hektar im Süden gehörten zur Gemeinde Çorlu (Interview OSB Velimeşe 2015; Metropol Planlama 2014; velimeseosb.org.tr); heute liegt die gesamte OSB in der Gemeinde Ergene.³⁶⁴ Die Industriezone Velimeşe ist die größte der neu gegründeten *Islah OSB* und – nach der OSB Çerkezköy – die zweitgrößte OSB in der Provinz Tekirdağ (Yilmaz u. a. 2014, 53).

Um den Status einer regulären OSB zu erhalten, mussten alle *Islah OSB* innerhalb von fünf Jahren die entsprechenden gesetzlichen Bedingungen erfüllen. So wurden gleich nach der Gründung die nötigen Gremien aus Vertreter*innen der Gemeinden Çorlu und Velimeşe, der Provinzverwaltung Tekirdağ und der Industrie- und Handelskammer von Çorlu geschaffen; eine Geschäftsführung wurde eingesetzt³⁶⁵ (Interview OSB Velimeşe 2015). Bereits im Jahr 2013 wurden Flächennutzungs- und Bebauungspläne für die Industriezone von den Gemeinden Çorlu und Velimeşe gebilligt.³⁶⁶ Daraufhin konnte die Industriezone Velimeşe schon im Oktober 2013 als reguläre OSB registriert werden (Metropol Planlama 2014; Interview OSB Velimeşe 2015). Seitdem ist sie der Zuständigkeit der Gemeinden entzogen und direkt dem Industrieministerium unterstellt. Zudem hat sie die Autorität erhalten, eigene Pläne zu erstellen und Bau- und Betriebsgenehmigungen zu erteilen, was sonst in der Regel den Gemeinden obliegt (siehe Exkurs 6.3.x). Aufgrund der Dringlichkeit der Maßnahmen zur Eindämmung der Umweltverschmutzung sei es politischer Wille der Provinzverwaltung von Tekirdağ gewesen, die OSB-Gründungen besonders schnell zu vollziehen (Interview OSB Velimeşe 2019). Im Jahr 2015 arbeitete das Geschäftsbüro der OSB Velimeşe mit elf Mitarbeiter*innen in den Bereichen Verwaltung, Umwelt, Planung, Kläranlagen und Infrastrukturprojekte, war aber noch im Wachsen begriffen.

Die Flächennutzungs- und Bebauungsplanungen erfolgten im Maßstab 1:5.000 und 1:1.000. Zunächst wurden die Baugenehmigungen der bestehenden Fabriken überprüft, wobei man sich damit zufriedengegeben habe, wenn nur für einen Teil der Gebäude auf einem Grundstück eine Genehmigung vorlag, wie der Geschäftsführer der OSB im Interview angab (Interview OSB Velimeşe 2019). Etwa 30 Fabriken, die gar keine Baugenehmigung hatten, seien im aktuellen Zustand legalisiert worden. Abbildung ■ 6.3.n zeigt einige Festlegungen des Flächennutzungs- und Bebauungsplans mit dem Stand von 2015. Wie daraus hervorgeht, wurden die bislang un bebauten Gebiete innerhalb der OSB-Grenzen – vor allem die Ackerflächen zwischen den bestehenden Industriegrundstücken – parzelliert und als Bauland ausgewiesen. Am Ende umfasste die Industriezone insgesamt gut 450 Grundstücke von 3.000 bis 100.000 Quadratmetern Größe. Damit wurde die Kapazität der Industriezone maßgeblich erhöht: 60 Prozent aller Grundstücke waren noch unbebaut (Interview OSB Velimeşe 2015; Metropol Planlama 2014). Die

Abwässer produzieren, z. B. Lagerflächen, oder die in OSB nicht erlaubt sind, wie etwa Betriebe der Abfallwirtschaft. Die Ausweisung solcher Gewerbeflächen außerhalb von OSB werde heute jedoch durch eine restriktivere Genehmigungspraxis stark erschwert (Interview Sarikurt 2019).

³⁶³ Das Planungsgebiet umfasst 1.020 Hektar (Metropol Planlama 2014, 23), die eigentliche OSB-Fläche hingegen wird mit 988 Hektar beziffert (velimeseosb.org.tr o. J.).

³⁶⁴ Wie Çorlu bildet die Gemeinde Ergene seit 2014 einen Bezirk der neuen Großstadtkommune (Büyükşehir Belediyesi) Tekirdağ (siehe Abschnitt 6.2).

³⁶⁵ Heute besteht der Vorstand aus Vertreter*innen der Gemeinde Ergene, dem Investitionsbüro des Gouverneurs von Tekirdağ (YİKOB) sowie der IHK Çorlu (Interview OSB Velimeşe 2019; velimeseosb.org.tr).

³⁶⁶ Bei regulären OSB ist das Ministerium für Industrie und Technologie für die Bewilligung der Bebauungspläne zuständig, bei *Islah OSB* sind es die Gemeinden. In der Folge gab es lediglich noch Revisionen des Plans im Detail, z. B. Flächenumwidmungen für verschiedene Einzelgrundstücke (Metropol Planlama 2014; Interview OSB Velimeşe 2019).

Grundstücke wurden aber nicht, wie es bei konventionellen OSB üblich ist, durch die OSB-Verwaltung erworben oder enteignet, sondern sie befanden sich noch im Besitz privater Immobilienfirmen und wurden individuell an die Unternehmen verkauft. Durch die Auflage, innerhalb von drei Jahren nach dem Landerwerb die Produktion zu starten, solle Grundstücksspekulation verhindert werden. Der Preis sei mit etwa 80 bis 100 US-Dollar pro Quadratmeter relativ niedrig, da die Infrastrukturen noch nicht auf dem Stand voll ausgestatteter OSB seien (Interview OSB Velimeşe 2019).³⁶⁷ Der Geschäftsführer der OSB Velimeşe beklagt dennoch, dass die Unternehmen einen großen Teil ihrer Investitionssumme für das Grundstück aufbringen müssten und dass die OSB-Verwaltung wenig Einfluss auf die Preisgestaltung habe. Zudem entfielen die Einnahmen der OSB durch Grundstücksverkäufe, die bei regulären OSB etwa in Infrastrukturen investiert werden (Interview OSB Velimeşe 2015; Interview OSB Velimeşe 2019).

Im Bebauungsplan (■ 6.3.o) wurde das Maß der maximalen Grundstücksüberbauung (GRZ) für Industrieparzellen gemäß der Ausführungsverordnung für OSB auf 0,55 festgesetzt und das Verhältnis aller Geschossflächen zur Grundstücksgröße (GFZ) auf höchstens 0,7 (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2009, Artikel 70 (5)). Auch die Abstandsflächen zwischen den Bauflächen und Grundstücksgrenzen wurden entsprechend der Verordnung im Plan festgelegt; sie variieren in Abhängigkeit von den Grundstücksgrößen (Metropol Planlama 2014, 26, 36). Die Abstandsflächen müssen eine interne Ringstraße aufnehmen; zusätzlich wird ein bestimmter Grünflächenanteil festgelegt (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2009, Annex 2). Vergleicht man die existierenden Bauten und ihre Position auf dem Grundstück mit den neuen planerischen Vorgaben, so fällt auf, dass die meisten bestehenden Fabrikanlagen die maximale Grundstücksüberbauung nicht oder nur wenig überschreiten.³⁶⁸ Auch die bestehenden Abstandsflächen entsprechen in den überwiegenden Fällen den Anforderungen im Plan. Dies weist darauf hin, dass sich die individuelle Gebäudeplanung, die großteils ohne Bebauungsplan erfolgte, an den in Industriezonen gängigen Bauregeln orientierte. Doch auch die Überschreitung erlaubter Abstandsflächen sollte nicht zum Hindernis für die Legalisierung ungenehmigter Fabriken werden, so der Geschäftsführer der OSB Velimeşe. Wo nötig habe man den Planausführungen Ausnahmeregelungen hinzugefügt (Interview OSB Velimeşe 2019). Im Fall von Aksu Yikama liegt die GRZ mit 0,53 im Rahmen der Planfestsetzungen. Die Fabrikhallen befinden sich weitgehend innerhalb der Baulinien, während die Nebengebäude und die Kläranlage im Osten bis an die Grundstücksgrenze reichen. Die Ringstraße umfasst damit nur die Fabrikhallen, nicht aber die Nebengebäude, wie es eigentlich erforderlich ist.

Um den Status einer regulären OSB zu erhalten, war es darüber hinaus nötig, die obligatorischen technischen und sozialen Infrastrukturen zu planen. Für den gesetzlich geforderten Flächenanteil für Straßen, Grünflächen und Versorgungseinrichtungen mussten Enteignungen vorgenommen werden (Interview OSB Velimeşe 2015; Metropol Planlama 2014; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2009, Artikel 70 (2)). Neben insgesamt knapp 800 Hektar Industrieflächen weist der Flächennutzungsplan 130 Hektar Straßenflächen, 40 Hektar Grünflächen (besonders an den Zonenrändern und auf Restflächen), 30 Hektar für Verwaltungs- und Sozialeinrichtungen, 23 Hektar für technische Infrastrukturanlagen und zehn Hektar für Dienstleistungs- und Hilfsfunktionen aus (■ 6.3.n) (Metropol Planlama 2014, 23). Neue Flächen für soziale und technische Infrastrukturen wurden, wie der Plan zeigt, vor allem durch eine Erweiterung des Industriegebiets im Nordosten geschaffen. Infrastrukturprojekte wie Straßenbau,

³⁶⁷ In der OSB Çerkezköy z. B. liegt der Preis laut meinen Interviewpartnern bei etwa 200 US-Dollar (Interview OSB Velimeşe 2015), in der OSB in Gebze, östlich von Istanbul, bei etwa 700 US-Dollar pro Quadratmeter (Interview IHK Çorlu 2019).

³⁶⁸ Nach eigenen Berechnungen auf Grundlage des digitalen Bestandsplans der OSB Velimeşe liegen die am dichtesten bebauten Grundstücke bei einer GRZ von 0,5 bis 0,6.

Wasserversorgung und Abwasserentsorgung werden durch vergünstigte Kredite vom Ministerium finanziert, die von den Unternehmen entsprechend ihrer Parzellengröße bzw. ihres Wasserverbrauchs anteilig abgezahlt werden müssen.

Umsetzung der Planungen bis 2019

Um die Unternehmen nicht übermäßig finanziell zu belasten, wurde die Realisierung der meisten größeren Infrastrukturmaßnahmen jedoch – mit Ausnahme der Abwasserentsorgung – aufgeschoben. So wurden bis 2019 nur notwendige Instandsetzungen durchgeführt. Um auf die Infrastrukturausstattung einer planmäßig entwickelten OSB zu kommen, seien noch große Investitionen nötig, doch aktuell fehle dafür das Geld, so der Geschäftsführer der OSB (Interview OSB Velimeşe 2019).

Das größte geplante Infrastrukturprojekt – und die wichtigste Umweltschutzmaßnahme – ist der Bau einer kollektiven Kläranlage, die die Abwässer der Fabriken sammeln und reinigen soll.³⁶⁹ Für die neun *Islah OSB* in Thrakien wurden insgesamt fünf Kläranlagen geplant (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.e) und zügig in Auftrag gegeben. Die Kläranlage der OSB Velimeşe soll gleichzeitig die Abwässer von drei kleineren, ebenfalls neu gegründeten OSB³⁷⁰ sammeln, die sich im Norden der E 80 nahe Çerkezköy befinden. Die 82 Millionen türkische Lira teure Kläranlage, die mit einer Leistung von 150.000 Kubikmetern Wasser pro Tag die größte der Türkei sein wird, entsteht westlich von Çorlu, gut zehn Kilometer von der Industriezone Velimeşe entfernt (■ 6.2.o) (Interview OSB Velimeşe 2015; velimeseosb.org.tr). Die Abwässer sollen über Rohrleitungen aus den bis zu 20 Kilometer entfernten Industriegebieten hierher befördert und nach ihrer Klärung ins Marmarameer abgeleitet werden.³⁷¹ Doch trotz der Priorisierung des Kläranlagenbaus war dieser im Jahr 2019 noch immer nicht abgeschlossen – der Geschäftsführer der OSB Velimeşe rechnete mit einer Inbetriebnahme „in zwei bis drei Jahren“ (Interview OSB Velimeşe 2019).

Bei meinem zweiten Feldaufenthalt im Jahr 2019 konnte ich die Entwicklung der Industriezone Velimeşe – vier Jahre nach der zentralen Feldforschung – weiterverfolgen. Seit ihrer Gründung war die Zahl der Betriebe von 180 auf 210 gewachsen (vgl. ■ 6.3.c). Die neuen Fabriken kommen vor allem aus dem Elektro-, Chemie- und Metall-Sektor. Aufgrund der Einschränkungen für umweltschädigende Sektoren durch den Environmental Plan von 2009 (siehe ► 6.2.3) durften sich hier keine neuen Textilfabriken ansiedeln; bereits bestehenden war es nicht gestattet, ihren Wasserverbrauch zu steigern (Interview OSB Velimeşe 2019; T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı u. a. 2009a). Für Aksu Yikama etwa war auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsbewertung die maximale Wassermenge festgeschrieben worden, die die Fabrik entsprechend ihren bestehenden Maschinenkapazitäten verbrauchen darf. Zudem waren die Auflagen und Kontrollen der Abwassereinleitung bereits 2015 strenger geworden, so der Leiter der Färberei (Interview Aksu Yikama 2015). Durch die kriselnde türkische Wirtschaft war der Textilsektor 2019 angeschlagen und einige Fabriken in der Industriezone Velimeşe mussten ihre Produktionsmengen reduzieren oder sogar schließen – allen voran die Jeansfabrik Eroğlu, die größte der Region (vgl. ■ 6.2.d). Noch stärker seien die Subunternehmen der großen Exportbetriebe betroffen, so der Geschäftsführer der OSB Velimeşe. Damit werde die Arbeitslosigkeit

³⁶⁹ Den Bau zentraler Kläranlagen für die Industriezonen fordert Punkt 4 im Aktionsplan zum Schutz des Ergene-Beckens (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı o. J.c).

³⁷⁰ Es handelt sich hierbei um die OSB Veliköy, Veliköy Yaliboyu und Karaağaç.

³⁷¹ Dazu muss das geklärte Wasser ebenfalls über Rohrleitungen 20 Kilometer weit bis zur Marmaraküste geleitet werden. Dort sollen die geklärten Abwässer fünf Kilometer vor der Küste in etwa 50 Meter Tiefe ins Meerwasser strömen (ergenederindeniz.com o. J.). Dieses Großprojekt wird von Umweltschutzgruppen heftig kritisiert, da die Tiefenableitung eine zusätzliche Bedrohung für das Leben im ohnehin schon stark verschmutzten Marmarameer darstelle (Dağlar 2015).

aktuell zu einem ernstem Problem (Interview OSB Velimeşe 2019). Die politisch und planerisch erwünschte Ansiedlung grüner und technologieintensiver Industrien (► 6.2.3) sei währenddessen noch nicht realisiert worden (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview IHK Çorlu 2019). Trotz der aktuell niedrigen Nachfrage rechnete man aber aufgrund der fortschreitenden Deindustrialisierung Istanbuls damit, dass sich die Industriezone in wenigen Jahren füllen werde (Interview IHK Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2015).

Im Jahre 2019 standen in der Industriezone zehn Fabriken zum Verkauf, vor allem ehemalige Textilbetriebe (Interview OSB Velimeşe 2019). Brach liegende Fabriken und Grundstücke waren beim Feldaufenthalt in der Industriezone augenfällig (■ 6.3.i): Neben dem erst kürzlich verlassenen Großkomplex der Eroğlu-Fabrik stand bereits seit geraumer Zeit das ausgedehnte Fabrikgelände der Firma Ayka leer, die in der zweiten Hälfte der 2000er Jahre eine riesige integrierte Textil- und Bekleidungsfabrik in Äthiopien gegründet hatte (Beyer und Hagemann 2018; 2021). Bei Aksu Yıkama wurde bereits 2015 ein Teil der Hallenflächen nicht genutzt (► 6.4). Gleichwohl wurde 2019 eine Reihe neuer Anlagen in der OSB gebaut. Die Unternehmen, die sich neu ansiedelten, bevorzugten unbebaute Grundstücke, anstatt bestehende Gebäude umzunutzen oder abzureißen. Das liege unter anderem daran, dass viele Bauten, die in den 1990er Jahren errichtet worden waren, nicht mehr den aktuellen Standards entsprachen (Interview OSB Velimeşe 2019). Zudem sammelten sich auf den brach liegenden Grundstücken meist Schulden an, da fortlaufend Kostenanteile für Infrastrukturprojekte entrichtet werden mussten. Gebäudeleerstand rühre außerdem daher, dass viele Fabrikbetreiber Produktionsgebäude errichtet hatten, die über ihren Bedarf hinausgingen, aber aufgrund der neuen OSB-Richtlinien keine Teilflächen mehr an andere Unternehmen vermieten dürften (Interview OSB Velimeşe 2019).

Auch einige Jahre nach der Gründung der OSB konnten Wasserverbrauch³⁷² und Abwassereinführung noch nicht effektiv begrenzt und kontrolliert werden. Die Kläranlagen der Fabriken leiten weiterhin verschmutzte Abwässer in den Fluss und der Wasserverbrauch der Textilbetriebe (sowie des Coca-Cola-Abfüllbetriebs) in der Industriezone Velimeşe bedroht zunehmend die Trinkwasserversorgung der Städte und Dörfer. Lokale Entscheidungsträger*innen würden das als Problem erkennen, aber keine Fabrikschließungen durch Sanktionen riskieren (Interview OSB Velimeşe 2019; Interview Sarıkurt 2019). Zudem fehlten die Mittel für entsprechende Kontrollmaßnahmen. Noch immer wird der wirtschaftlichen Existenz der Betriebe also Vorrang vor dem Schutz der Umwelt eingeräumt und die wichtigsten Ziele der *Islah OSB* sind bislang nicht realisiert.

Dennoch wird die Einrichtung von OSB in der Region Çorlu vonseiten der lokalen Entscheidungsträger*innen vorwiegend positiv bewertet. So vertreten der Bürgermeister von Çorlu und eine Stadtplanerin der Gemeindeverwaltung im Interview die Ansicht, dass Umweltschutzmaßnahmen und technische Erfordernisse innerhalb der OSB – losgelöst vom lokalpolitischen Geschehen – effektiver gesteuert und umgesetzt werden können (Interview Sarıkurt 2019; Interview Planungsamt Çorlu 2019). Gleichzeitig stünden die Gemeinden und die Industriebetriebe jedoch nicht mehr in einem so engen Verhältnis wie früher. So habe das Interesse der Unternehmen an der Stadtentwicklung sowie ihr Engagement für die sozialen und kulturellen

³⁷² Zwar habe die staatliche Wasserbehörde seit 2006 keine individuellen Brunnen mehr genehmigt, es seien aber weiterhin illegale Brunnen betrieben und auch neue gebohrt worden. Außer geringfügigen Bußgeldern hätten die Betriebe keine relevanten Sanktionen zu befürchten, so der Geschäftsführer der OSB Velimeşe (Interview OSB Velimeşe 2019). Zur Zeit der Feldforschung 2019 befasste sich eine Parlamentskommission mit der Eindämmung des Wasserverbrauchs in der Region. Mittelfristiges Ziel der OSB-Verwaltung sei es, die Wasserverteilung zentral zu organisieren, doch aktuell fehlten die Mittel für entsprechende technische Anlagen. Langfristig sollen durch ein Staudammprojekt am Fluss Meriç neue Wasserressourcen erschlossen werden, doch die Unternehmen, die die Kosten dafür tragen müssten, seien aktuell nicht daran interessiert (Interview OSB Velimeşe 2019).

Belange der Arbeiter*innen an ihren Wohnorten deutlich nachgelassen. Hinzu kommt, dass der Großteil der Industriebetriebe heute in der Gemeinde Ergene liegt und Çorlu somit vor allem die Schlafstadt für die Beschäftigten ist (Interview Sarıkurt 2019). Die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und OSB an planerischen und infrastrukturellen Schnittstellen bewerten die Planungsamtsmitarbeiterin und der Geschäftsführer der OSB Velimeşe aber als gut (Interview Planungsamt Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2019). Das Verfahren der nachträglichen Formierung von OSB aus ungeplanten Industriegebieten wird hingegen als äußerst schwieriger, kostspieliger und langwieriger Prozess beschrieben (Interview IHK Çorlu 2019; Interview OSB Velimeşe 2019). Die ansässigen Unternehmen sehen die Einrichtung der OSB vor allem als Kostenfaktor sowie als Einschränkung ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten (Interview Aksu Yikama 2015; Interview Textil- und Bekleidungsproduzent A 2019), da alle baulichen Maßnahmen finanziell letztlich von ihnen getragen werden müssen (Interview OSB Velimeşe 2019).

6.3.4 Fazit Städtebau

Im dritten Analyseschritt wurden die städtebaulichen Muster des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe untersucht, die aus der planerisch ungesteuerten Ansiedlung global vernetzter Textil- und Bekleidungsfabriken entstanden sind. Es wurden lokale Nutzungsstrukturen und translokale Verflechtungen des Textilssektors wie auch der Einfluss der Stadtplanung auf die bauliche und funktionale Entwicklung des Gebiets beleuchtet. Damit haben sich territoriale Entwicklungseffekte der globalisierten Produktion auf städtebaulichem Maßstab offenbart. Auf dieser Grundlage kann für den Untersuchungsort Çorlu-Velimeşe die zweite Forschungsfrage (■ 3.a) beantwortet werden. Hierfür möchte ich zunächst zusammenfassend den Einfluss der vernetzten Produktion auf die städtebaulichen Strukturen diskutieren und anschließend erörtern, wie – im Gegenzug – die städtischen Strukturen, Entwicklungen und Planungsmaßnahmen die Produktionsaktivitäten und ihre räumlichen Muster beeinflusst haben.

Wie in Abschnitt 6.2 bereits dargelegt wurde, konnten sich besonders die Großbetriebe der seit den 1980er Jahren stark expandierenden, exportorientierten Istanbuler Textilindustrie – darunter einige große Jeansfabriken – die Standortvorteile der Region um Çorlu zunutze machen. Als dominierender Sektor hat die Textil- und Bekleidungsindustrie die bauliche Entwicklung des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe entscheidend vorangetrieben. Als Resultat zahlreicher individueller, planerisch kaum gesteuerter Fabrikansiedlungen der 1990er und frühen 2000er Jahre ist das Gebiet durch eine sehr fragmentarische Bebauung gekennzeichnet. Die ausgedehnten Industriehallen verteilen sich unregelmäßig und extensiv zwischen den landwirtschaftlichen Flächen entlang einer zentralen Verkehrsader und zeichnen das Bild einer zersiedelten, periurbanen Industrielandschaft. Diese ist zudem durch große translokale Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen (Schnellstraßen, Bahntrasse, Hochspannungsleitungen) geprägt. Mit Neil Brenner (2016) können wir hier von einer *operational landscape* im globalisierten Hinterland der Metropolpole sprechen. Gleichzeitig erscheint die infrastrukturelle Erschließung des Industriegebiets selbst noch unvollständig und improvisiert.

Während die großmaßstäbliche Textil- und Bekleidungsproduktion stark zur Entstehung und städtebaulichen Prägung des Industriegebiets beigetragen hat, hat sie in Architektur und Städtebau jedoch keine spezifischen Muster ausgebildet. Trotz mangelnder Planvorgaben hat sich hier ein relativ einheitlicher, generischer und stark globalisierter Architekturtyp durchgesetzt, der im standardisierten Baukastensystem wirtschaftliche Lösungen für die industrielle Massenproduktion verschiedener Sektoren bietet. Die Ballung von Wasch- und Färbeprozessen macht sich baulich nur durch die individuellen Kläranlagen der Fabriken bemerkbar. Ebenso wenig hat die Konzentration der überregional stark vernetzten Jeansproduktion zur Entfaltung lokaler

Produktionsnetzwerke geführt. Die Fabriken ließen sich individuell und unkoordiniert unter ähnlichen Bedingungen am gleichen Ort nieder und als Satelliten ihrer Istanbul Mutterunternehmen existieren sie auch heute vor allem nebeneinander, ohne nennenswerte lokale Synergien zu entfalten. Dies steht in starkem Gegensatz zu den intensiven Produktionsbeziehungen spezialisierter Kleinbetriebe in und um Merter (siehe Kapitel 5).

Die transnationalen Akteure und Dynamiken der Produktionsnetzwerke – etwa die wachsende Nachfrage und der Preis- und Zeitdruck der westeuropäischen Einkäufer – spielten zwar eine treibende Rolle bei der Verlagerung der Industrie nach Çorlu und sie bestimmen die Bedingungen der Bekleidungsproduktion (► 6.2), ihr direkter Einfluss auf städtebauliche Strukturen in Çorlu-Velimeşe ist aber gering, da die Fabriken wie auch die beauftragten Bau- und Planungsfirmen größtenteils in türkischer Hand sind.³⁷³ In baulicher Hinsicht beschränkt sich der unmittelbare transnationale Einfluss auf die Erfüllung der in den CSR-Richtlinien der Einkäufer geforderten Arbeitsschutz- und Umweltstandards – vor allem hinsichtlich der Existenz und Leistung der Kläranlagen.

Auch lokale planerische Regulierungsmaßnahmen beeinflussten die städtebauliche Entwicklung des Industriegebiets Çorlu-Velimeşe kaum: Die Industrieansammlung entstand ohne Gesamtplanung oder vorherige Flächenausweisung; Flächennutzungspläne wurden erst nachträglich erstellt und waren durch kommunale Grenzen limitiert. Erst infolge der umfangreichen Bemühungen um eine planerische Kontrolle von Industriewachstum und Umweltverschmutzung im Ergene-Becken während der 2000er Jahre wurden die weit verstreuten Fabriken entlang der Çerkezköy-Çorlu Yolu zu einer Organisierten Industriezone zusammengefasst und planerisch integriert. Diese planerische Maßnahme konnte bis zum letzten Feldaufenthalt (2019) zwar nur begrenzt auf die städtebauliche Struktur und infrastrukturelle Ausstattung des Gebiets Einfluss nehmen, sie beeinflusste aber die Produktionstätigkeit vor Ort sowie die räumlichen Muster der translokalen Produktionsnetzwerke.

Betrachtet man den Einfluss der baulichen Strukturen, städtischen Dynamiken und Planungsmaßnahmen auf die Produktionsaktivitäten der Textilindustrie in Çorlu-Velimeşe, kann man zunächst feststellen, dass das rasante Wachstum des Industriegebiets sowohl durch die städtische Expansion Istanbuls und die verfügbaren lokalen Ackerflächen für große Fabrikanlagen, als auch durch fehlende Planungsvorgaben und Restriktionen befördert wurde (► 6.2.4). Die Einleitung planerischer Maßnahmen zur Eindämmung der Umweltverschmutzung und des industriellen Sprawls führten hingegen zu deutlichen Einschränkungen für die Produktionsaktivitäten der lokalen Textilfabriken und zur Verhinderung einer weiteren Expansion von Betrieben mit Wasch- und Färbeprozessen. Dies wurde insbesondere durch die Anwendung des Planungsinstrumentes der OSB bewirkt, das eigentlich mit dem Ziel konzipiert worden war, die Industrieentwicklung – im Sinne des Strategic Coupling – zu befördern. Wie bereits für Istanbul gezeigt (► 4.2), wirkte auch hier die (nachträgliche) Planung in erster Linie einschränkend auf die betrachtete Produktionstätigkeit. Sie trug zur Standortverlagerung der Textilindustrie bei, die durch die steigenden Produktionskosten im Raum Çorlu und die relativen Vorteile anderer Standorte bereits angestoßen worden war (► 6.2.3). Damit nahmen Stadtentwicklungsprozesse wie auch planerische Maßnahmen letztlich Einfluss auf die räumliche Struktur und Reichweite der betroffenen Produktionsnetzwerke.

³⁷³ Damit unterscheidet sich die Türkei von anderen Produktionsländern der globalen Bekleidungsindustrie wie etwa Äthiopien, in denen vor allem transnationale Produktions-, Planungs- und Bauunternehmen tätig sind (Beyer und Hagemann 2018; 2021).

Die Beziehung zwischen transnational vernetzter Bekleidungsindustrie, gebauter Umwelt und Planung zeigt sich also auch auf städtebaulichem Maßstab als dynamisches Zusammenspiel. So hatte das resultierende, sukzessive Decoupling der Textil- und Bekleidungsproduktion am Standort Çorlu-Velimeşe (► **6.2.2**) wiederum Rückwirkungen auf die gebaute Umwelt: Fabriken und Grundstücke fielen brach. Doch trotz ihrer generischen, wenig zweckgebundenen Industriearchitektur haben sich die leerstehenden Fabrikbauten als ungeeignet für eine Nachnutzung erwiesen. Hier standen insbesondere die OSB-Regelungen – die Ansammlung von Schulden auf ungenutzten Grundstücken und der Ausschluss von Vermietungen – einer Anpassung der baulichen Strukturen an veränderte Bedingungen im Weg. Im Gegensatz zu Merter boten die städtebaulichen Strukturen in Çorlu-Velimeşe also bislang keinen Raum für einen dynamischen Nutzungswandel, wodurch der Flächenverbrauch in der Industriezone trotz des Leerstands weiter ansteigt (Stand 2019). Angesichts dieser Diskrepanz lässt sich die These aufstellen, dass die Bedingungen der Fast Fashion, die sich durch transnationale Produktionsnetzwerke vermitteln, hier zu einem entsprechenden „Fast Urbanism“ mit einer preisgünstigen und kurzlebigen Wegwerfarchitektur geführt haben, mit deren Auswirkungen die zukünftige Planung noch konfrontiert sein wird.

6.4 Architektur: Die Fabrikanlage von Aksu Yikama

Das Fabrikgebäude, in dem Aksu Yikama Kleidungsstücke wäscht und färbt, ist – wie die meisten Industriebauten in Çorlu-Velimeşe – durch eine horizontale, standardisierte Hallenstruktur und eine wenig repräsentative Zweckarchitektur geprägt. Zur Unterbringung der internen Arbeitsabläufe, der großen Wasch- und Färbemaschinen und der vergleichsweise hohen Produktionskapazitäten wurden große, ebenerdige und offene Räume geschaffen, die flexibel nutzbar und strukturierbar sind. Zum Zeitpunkt der Feldforschung war ein Teil der Produktionsflächen ungenutzt.

Abschnitt 6.4 widmet sich der Architektur der Fabrikanlage von Aksu Yikama und damit dem Maßstab eines einzelnen Gebäudekomplexes. Es wird die vierte Forschungsfrage adressiert, die auf die Analyse der gebauten Räume des jeweiligen Produktionsschritts abzielt und die Wechselwirkungen zwischen Architektur und räumlicher Organisation der Produktionsaktivität zu ergründen sucht (■ 3.a). Teilabschnitt 6.4.1 präsentiert die Ergebnisse der architektonischen Analyse. Zunächst werden die Umstände der Errichtung der Fabrik, ihre städtebauliche Einbettung und die Gliederung der Gesamtanlage in den Blick genommen. Die Fabrik wird hinsichtlich ihrer Bauvolumina, ihrer äußeren Erscheinung, ihrer inneren Struktur und Konstruktionsweise untersucht und bautypologisch charakterisiert. In Abschnitt 6.4.2 wird die Gebäudenutzung betrachtet: die räumliche Organisation der Produktionsbereiche und Arbeitsabläufe innerhalb der Fabrik sowie die Wechselwirkungen zwischen Gebäudearchitektur und Produktionsaktivitäten. Abschnitt 6.4.3 schließlich fasst die Erkenntnisse aus der Architekturanalyse in Bezug auf die Forschungsfrage zusammen.

6.4.1 Gebäudeanalyse

Entstehungsbedingungen und städtebauliche Situation

Von Mitte der 1980er Jahre bis zur Eröffnung der Fabrik in Çorlu betrieb das Unternehmen Aksu seine Wäscherei und Färberei in einem viergeschossigen Fabrikgebäude in Güneşli, einem Gewerbeviertel im westlichen Innenstadtdistrikt Istanbuls unweit von Merter. Auf einem nur 3.500 m² großen Grundstück³⁷⁴ nutzte die Firma etwa 10.000 m² Produktionsfläche. Laut Unternehmens-Homepage beschäftigte sie dort 1997 etwa 300 Mitarbeiter*innen und verarbeitete 60.000 Kleidungsstücke pro Tag in der Wäscherei und zehn Tonnen Kleidung in der Färberei. Um die Produktionsflächen auszudehnen, Kosten zu reduzieren und die Wasserversorgung zu sichern, entschied man sich in den 1990er Jahren für den Bau einer neuen Produktionsanlage in Çorlu-Velimeşe für das Waschen und Färben. Damit gab das Unternehmen auch dem Druck der Behörden nach, die umweltschädliche Betriebe aus dem Stadtgebiet Istanbuls zu verlagern suchten (Interview Aksu Yikama 2015) (► 6.2.2). Zur gleichen Zeit wurde das Unternehmen ausgebaut, indem eine Forschungs- und Entwicklungsabteilung und ein Betrieb für Bekleidungsproduktion geschaffen wurden (Unternehmens-Homepage). Mit der Expansion und Diversifizierung der Unternehmensgruppe wurden neue Standorte und Produktionsanlagen für spezifische Produktionsschritte etabliert, während das Gebäude in Güneşli nunmehr vor allem als Hauptverwaltung und logistisches Zentrum diente (► 6.1.1).

Im Jahr 1996 begann der Bau der Fabrik in dem entstehenden Industriegebiet nördlich von Çorlu, das durch die neue Autobahn gerade eine hervorragende Verkehrsanbindung an Istanbul

³⁷⁴ Eigene Berechnung auf Grundlage von Google Maps.

erhalten hatte und schnell wuchs (► **6.3.1**). Das etwa 45.000 m² umfassende Grundstück,³⁷⁵ das Aksu erworben hatte, erlaubte es, die voluminösen Wasch- und Färbemaschinen sowie alle weiteren Arbeitsschritte ebenerdig anzuordnen und damit die Abläufe effizienter zu gestalten (Interview Aksu Yikama 2015). Zudem bot das Grundstück ausreichend Platz, um eine Kläranlage und zusätzliche Flächen für die Bekleidungsproduktion unterzubringen (siehe unten). Die genauen planungsrechtlichen Umstände der Ansiedlung konnten im Rahmen der Feldforschung nicht ermittelt werden. Es ist aber wahrscheinlich, dass die Firma eine Baugenehmigung auf Grundlage einer Einzelplanung erhielt, da dieses Vorgehen in dem Gebiet, das während der 1990er Jahre nicht als Industriefläche ausgewiesen war, gängige Praxis war (► **6.2.3**). Dessen ungeachtet wurde Aksus Ansiedlung laut Aussage des Unternehmensvertreters durch staatliche Subventionen begünstigt (Interview Aksu Yikama 2015) (► **6.2.3**). 1998 nahm die Fabrik in Çorlu die Arbeit auf (Unternehmens-Homepage); im Jahr 2000 arbeitete sie im Vollbetrieb (Interview Aksu Yikama 2015).

Das Grundstück von Aksu Yikama befindet sich am Ende einer geraden Stichstraße, die von der Durchgangsstraße des Gebiets, der Çerkezköy-Çorlu Yolu, in Richtung Südosten führt. Entlang der Stichstraße befinden sich acht weitere Fabriken aus dem Textilsektor, darunter fünf Stoffproduzenten, eine Garnfabrik und zwei Reißverschlusshersteller (■ **6.4.a**). Einige von ihnen führen ebenfalls Wasch- und Färbeprozesse durch und sind entsprechend mit Kläranlagen ausgestattet. An der Mündung zur Hauptstraße weist eine Reihe großer, aufgeständerter Firmenschilder auf die Fabriken hin. Wie in der isometrischen Darstellung der städtebaulichen Situation (■ **6.4.a**) zu sehen ist, befinden sich zwischen den Fabriken einige unbebaute Parzellen, die zum Zeitpunkt der Feldforschung teilweise noch landwirtschaftlich genutzt wurden. Die Stichstraße führt durch eine Senke, bevor sie an ihrem südöstlichen Ende, wo sich Aksus Fabrik befindet, an die Feldflur und das Tal eines Baches grenzt, das die Organisierte Industriezone nach Süden begrenzt. Sie ist asphaltiert, aber von Schlaglöchern durchzogen. Die nicht befestigten Straßenränder sind von verschiedenen oberirdischen Stromleitungen gesäumt.

Der Lageplan in Abbildung ■ **6.4.b** zeigt die Gliederung der Flächen und die Anordnung der Bauten auf Aksus Grundstück. Der zentrale Teil des Grundstücks ist mit einem zusammenhängenden Komplex aus Fabrikhallen bebaut. Mit gut 18.000 m² nimmt dieser etwa 40 Prozent der Gesamtfläche ein.³⁷⁶ Der Komplex besteht aus sieben unterschiedlich langen, parallel aneinandergereihten Hallensegmenten mit nur leicht geneigten Satteldächern. Die Untergliederung, die sich bei fast allen Fabriken in der Industriezone Velimeşe in ähnlicher Weise zeigt, resultiert aus ihrer standardisierten Tragstruktur, bei der die Dachträger die Breite der Hallensegmente überspannen. In Aksus Hallenkomplex lassen sich zwei Bereiche unterscheiden: Der größere Bereich im Süden wird aus fünf Hallensegmenten gebildet, die jeweils 20 Meter breit, etwa 12 Meter hoch und bis zu 140 Meter lang sind. Auf der nördlichen Seite des Grundstücks schließt ein Bereich aus zwei zweigeschossigen Hallensegmenten an, die sich durch ihre größere Breite und Höhe abheben und an der Stirnseite ein Stück zurückgesetzt sind. Der Hallenkomplex wird durch verschiedene Nebengebäude ergänzt, die vor allem auf dem hinteren, der Straße abgewandten Teil des Grundstücks angeordnet sind. So befinden sich an der östlichen Ecke der Parzelle ein zweigeschossiges Heizhaus, das der Bereitstellung von heißem Wasser, Elektrizität und Druckluft dient und von drei hohen Schornsteinen überragt wird, und zwei größere Lagerschuppen. An das Heizhaus schließt vorn die biologische und chemische Kläranlage an, die aus drei großen Belüftungsbecken sowie kleineren Neutralisierungs- und

³⁷⁵ Die Grundstücksfläche lässt sich aus dem digitalen Bestandsplan der Industriezone Velimeşe ermitteln, den ich 2015 von der OSB-Verwaltung erhielt.

³⁷⁶ Nach eigenen Berechnungen aus dem digitalen Bestandsplan der OSB Velimeşe.

Abscheidebecken und einem Betriebsgebäude besteht. Die Kläranlage wurde laut Angaben des Unternehmensvertreters zeitgleich mit der Fabrik errichtet und mehrmals aufgerüstet, um den steigenden Ansprüchen des Umweltministeriums wie auch der Brands und Einkäufer der hier verarbeiteten Kleidung zu entsprechen (Interview Aksu Yikama 2015).

Der Rest des Grundstücks ist vor allem mit asphaltierten Erschließungsflächen und Abstandsgrün bedeckt. Vor der Hallenfront befinden sich breite Park- und Anlieferflächen und der gesamte Hallenbereich ist von einem Fahrweg umschlossen. Die Restflächen sind durch Grünstreifen definiert, die mit gelb-weiß gestrichenen Betonsteinen eingefasst sind. Am Rand einer größeren Grünfläche an der südlichen Ecke des Grundstücks steht ein Transformatorenhaus. Daran schließen sich einige einfach konstruierte, in Hufeisenform angeordnete Überdachungen an, die den Beschäftigten in ihren Arbeitspausen geschützte Sitzplätze bieten (■ 6.4.c, Foto 5). Der Aufenthaltsbereich wirkt unwirtlich und improvisiert, die einfachen Baumaterialien sind schon leicht verwittert. Quer über diesen südöstlichen Teil des Grundstücks verlaufen Überland-Hochspannungsleitungen, die von einem großen Leitungsmast nahe dem Heizhaus getragen werden. Das gesamte Grundstück ist umzäunt. Die Zufahrt befindet sich auf der Mitte der Straßenseite, sie ist mit einem Rolltor und einer Schranke gesichert und wird auf der einen Seite von einem Pförtnerhäuschen und auf der anderen Seite von einem Container mit Geldautomat flankiert. (■ 6.4.c, Fotos).

Mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von etwa 0,53³⁷⁷ liegt das Maß der Grundstücksüberbauung im Rahmen der hier seit 2013 gültigen baulichen Vorgaben für Organisierte Industriezonen, die eine GRZ von 0,55 erlauben (Metropol Planlama 2014) (► 6.3.3). Auch die Abstandsflächen der Fabrikhallen zu den Grundstücksgrenzen und die interne Ringstraße entsprechen weitgehend den Vorgaben des nachträglich erstellten Bebauungsplans. Nur die Platzierung der Nebengebäude und der Kläranlage direkt an der Grundstücksgrenze wäre nach den Abstandsregeln im aktuellen Bebauungsplan nicht mehr möglich (■ 6.3.p). Obwohl es zum Zeitpunkt der Planung der Fabrik keinen Bebauungsplan für das Gebiet gegeben hat (► 6.3.3), wurden also bei der Bebauung des Grundstücks gängige Bauregeln für Industriegebiete berücksichtigt. Dies lässt entweder darauf schließen, dass aus einer behördlichen Einzelplanung für das Grundstück entsprechende Vorgaben hervorgegangen sind oder dass die Bauregeln in Hinblick auf eine spätere Legalisierung beachtet wurden. Die annähernd regelkonforme Grundstücksbebauung steht jedoch im Kontrast zum ungeplanten städtebaulichen Kontext und den improvisierten städtischen Infrastrukturen (► 6.3.3).

Baukörper, Fassadengestaltung und innere Struktur

Die Gebäudeteile, die von Aksu Yikama als Produktionsflächen genutzt werden, sind in Abbildung ■ 6.4.b hervorgehoben. Sie befinden sich in dem größeren, eingeschossigen Hallenbereich. In dem zweigeschossigen Bereich im nördlichen Teil des Grundstücks operiert die Schnittabteilung von Aksu Konfeksiyon, eines Bekleidungsunternehmens derselben Firmen-
gruppe (Interview Aksu Yikama 2017, Unternehmens-Hompage).³⁷⁸ Von dem verbleibenden eingeschossigen Bereich nutzt die Wäscherei und Färberei eine Fläche von knapp 7.900 m² in den mittleren zwei Hallensegmenten und in Teilbereichen der Nachbarhallen. Die übrigen Hallenflächen standen zum Zeitpunkt der Feldforschung (Oktober 2015) leer.

³⁷⁷ Die GRZ von 0,53, ermittelt nach eigenen Berechnungen aus dem Bestandsplan der Industriezone Velimeşe, entspricht einer Überbauung von 53 Prozent der Grundstücksfläche.

³⁷⁸ Während der Feldforschung konnte ich weder diesen Teil des Komplexes besuchen, noch konnte ich ein Interview mit einem Vertretenden des Bekleidungsunternehmens führen.

Die Stirnseiten der Hallen bilden die Straßenfront der Fabrik. Sie sind teilweise mehrgeschossig ausgebaut und beherbergen Verwaltungs- und Nebenräume. Dahinter befinden sich die Produktionsflächen. Die Erschließung erfolgt über die Stirnseite: An jedem der zwei Hallenbereiche befinden sich zwei Personeneingänge, die durch herausgeschobene Windfänge mit massiven Dachplateaus betont sind. Für die Warenlieferung wird Aksu Yikamas Produktionsbereich auf der Straßenseite zudem durch zwei große Schiebetore erschlossen. Wie die Gebäudeansicht (■ 6.4.c) zeigt, ist die Straßenfassade durch die Mehrgeschossigkeit geprägt: Der niedrigere Hallenbereich weist horizontale Fensterbänder in zwei Geschossen auf, der höhere zeigt ein dreigeschossiges Fensterraster. Die Profile der weitgehend einheitlich großen Fenster heben sich durch ihre leuchtend blaue Farbe von den Außenwänden ab. Die Betonwände des niedrigeren Hallenbereichs sind rot gestrichen und durch vertikale weiße Streifen strukturiert, die den Fensterrhythmus aufnehmen und Pilaster andeuten. Der höhere Hallenbereich ist dagegen grau gestrichen und das zweite Obergeschoss ist mit leicht vorspringenden grauen Fassadenplatten verblendet. In beiden Hallenbereichen sind die Dachabschlüsse durch blaue Blechverkleidungen betont, die mit der Farbe der Fensterprofile korrespondieren. Im dreigeschossigen Bereich werden die flachen Dachgiebel durch ein breites horizontales Band verdeckt, während sich die Giebel im niedrigeren Hallenbereich in der Verblendung abzeichnen, sodass sie in Kombination mit den weißen Vertikalstreifen auf eine klassische Tempelfront verweisen. Das Farbschema der Straßenfassade wird auch an den Seitenwänden und Nebengebäuden als Motiv aufgenommen; ihre Gestaltung ist aber stärker durch funktionale und technische Aspekte bestimmt.

Der Gesamteindruck der Fassaden ist nüchtern und rational. Obwohl Gestaltungsabsichten erkennbar sind, ist die Fabrikarchitektur nicht betont auf repräsentative Wirkung ausgelegt: Es prangt kein Firmenlogo am Gebäude und abgesehen von Farbrhythmus und Gliederung weist die Straßenfassade keine besonderen Gestaltungs- oder Schmuckelemente auf. Im Gegensatz zu einigen Fabriken in der Nachbarschaft ist zudem der Unterschied zwischen Straßenfassade und Seitenwänden weniger stark ausgeprägt (■ 6.3.g). Der repräsentative Charakter wird zudem durch nachträgliche Anpassungen gemindert – etwa durch an den Fenstern angebrachte Klimaanlageanlagen oder einen provisorischen Anbau aus Trapezblech am zurückspringenden nördlichen Hallensegment. Trotz dieser Einschränkungen sowie der leicht verwitterten Anstriche macht die Fabrik samt der vorgelagerten bepflanzten Grünstreifen einen gepflegten Eindruck.

In der Grundrisszeichnung (■ 6.4.d) ist die innere Gliederung des Produktionsbereichs von Aksu Yikama zu sehen. Das Unternehmen nutzt für seine Wasch- und Färbeprozesse zwei komplette Hallensegmente sowie die vorderen Raumabschnitte der angrenzenden Segmente. Während sich die Büros und Labore, die Lieferbereiche und die Nebenräume für die Beschäftigten zur Straßenseite hin orientieren und teilweise zweigeschossig organisiert sind, verteilen sich die Produktionsbereiche ebenerdig in der Tiefe der Hallen. Diese sind durch Längswände voneinander separiert, aber ansonsten weitgehend offen gehalten. Eine funktionale Gliederung ergibt sich vor allem durch die Positionierung der verschiedenen Maschinen und Arbeitsplätze sowie durch vereinzelte strukturierende Baumaßnahmen (► 6.4.3).

Die Tragstruktur der Hallen besteht aus einem Skelett aus Stahlbetonfertigteilen: Stützenreihen entlang der Längsseiten mit jeweils etwa zehn Metern Abstand tragen die Hauptträger, die die etwa 20 Meter breiten Hallen überspannen und an der Oberseite entsprechend der Dachneigung abgeschrägt sind. Nebenträger aus Stahl tragen wiederum die Dachflächen, die entlang des Firsts von einem durchlaufenden Oberlicht unterbrochen sind. Die Außenwände und die Längswände zwischen den Hallensegmenten, die das tragende Skelett aussteifen, bestehen aus Beton oder verputztem Mauerwerk mit weißem Anstrich im Innern. Die Trennwände innerhalb der

einzelnen Hallen sind größtenteils in Leichtbauweise, aus Sandwichplatten oder Trapezblech, ausgeführt. Stahlgerüste und Konsolen an den Hallenwänden tragen zahlreiche Leitungen, die Wasser, Strom, Warm- und Druckluft zu den Maschinen und Arbeitsplätzen befördern und für die Entlüftung der Hallen sorgen. Auf dem rohen Estrichfußboden sind die Rettungswege zu den nächstgelegenen Ausgängen mit gelben Linien und Pfeilen markiert. Damit entspricht Aksu nicht nur den türkischen Brandschutzauflagen, sondern auch den CSR-Richtlinien der Einkäufer für den Arbeitsschutz, die sich meist auf die nationalen Standards beziehen (Hagemann und Beyer 2017). Der Raumeindruck der Innenflächen ist geprägt von der offenen Dachkonstruktion, den technischen Anlagen und einfachen Materialien – Estrich, Beton, Stahl und leicht verwitterte Wandanstriche – sowie durch helles Neonlicht (■ 6.4.f).

Typologisch reiht sich die Produktionsanlage von Aksu Yikama in den Kanon der Fabrikbauten der Industriezone Velimeşe ein, der im vorigen Abschnitt anhand von Abbildung ■ 6.3.g analysiert wurde: Das betrifft den Aufbau der Produktionshallen aus einzelnen langen Hallensegmenten in den gebräuchlichen Abmessungen, die einfache, wirtschaftliche und rationale Architektur sowie die Platzierung auf dem Grundstück mit kleineren Nebengebäuden und Kläranlage. Da der Unternehmenssitz mit den Verwaltungsfunktionen in Istanbul angesiedelt ist, ist hier kein großer Bürotrakt erforderlich und der Repräsentationsanspruch spielt eine untergeordnete Rolle. So folgt die Straßenansicht weitgehend der Nutzung und Konstruktion des Gebäudes und nur über die farbliche Gliederung kommt ein übergeordnetes Gestaltungskonzept zum Ausdruck. Der rationalen baulichen Form, standardisierten Tragstruktur und einfachen Materialität nach zu urteilen stand hier die preisgünstige und schnelle Errichtung der Fabrik im Vordergrund, wie sie in der Türkei meist von spezialisierten Planungsbüros aus einer Hand angeboten wird (Interview Industriearchitekt 2015).

6.4.2 Gebäudenutzung und Interaktion mit der baulichen Struktur

Wie in Abbildung ■ 6.4.b zu sehen ist, nutzt Aksu Yikama im niedrigen Teil des Hallenkomplexes nur etwas mehr als die Hälfte der verfügbaren Produktionsflächen. Die beiden zum Zeitpunkt der Feldforschung (Oktober 2015) leer stehenden südlichen Hallensegmente seien bis vor kurzem an eine andere Jeans-Wäscherei vermietet worden, so der Leiter der Färbeabteilung (Interview Aksu Yikama 2015). Das lässt sich damit erklären, dass sich die Produktionskapazitäten der Wäscherei und Färberei seit dem Umzug aus Güneşli deutlich reduziert haben: Mit täglich etwa 25.000 Kleidungsstücken in der Wäscherei und etwa fünf Tonnen Kleidung in der Färberei betragen diese im Jahr 2015 nur noch etwa die Hälfte der Kapazitäten von 1997 (► 6.4.1). Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der Beschäftigten von 300 auf 200 (Unternehmens-Homepage, Interview Aksu Yikama 2015, 2017). Zum einen liegt es also nahe, dass sich Aksus Raumbedarf seit der Inbetriebnahme der Fabrik stark reduziert hat. Zum anderen war möglicherweise bereits beim Bau der Fabrik die Vermietung von Flächen³⁷⁹ oder eine spätere Expansion eingeplant.³⁸⁰

Die Grundrisszeichnung (■ 6.4.d) zeigt die Nutzungsstruktur der Produktionsbereiche: An der Frontseite des Hallenkomplexes sind die Verwaltungs- und Nebenräume sowie die Anlieferbereiche angeordnet, die als Schleusen- oder Erschließungszonen funktional zwischen dem

³⁷⁹ Diese Praxis war hier laut Geschäftsführer der OSB Velimeşe durchaus üblich (Interview OSB Velimeşe 2019), und auch die 2015 beendete Vermietung der südlichen Hallensegmente weist darauf hin (Interview Aksu Yikama 2015).

³⁸⁰ Im Rettungs- und Maschinenplan, der in der Fabrik aushängt, werden die südlichen Hallensegmente, die kürzlich noch vermietet waren, als „geplanter Bereich“ bezeichnet. Ein Unternehmensvertreter von Aksu Yikama wollte im E-Mail-Interview jedoch keine Angaben zu Planung und Nutzung der räumlichen Kapazitäten machen (Interview Aksu Yikama 2017).

Außenraum und den Produktionshallen vermitteln. Im vorderen Teil der südlichen Hallensegmente befinden sich im Erdgeschoss die Umkleide-, Sanitär- und Gebetsräume für die Beschäftigten sowie die Küche und die Kantine; im Obergeschoss sind Büros und Besprechungsräume untergebracht. An der Frontseite der zwei langen Produktionshallen sind Büroräume, Wasch- und Färbelabore sowie die Bereiche für Warenanlieferung und Qualitätskontrolle angeordnet. Nur der kleine Bürotrakt ist hier zweigeschossig ausgeprägt. Im nördlichen, etwas zurückgesetzten Hallensegment befindet sich nach vorn der Bereich für den Warenversand, der – wie die Warenanlieferung – durch ein großes Schiebetor für Kleintransporter befahrbar ist. Die zwei langen Produktionshallen gliedern sich in „nasse“ und „trockene“ Arbeitsgänge (Interview Aksu Yikama 2015) (► **6.1.1**), die durch eine Längswand weitgehend voneinander separiert sind.

In der südlich liegenden Halle (Halle 1) sind die „nassen“ Arbeitsgänge versammelt: Gleich hinter den Anlieferflächen, Büros und Laborräumen befindet sich die Färbeabteilung. Hier reihen sich auf der linken Seite der Halle etwa 22 Färbemaschinen mit 50 bis 250 Kilogramm Fassungsvermögen und Kantnlängen von bis zu 3,75 Metern. Auf der rechten Seite sind in mehreren Reihen verschiedene Schleudermaschinen und etwa 20 kleine Färbemaschinen für Probefärbungen angeordnet. In der hinteren Hälfte der Halle befindet sich die Waschabteilung mit 22 Waschmaschinen auf beiden Hallenseiten, die bis zu 200 Kilogramm Fassungsvermögen haben und für unterschiedliche Waschgänge wie etwa Enzyme Wash oder Stone Wash vorgesehen sind (► **6.1.1**). In der Mitte steht eine voluminöse Maschine, mit deren Hilfe die Steine nach dem Stone Wash aus der Kleidung extrahiert werden. Am Ende des Hallensegments ist das Lager für Chemikalien und Farben durch eine raumhohe Trennwand vom Rest der Halle separiert (Fotos in ■ **6.4.f**).

Halle 1 ist über drei Durchgänge mit Halle 2 verbunden, in der die „trockenen“ Arbeitsgänge durchgeführt werden. In der hinteren Hallenhälfte finden die manuellen Arbeitsschritte statt: Auf der rechten Seite reihen sich gut 20 Arbeitsplätze für das Aufsprühen von Bleiche auf bestimmte Teile der Jeans. Am Ende der Halle befindet sich ein Ofen, in dem die aufgetragenen Chemikalien fixiert werden. Auf der linken Hallenseite gibt es eine Reihe verschiedener Arbeitsplätze, an denen nach dem Waschen mithilfe von Schleifgeräten punktuelle „Destroy-Effekte“ (Abrieb oder Löcher) an den Hosen ausgeführt werden. In der vorderen Hälfte von Halle 2 sind etwa 15 große Trocknungsmaschinen angeordnet, und ganz vorn wird an fünf großen, hell beleuchteten Tischen die Qualitätskontrolle durchgeführt. Das nördlich angrenzende Hallensegment (Halle 3) wird nur im vorderen Teil genutzt, der durch eine Trennwand komplett vom Rest der Halle separiert ist. Hier findet ein weiterer manueller Arbeitsschritt statt: An etwa 25 Arbeitsplätzen werden die Jeans manuell stellenweise mit Schleifmaterialien bearbeitet, um zum Beispiel Falten im Leistenbereich zu simulieren („Moustache-Effekt“). An der ebenfalls durch eine Wand abgeteilten Frontseite der Halle warten dann die fertig bearbeiteten Kleidungsstücke auf Gitterwagen auf den Abtransport (Fotos in ■ **6.4.f**).

Abbildung ■ **6.4.e** zeigt je eine beispielhafte Warenzirkulation innerhalb der Fabrik für Wasch- und für Färbeprozesse. Aus dem Flussdiagramm geht hervor, dass im Fall von Färbeaufträgen die Waren die Fabrik in idealer Weise durchlaufen, da die Arbeitsgänge in räumlicher Abfolge angeordnet sind. Von der Anlieferung in Halle 1 gelangen die Waren in die angrenzende Färbeabteilung, von dort bei Bedarf in die Wäscherei und danach zur Trocknung in Halle 2, um anschließend zur Qualitätskontrolle und von dort in die Halle 3 zum Warenversand gebracht zu werden. Im typischen Fall von Waschaufträgen sind hingegen die manuellen Arbeitsgänge den Waschgängen vorgeschaltet – so werden die Waren von der Anlieferung (Halle 1) zunächst zur Schleifbearbeitung in Halle 3 gebracht, anschließend zur Sprühbehandlung in Halle 2 und erst

dann zur Waschabteilung in Halle 1. Von hier geht es dann wieder in Halle 2 zu den Trocknern, bei Bedarf zur manuellen Bearbeitung für „Destroy-Effekte“, zur Qualitätskontrolle und schließlich zum Versand in Halle 3 (Interview Aksu Yikama 2015). Die Trennung der „nassen“ und „trockenen“ Arbeitsgänge sowie die Anforderungen der An- und Ablieferung haben offenbar den größten Einfluss auf die räumliche Anordnung der Arbeitsprozesse. Die Reihenfolge der Arbeitsgänge ist hingegen veränderlich und wird organisiert, indem die Waren mit Rollwannen oder Gitterwagen innerhalb der Fabrik transportiert werden.

Die Architektur der Fabrikhallen ist also, obwohl für den spezifischen Zweck des Waschens und Färbens geplant, nicht spezifisch auf diese Funktionen zugeschnitten. Die generische Architektur folgt vielmehr der übergeordneten Logik der Wirtschaftlichkeit und den Bauregeln der Industriepanung, die weltweit in ähnlicher Form wirksam sind und zu ähnlichen Typen von Industriebauten führen. Während es eine Reihe von Industrie-sektoren gibt, die sehr spezifische räumliche Dimensionen und Bedingungen erfordern,³⁸¹ lassen sich im Bereich der Textilindustrie Maschinen und Prozesse flexibel in die standardisierten Hallen einpassen. Dies gilt auch für die meisten anderen Sektoren, die in der Industriezone Velimeşe zu finden sind. In der Fabrikanlage von Aksu Yikama folgt die Anordnung der Produktionsschritte der bestehenden Gliederung der Hallen. Die Nebengebäude und technischen Anlagen außerhalb der Fabrikhallen – das Heizhaus und die Kläranlage – sind hingegen spezifischer auf den Bedarf der Wäscherei und Färberei zugeschnitten.

Die bauliche Struktur folgt also nur bedingt den Anforderungen der spezifischen Nutzung, vielmehr passen sich die Produktionsbereiche in die räumlichen Gegebenheiten der offenen Hallen ein. Dennoch sind nach dem Bau der Fabrik offenbar verschiedene Anpassungen der Bausubstanz notwendig geworden, um veränderten Bedarfen gerecht zu werden. So wurden zur Unterbringung spezifischer Nutzungsbereiche (Chemikalienlager, Labor, Büro) einzelne Bereiche innerhalb der Hallensegmente durch leichte Trennwände oder eingestellte Raumcontainer abgetrennt. Für eine bessere innere Durchwegung wurden zudem nachträglich Durchbrüche in den Längswänden realisiert, die aufgrund ihrer aussteifenden Funktion die flexible Nutzbarkeit der Hallen beeinträchtigen. Der dreiecksförmige Zuschnitt einiger Durchgänge weist darauf hin, dass sie statischen Einschränkungen unterliegen und konstruktiv nicht eingeplant waren (Foto in ■ 6.4.f). Die überschüssigen räumlichen Kapazitäten erlauben es dem Unternehmen, Teilbereiche der Nachbarhallen nach Bedarf durch einfache bauliche Eingriffe hinzuzuziehen. Gleichzeitig steht jedoch ein Großteil der Flächen trotz der nutzungsneutralen Architektur leer – unter anderem auch deshalb, weil eine Vermietung an andere Firmen aufgrund der gesetzlichen Richtlinien für OSB nicht mehr gestattet ist (Interview OSB Velimeşe 2019) (► 6.3.3).

6.4.3 Fazit Architektur

Anhand der räumlichen Analyse des Gebäudekomplexes, seiner Architektur und Nutzungsstruktur, konnte in Abschnitt 6.4 die vierte Forschungsfrage beantwortet werden (■ 3.a). Das Waschen und Färben von fertig genähter Bekleidung, vor allem Jeans, findet im Fall von Aksu Yikama in einem Gebäudekomplex mit einfacher Industriearchitektur statt, die vor allem funktionalen, wirtschaftlichen und baurechtlichen Kriterien gerecht wird und keinen großen Repräsentationsanspruch hat. Im Gegensatz zu anderen Produktionsschritten wie etwa dem Nähen ist die große Dimensionierung der Hallen Voraussetzung für die Unterbringung der voluminösen

³⁸¹ Als Beispiel sei hier die Kabelproduktion genannt, die im Fall der Fabrik Vatan in Çorlu-Velimeşe ein 60 Meter hohes Gebäude erforderlich machte (Interview OSB Velimeşe 2015). Auch die Schwerindustrie, die chemische Industrie oder – im Kontrast dazu – die Herstellung von Computerchips stellen besondere Bedingungen an die Gebäudeform oder ihre physischen Eigenschaften.

Wasch-, Färbe- und Trocknungsmaschinen. In Çorlu-Velimeşe haben sich – aus den bereits dargestellten Gründen (► **6.2.2**) – zudem vor allem Betriebe mit verhältnismäßig großen Produktionskapazitäten wie Aksu Yikama niedergelassen. Die ausgedehnten Grundstücksflächen des entstehenden Industriegebiets ermöglichten es, die Arbeitsabläufe ebenerdig in horizontalen Hallen zu organisieren und die notwendigen technischen Anlagen zur Wasserver- und -entsorgung unterzubringen.

Doch obwohl das Fabrikgebäude für den Zweck des Waschens und Färbens von Textilien gebaut wurde, gibt es seine genaue Funktion nach außen kaum preis: Zwar handelt es sich typologisch klar um ein Industriegebäude, darüber hinaus bleibt seine Architektur jedoch unspezifisch: Weder zeigt sie Spezifika der Textilproduktion noch offenbart sie lokale Besonderheiten. Angedrieben vor allem durch die Textilindustrie verbreitete sich im Raum Çorlu eine generische Industriearchitektur, wie sie für Leichtindustriegebiete in den städtischen Peripherien vieler Weltregionen gebräuchlich ist. Doch während die Produktionsbeziehungen der ansässigen Unternehmen zu global agierenden, insbesondere europäischen Modeunternehmen eine entscheidende Rolle für die Entstehung dieser Fabriken spielten, blieb der Einfluss transnationaler Kräfte auf die Architekturproduktion gering. Planung und Bau der Fabrik von Aksu Yikama lagen – wie bei den meisten türkischen Betrieben in der Industriezone Çorlu-Velimeşe – in türkischer Hand. Die grundlegenden CSR-Leitlinien der internationalen Einkaufsunternehmen in Bezug auf den Arbeitsschutz waren bereits durch die Einhaltung der nationalen Normen erfüllt.³⁸² Denn trotz fehlender Bebauungspläne wurde der Bau der Fabrik im Rahmen gängiger Bauvorschriften für Industriebauten professionell geplant und ausgeführt. Der Charakter des Ungeplanten, der sich im städtebaulichen Maßstab in der zersiedelten Baustruktur und den provisorischen Infrastrukturen äußert, tritt damit im architektonischen Maßstab kaum in Erscheinung. Allenfalls die nachträglichen Anpassungen der Architektur an Nutzungsänderungen haben improvisierten Charakter.

Während spezifische Servicefunktionen in differenzierten Raumstrukturen in den Randbereichen des Grundstücks bzw. der Hallen untergebracht sind, bleibt die Architektur der Hallenräume offen und nutzungsneutral und die zentralen Produktionsaktivitäten können relativ flexibel darin organisiert werden. Hier determiniert also weder die Nutzung die gesamte Architektur noch gibt die bauliche Struktur die Nutzungsweise gänzlich vor. Dennoch auftretende Konflikte zwischen Produktionsaktivitäten und Architektur wurden durch kleine bauliche Eingriffe behoben. Doch trotz der wenig zweckdeterminierenden Industriearchitektur finden ungenutzte Flächen – im Fall von Aksu Yikama wie auch bei anderen Produktionsanlagen in Çorlu-Velimeşe – nur schwer eine Nachnutzung. Dies ist den nachträglichen Regulierungen durch die OSB-Gründung, aber auch der billigen Bauweise und den schnell veraltenden baulichen Standards geschuldet (► **6.3.3**). Im Vergleich zu den Gewerbebauten Merters scheinen die Industriebauten in Çorlu-Velimeşe weniger anpassungsfähig in Hinblick auf einen Nutzungswandel – gerade angesichts des langsamen Rückzugs der Textil- und Bekleidungsindustrie im letzten Jahrzehnt. Während in den 1990er Jahren die schnelle und günstige Bauweise der Produktionsstätten in Çorlu-Velimeşe die zügige Expansion der Textilbetriebe zu Massenproduktionsunternehmen ermöglichte und damit das Coupling der Region Çorlu mit der Textil- und Bekleidungsindustrie beförderte, stellt sie heute für ein erneutes Coupling eher ein Hindernis dar. Aus der Nutzung gefallene Gebäude(-teile) werden zu lästigen Überbleibseln vergangener Expansion und beeinträchtigen die Vermarktung der Grundstücke. Sie sind oftmals das

³⁸² Die Arbeitsschutzanforderungen der internationalen Einkäufer, etwa zu Gebäudestatik und Brandschutz (Hagemann und Beyer 2017), gaben der Umsetzung der nationalen Baugesetze beim Bau der Produktionsanlagen wahrscheinlich noch mehr Gewicht.

Ergebnis einer Wegwerfarchitektur, die mit dem Fast-Fashion-System korrespondiert (► **6.3.4**).
Es bleibt abzuwarten, ob Aksu Yikama mittelfristig seine Fabrikanlage in Çorlu-Velimeşe aufgeben wird und damit auch diese Architektur obsolet wird.

Kapitel 7. Schlussdiskussion

Die vorliegende Forschungsarbeit hat Güterflüsse und Produktionsbeziehungen der globalisierten Bekleidungsindustrie zum Ausgangspunkt für eine stadträumliche Untersuchung verschiedener Produktionsstandorte in Istanbul genommen. Mit der systematischen Analyse der Untersuchungsorte Merter und Çorlu liefert die Arbeit ein erstes Modell dafür, wie Güterketten- und Stadtforschung in eine städtebaulich orientierte empirische Forschung integriert werden können. Durch relationale und territoriale Untersuchungsperspektiven wurde das vielschichtige und multiskalare Zusammenspiel von Produktionsnetzwerk und Ort aufgezeigt. Die Forschungsergebnisse liefern ein Bild davon, wie sich die räumliche Logik der globalisierten Produktion durch verschiedene Maßstabsebenen hindurchzieht und wie sich die transnationalen Güterflüsse und die materiellen Räume, die sie durchkreuzen, gegenseitig formen.

Die Schlussdiskussion setzt zunächst die wichtigsten Ergebnisse der beiden Ortsuntersuchungen vergleichend in Bezug (Abschnitt 7.1). Anschließend werden die übergeordneten Forschungsfragen anhand einer breiteren Betrachtung der räumlichen Muster und Dynamiken der globalisierten Bekleidungsproduktion in Istanbul und der Diskussion ihrer multiskalaren Einflussfaktoren beantwortet (Abschnitt 7.2). In Abschnitt 7.3 wird die Relevanz des Forschungsansatzes für die Stadt- und Güterkettenforschung herausgearbeitet und Abschnitt 7.4 gibt einen Ausblick auf Felder zukünftiger Forschung sowie den möglichen Nutzen für die angewandte Stadtplanung und Architektur.

7.1 Relationaler Vergleich der Untersuchungsorte

Meine empirische Untersuchung hat ausgehend von zwei beispielhaften Unternehmen die Standorte unterschiedlicher Produktionsabschnitte bzw. Kettensegmente der globalisierten Bekleidungsproduktion unter die Lupe genommen: erstens einen kleineren Bekleidungsproduzenten und First-Tier-Supplier für Rundstrickprodukte; zweitens ein Second-Tier-Unternehmen, das auf das Waschen und Färben von Jeans spezialisiert ist. Im Zentrum der Untersuchung standen aber zwei unterschiedliche Orte, die für die Istanbuler Bekleidungsindustrie eine jeweils besondere Bedeutung erlangten und in den letzten drei bis vier Jahrzehnten entscheidend durch diese geprägt worden sind. Anhand der beiden Untersuchungsorte wurde – gemäß dem in Abschnitt 3.3 eingeführten Analyserahmen – die Interaktion zwischen den globalen Netzwerken der Bekleidungsindustrie und ihren städtischen Standorten auf verschiedenen Maßstabsebenen analysiert. Damit wurden innerhalb der Kapitel 5 und 6 die Forschungsfragen in Bezug auf die einzelnen Standorte beantwortet. Im Folgenden möchte ich die wichtigsten Ergebnisse der vier Analyseschritte (siehe Forschungsfragen in ■ 3.a und Analysematrix in ■ 3.3.b) aus beiden Untersuchungsorten vergleichend miteinander in Bezug setzen. Hierbei geht es, wie in Abschnitt 3.2 herausgestellt, um eine relationale Betrachtung zweier Untersuchungsorte aus einer breit konzipierten Fallstudie, nicht um den klassischen Vergleich von zwei Fallbeispielen (vgl. Robinson 2011).

Akteur und Netzwerk

Beide Akteure – das Bekleidungsunternehmen Yilmaz Giyim und die Wäscherei und Färberei Aksu Yikama – sind während des Exportbooms der 1980er und 1990er Jahre von Spezialbetrieben zu Full-Package-Bekleidungsproduzenten und zu kleinen Unternehmensgruppen expandiert, die in verschiedenen Bereichen der Produktionskette aktiv sind. Gleichzeitig verlagerte sich ihre Produktion von sehr zentralen Lagen an immer peripherere Standorte, während die

Unternehmensleitungen in der Innenstadt blieben. Beide Unternehmen arbeiten für den westeuropäischen Modemarkt und sind in die für die türkische Bekleidungsherstellung typischen arbeitsteiligen Netzwerke aus verschiedenen Firmen und Standorten eingebunden. In beiden Fällen bleiben die Produktionsprozesse weitgehend auf den Großraum Istanbul beschränkt. Yilmaz Giyim bedient als kleine Firma eher einen Nischenmarkt, seine begrenzten Produktionsmengen kann er in engem Umkreis produzieren lassen. Aksu Yikama hingegen arbeitet in größerem Maßstab für die Lieferanten führender Brands und Einzelhandelsketten im Fast-Fashion-Bereich; seine Produktionsbeziehungen erstrecken sich bis ins entferntere Hinterland der Stadtregion. Die Angebote beider Firmen beruhen auf spezifischen Modetrends, die arbeitsintensive Techniken erfordern – aufwendige Applikationen sowie die Waschung und Bearbeitung von Jeans. Sie sind somit abhängig von einer anhaltenden Nachfrage nach diesen Trends.

Ort

Merter und Çorlu sind zwei von zahlreichen Standorten der Bekleidungsindustrie in der Region Istanbul, die bestimmte Spezialisierungen innerhalb der stark ausgeprägten räumlichen Arbeitsteilung angenommen haben. Dabei erfüllen sie unterschiedliche Funktionen für die jeweiligen Produktionsnetzwerke: Während Merter noch immer die Funktion eines hochverdichteten Textilclusters (vgl. „marshallian district“, Markusen 1996) und einer Schnittstelle zu den kleinteiligen Produktionsstrukturen der Umgebung innehat, die besonders einem kleinen *Cutting-&-finishing*-Betrieb nützt, kann Çorlu als ausgelagerte Produktionsplattform (vgl. „assembly platform“, Coe und Yeung 2015; bzw. „satellite industrial platform“, Markusen 1996; Olcay und Erkut 2006) begriffen werden, die von den lokalen Rahmenbedingungen profitiert, aber von Istanbul aus gesteuert und mit Warenlieferungen versorgt wird.

Vor allem aber hat sich der Couplingprozess als eine fortwährende Wechselbeziehung von städtischem Ort und vernetzter Produktionsaktivität erwiesen, die unter bestimmten Voraussetzungen – der Komplementarität von Produktionsanforderungen und Standortbedingungen – zu einer zeitlich begrenzten rasanten Ausbreitung der betrachteten Produktionsaktivitäten wie auch zu massiven baulichen Veränderungen am jeweiligen Standort führte. Damit ist die Urbanisierung als maßgeblicher „territorialer Entwicklungseffekt“ globaler Produktionsnetzwerke in den Blick gerückt (vgl. Kelly 2013; Fold 2014; Kleibert und Horner 2018). Die Entwicklung der Standorte war dabei sowohl Motor als auch Folge der fortschreitenden Urbanisierung der Stadtregion. Mit der Veränderung der lokalen Bedingungen und der transnationalen Dynamik der Bekleidungsproduktion setzte dann ein sukzessives „Decoupling“ bzw. ein Wegzug der jeweiligen Produktionsaktivitäten ein. So können beide Orte als Stationen einer anhaltenden Verlagerungsdynamik der Bekleidungsproduktion von innerstädtischen an peripherere Standorte betrachtet werden, wobei Merter seine Hochphase als zentrales Produktionscluster um 1990 erlebte und Çorlu als suburbaner Fabrikstandort etwa zehn Jahre später. So nahm Çorlu viele Fabriken von Unternehmen auf, die an innerstädtischen Standorten wie Merter nicht mehr ausreichend Platz fanden. Weitere zehn Jahre später setzte dann bereits die erneute Verlagerung zentraler Produktionsschritte an wesentlich weiter entfernte Standorte in Anatolien, Bulgarien oder sogar Äthiopien ein (Hagemann und Beyer 2020). In Merter wurde währenddessen die Produktionstätigkeit durch höherwertige Funktionen innerhalb des Textilsektors – Geschäftsführung und Großhandel – ersetzt.

Schließlich habe ich wichtige Kräfte und Einflussfaktoren identifiziert, die auf diese Coupling- und Verlagerungsprozesse einwirkten, insbesondere den Einfluss transnationaler Dynamiken und Akteure wie auch der institutionellen räumlichen Planung, der baulichen Arrangements und ihrer Transformation. Dabei ist die besondere Bedeutung der baulichen und physischen

Standorteigenschaften sowie der planerischen Bedingungen für die räumliche Rekonfiguration der Produktionsnetzwerke zum Vorschein gekommen. Die jeweilige Rolle der transnationalen und lokalen Einflussfaktoren wird unten ausführlich resümiert. Insbesondere wurde deutlich, dass die Veränderung der betrachteten Produktionsstandorte mit der Entwicklung anderer, konkurrierender Standorte korrespondiert, und dass Standorteigenschaften – auch physische und bauliche – insofern immer relational zu betrachten sind.

Städtebau

Die unterschiedlichen lokalen Rahmenbedingungen und Ansprüche der Betriebe führten an beiden Standorten zu sehr verschiedenen städtebaulichen Mustern und Typologien: Dem hochverdichteten, mehrgeschossig und kleinteilig bebauten Gewerbegebiet Merter steht die extensive und ausgedehnte Fabrikbebauung Çorlu gegenüber, die für suburbane Industriegebiete charakteristisch ist. Die bauliche Struktur Merters beruht zwar auf einem Bebauungsplan, die Nutzung und weitere Transformation als Textilcluster verlief jedoch gänzlich ungeplant. Auch im Fall von Çorlu war die Rolle der städtischen Planung ambivalent: Sie förderte zwar die Verlagerung der Industrie in diese Region, es wurden aber keine bzw. keine ausreichenden Planungen für die neu entstehenden Industriegebiete erstellt. Während Merter also auf regelmäßigem Stadtgrundriss entstand, ist das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe das Ergebnis eines ungesteuerten Sprawls aus individuellen Fabrikansiedlungen und improvisierten Infrastrukturen.

Dabei erwies sich die kleinteilige, repetitive Baustruktur Merters als anpassungsfähiger, variationsreicher und wandelbarer als die generische Industriearchitektur Çorlus. Die kleinteilige Bautypologie Merters trug zur Funktion des Stadtgebiets als „Inkubator“ (Tekeli 1992, 86) der Bekleidungsindustrie bei, sie förderte aber auch die Verdrängung größerer Produktionseinheiten und den Funktionswandel hin zu höherwertigen Nutzungen und schafft heute ideale Bedingungen für die Strukturen des Kofferhandels. Für die leergefallenen Fabriken in Çorlu-Velimeşe haben sich hingegen bislang keine neuen Nutzungen gefunden und neue Ansiedlungen erfolgen weiterhin auf noch unbebauten Flächen.

Planerische Regulierungen griffen in beiden Fällen vor allem nachträglich – als Legalisierung, Aufwertung oder Korrektur bereits vorhandener Strukturen oder Nutzungen. In beiden Fällen unterstützten sie insbesondere die von städtischer Seite beabsichtigte Eindämmung oder Reduzierung der Textilproduktion. Während sich Merter so vom Hinterhof zum Schaufenster der Istanbuler Bekleidungsindustrie wandelt, bleibt die Region um Çorlu langfristig umweltschädigt; Leerstand und Verfall stehen hier im Kontrast zum fortschreitenden Flächenverbrauch.

Architektur

In Merter wie in Çorlu-Velimeşe führte das Wechselspiel aus wirtschaftlichen Anforderungen und lokalen Bedingungen zur Ausprägung spezifischer Bautypologien – anonymer Zweckbauten mit starker stadträumlicher Präsenz: in Merter der mehrgeschossige Gewerbebau in geschlossener Bauweise, in Çorlu-Velimeşe die horizontal orientierte, generische Fabrikhalle auf ausgedehnten Grundstücksflächen. Die Nutzungsstruktur des Firmensitzes von Yılmaz Giyim aus Produktionsbetrieb und Großhandelsgeschäften zeigt die Flexibilität der Architektur, die ursprünglich als Produktionsgebäude geplant war. Gleichzeitig spiegelt sie die aktuelle Funktionsmischung im Viertel und den fortschreitenden Wandel zum Großhandelsquartier wider. Das funktionale Upgrading der Unternehmen bzw. Gebäudenutzungen wird hier von der Aufwertung der Architektur begleitet. Im Fall von Aksu Yikama wurde hingegen eine hochgradig standardisierte Fabrikarchitektur geschaffen, um die effiziente Organisation der Wasch- und

Färbeprozesse auf einer Geschossebene zu ermöglichen. Zwar konnten veränderte Anforderungen durch punktuelle bauliche Anpassungen umgesetzt werden, die Reduktion der Kapazitäten führte allerdings zum Leerstand überschüssiger Hallenflächen. Während also die Anpassungsfähigkeit der Gebäudestruktur Merters den funktionalen Wandel des Viertels ermöglichte, wurde in Çorlu-Velimeşe – trotz der generischen Architektur – bislang keine Umnutzung und Transformation brachgefallener Gebäude praktiziert. Die Fabrikhallen erweisen sich stattdessen zunehmend als kurzlebige Wegwerfarchitektur – analog zur Fast Fashion, die hier produziert wird – und der Verbrauch wertvoller Ackerflächen in Çorlu-Velimeşe schreitet weiter voran.

7.2 Relational-territoriale Raumproduktion in Istanbul

Die räumlichen Muster der transnationalen Produktion

Nun möchte ich von den einzelnen Untersuchungsorten einen Schritt zurücktreten und versuchen, die übergeordneten Forschungsfragen für die globalisierte Bekleidungsindustrie im Raum Istanbul zu beantworten. Die erste Forschungsfrage adressiert generell die Interaktion von Produktionsnetzwerken und städtischen Räumen in zeitlicher Perspektive (■ 3.a). Es geht um das Zusammenwirken relationaler und territorialer Dimensionen in der Produktion städtischer Räume (vgl. Söderström 2014; Parnreiter 2012; Kelly 2013). Was lässt sich also mit einem aggregierten Blick – zusammengesetzt aus den Untersuchungen von Merter und Çorlu sowie den Schlaglichtern auf andere Stadtgebiete im Raum Istanbul und den kontextualisierenden Analysen und Recherchen (► 4) – über die Wechselwirkung der global vernetzten Bekleidungsindustrie mit den gebauten Räumen und der städtischen Entwicklung Istanbuls aussagen?

Die Untersuchungen mit der Doppelperspektive auf Netzwerk und Stadtraum haben gezeigt, dass die Bekleidungsproduktion für globale, insbesondere europäische Märkte auf verschiedenen Maßstabsebenen einen enormen Einfluss auf die Stadtentwicklung und die städtischen Strukturen Istanbuls hatte. So lässt sich die funktionale und bauliche Entwicklung verschiedener Stadtgebiete nur im Zusammenhang der rasant wachsenden Exportproduktion seit den 1980er Jahren und der anhaltenden Bedeutung der Istanbuler Bekleidungsindustrie im Fast-Fashion-Sektor verstehen. Ebenso bietet die Güterkettenperspektive einen Zugang zum Verständnis der Organisation der Produktionsnetzwerke innerhalb der Stadt und ihrer baulichen Manifestationen an verschiedenen Orten. Ich möchte hier zunächst auf das räumliche Muster der Bekleidungsproduktion in Istanbul eingehen (1) und anschließend die spezifische Dynamik des Coupling zwischen Produktionsnetzwerken und städtischen Räumen beleuchten (2).

(1) Räumliche Muster der globalisierten Bekleidungsproduktion

Die sehr ausdifferenzierte und hierarchische Struktur der Firmennetzwerke im flexiblen türkischen Produktionssystem (► 4.1) resultiert in einer starken räumlichen Arbeitsteilung, die soziale und räumliche Differenzierungen innerhalb des Stadtgebiets nutzt und fördert (vgl. Tokatli, Kızılgün und Cho 2011; Utku Bariş Balaban 2011). Es ist bemerkenswert, dass noch immer sämtliche Schritte der Bekleidungsherstellung – vom Design über das Produktionsmanagement bis hin zum Nähen und zur aufwendigen Handarbeit – in Istanbul praktiziert werden. Unterschiedliche Produktionsschritte werden nach ihren jeweiligen Standortansprüchen an verschiedenen Orten ausgeführt und manifestieren sich hier in unterschiedlichen Bautypologien. Auf diese Weise entstanden Stadtviertel mit deutlichen sektoralen Konzentrationen. So drängen sich nahe dem Flughafen die internationalen Einkaufsagenturen,³⁸³ während im zentralen Merter Steuerungsfunktionen und Großhandel überwiegen, sich im Arbeiterviertel Sultangazi

³⁸³ Dies betrifft den Zeitpunkt der ersten Feldforschung 2015. Seit der Schließung des Flughafens Istanbul-Atatürk hat sich – auch in Anbetracht des starken Entwicklungsdrucks – die Konzentration von Einkaufsagenturen in Yenibosna vermutlich geändert.

auffallend viele Nähwerkstätten befinden und Heimarbeit generell überall dort stattfindet, wo einkommensschwache Familien wohnen. Die wasserreiche Region Çorlu hat sich entsprechend zum Schwerpunkt der großmaßstäblichen Garn-, Stoff- und Jeansproduktion herausgebildet.³⁸⁴ Dies korrespondiert mit der historischen Tradition der Segregation unterschiedlicher Handwerks- und Handelssektoren in verschiedenen Stadtvierteln der Altstadt. Heute ist es allerdings nicht mehr nur die Eigenlogik Istanbuls (vgl. Löw 2011), sondern es sind die Bedingungen der globalisierten Produktion – die strikten Anforderungen der Einkaufsunternehmen hinsichtlich Preis, Flexibilität und Geschwindigkeit – welche diese räumlichen Differenzierungen auf engem Raum (re-) produzieren. Diese Beobachtungen entsprechen der Feststellung – der Stadt- wie auch der Güterkettenforschung – einer zunehmenden städtischen Fragmentierung durch selektive Netzwerkinklusion und einer ungleichen lokalen Wertschöpfungsverteilung (vgl. Berndt 2004; Bair und Werner 2011b; Krätke, Wildner und Lanz 2012a; Fold 2014; Kleibert und Horner 2018). Betrachtet man die ausdifferenzierte räumliche Arbeitsteilung im Stadtgebiet Istanbuls, so liegt zudem die Hypothese nahe, dass der Wertschöpfungsanteil im jeweiligen Stadtgebiet mit den städtischen Bodenpreisen und dem sozialen Gefälle wie auch mit der Qualität der baulichen Strukturen korrespondiert. Diese funktionalen, sozialen und baulichen Differenzierungen sind zugleich Grundlage und Folge der ausgeprägten Arbeitsteilung, die die Wettbewerbsfähigkeit der lokalen Bekleidungsproduktion stützt.

Die kleinteilige Firmenstruktur, die lokale Unternehmerschaft und die arbeitsintensive Natur des Sektors bedingen zudem das breite Verteilungsmuster der Bekleidungsindustrie im Stadtgebiet (■ 4.2.f). Darin kommt eine enge funktionale und räumliche Verzahnung und eine starke „Einbettung“ der transnationalen Bekleidungsindustrie in das städtische Gewebe – bis hinein in private Wohnräume – zum Ausdruck. Istanbul ist räumlich durchdrungen von den Verästelungen der Produktionsnetzwerke, und die im Stadtraum versprengten Arbeitsschritte lassen die ganze Stadt zu einer globalen Fabrik werden (vgl. Yörük 2009; Scott 1988; Siddiqi 2017), innerhalb derer die Waren permanent zirkulieren. Um Istanbul als Netzwerkknoten der globalen Bekleidungsindustrie räumlich zu charakterisieren, eignet sich der wirtschaftsgeografische Begriff der „Agglomeration“ (vgl. Phelps 2017)(► 2.3.2). Die räumliche Ausprägung der Bekleidungsproduktion in Istanbul bildet damit ein Gegenmodell zur Exportproduktion in den räumlich separierten „Enklaven“ der Export Processing Zones, die in verschiedenen südostasiatischen Ländern sowie in neuen Produktionsregionen Afrikas zu finden sind (vgl. Topalovic, Knüsel und Jäggi 2013; Easterling 2014; Beyer und Hagemann 2018). Doch trotz der tendenziell positiven Konnotation der Agglomeration (vgl. Phelps 2017, 204) zeigen sich – folgt man den Produktionsnetzwerken auf sub-städtischem Maßstab – auch hier die „dunklen Seiten“ der globalisierten Produktion: von unterbezahlter Arbeit in inakzeptablen räumlichen Situationen über ungeplante Bauaktivitäten bis hin zur weiträumigen Umweltverschmutzung.

(2) Räumliche Dynamik der globalisierten Bekleidungsproduktion

Die zeitliche Dimension des Wechselspiels aus globalisierter Produktion und städtischer Entwicklung zeigt im Fall der Istanbuler Bekleidungsindustrie eine besondere Dynamik. Das liegt zum einen an der starken Volatilität und Flüchtigkeit der globalisierten Bekleidungsindustrie (► 4.1.1), zum anderen an der enormen Geschwindigkeit der Urbanisierungsprozesse im Raum Istanbul. Die Beispiele Merter und Çorlu haben illustriert, wie sich die Industrialisierung und

³⁸⁴ Darüber hinaus finden sich in Istanbuls Westen zahlreiche Stadtteile, in denen viele mittelgroße Bekleidungsfirmen ansässig sind und/oder sich viele Nähereien befinden (u. a. Yenibosna, Bayrampaşa, Güneşli, Bağcılar, Esenler). Zudem habe ich während der Feldforschung von anderen räumlichen Schwerpunkten erfahren, die ich selbst nicht überprüfen konnte, so etwa ein Kleingewerbegebiet mit zahlreichen kleinen Jeansfirmen in Esenyurt (Kotçular Sitesi) oder eine Ansammlung von Jeanswäschereien in Küçükköy. Besonders deutlich konzentriert sind Großhandelsgeschäfte in bestimmten Altstadtvierteln, in Textilkent und Giyimkent oder in den Kofferhandelsgebieten (Merter, Lal-eli, Osmanbey) (siehe Abschnitt 4.2, 5.2.y).

Urbanisierung der betreffenden Gebiete gegenseitig bedingt hat und wie rapide die Gebiete aufgrund des Exportbooms baulich gewachsen sind – aber auch, wie sich die Produktionstätigkeit bald wieder zurückziehen begann. Ähnliches gilt für zahlreiche andere Standorte der Bekleidungsindustrie Istanbuls. Damit erscheint die Produktionstätigkeit am jeweiligen Standort als zeitlich begrenzte Phase eines dynamischen und hochgradig dependenten Coupling- und Decouplingprozesses, in der sich die Standortbedingungen (*local assets*) und -anforderungen (*strategic needs*, Coe u. a. 2004) komplementär ergänzen. Während dieser Phase kam es zu einem starken lokalen Wachstum von Unternehmensansiedlungen sowie zu massiven territorialen Entwicklungseffekten, nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern oft auch in Bezug auf die Degradation der natürlichen Umwelt als Externalität der global vernetzten Produktion (vgl. Swyngedouw 2006; Tsing 2012). Es erwies sich als entscheidend, die Standortentwicklung in zeitlicher Perspektive zu betrachten, um nicht nur die Netzwerkinclusion, sondern auch das langsame Decoupling als Bestandteil von Netzwerkdynamiken einzubeziehen, wie es die Disarticulations-Perspektive vorschlägt (Bair und Werner 2011a; Werner 2016b). Denn damit stellen sich die Untersuchungsorte als Stationen einer fortschreitenden Verlagerungsdynamik der Bekleidungsproduktion innerhalb des Raums Istanbul von innerstädtischen an peripherere Standorte dar (Hagemann und Beyer 2020).

Zum einen ist die sukzessive Dezentralisierung der Industriebetriebe Istanbuls ein Effekt des städtischen Entwicklungsdrucks wie auch ein Ziel der Stadt- und Regionalplanung seit den 1960er Jahren (► 4.2). Zum anderen nehmen die Anforderungen der Einkäufer in Hinblick auf Preise, Standards und Liefertermine Einfluss darauf und die Standortverlagerung korrespondiert mit der Entwicklung weltweit konkurrierender Standorte. So spielen auch hier orts- und netzwerk-basierte Logiken eng zusammen. Die Falluntersuchungen zu Merter und Çorlu haben insbesondere die Wirkmacht des gebauten Raums in dieser geografischen Rekonfiguration der Produktionsnetzwerke offenbart und den Einfluss der städtischen Planung reflektiert.

Multiskalare Triebkräfte der Raumproduktion

Die zweite Forschungsfrage sucht die konkreten transnationalen und lokalen Einflüsse der städtischen Raumproduktion zu identifizieren (■ 3.a): Wie also funktioniert das konkrete Zusammenspiel relationaler und territorialer Raumdimensionen an den Standorten der Istanbuler Bekleidungsproduktion? Im Folgenden möchte ich zunächst auf die transnationalen Triebkräfte der Raumproduktion eingehen (1), dann den Einfluss der Stadtplanung auf die Entwicklung der Produktionsstandorte erörtern (2) und die Wirkmacht des gebauten Raums in der räumlichen (Re-)Konfiguration der Produktionsnetzwerke diskutieren (3).

(1) Transnationalen Triebkräfte der Raumproduktion

Nimmt man Güterflüsse und Produktionsbeziehungen zum Ausgangspunkt multi- oder translokaler Untersuchungen in der Stadtforschung, so erschließt sich eine bislang wenig beforschte Dimension transnationaler Stadtentwicklung und Raumproduktion (vgl. Krätke, Wildner und Lanz 2012a). Die beobachteten rasanten Prozesse der Industrialisierung und Urbanisierung im Raum Istanbul erklären sich erst durch das Offshoring der europäischen Bekleidungsproduktion, die Liberalisierung und Exportorientierung der türkischen Wirtschaft nach 1980 und die wachsende Nachfrage global agierender Einkäufer nach immer billigerer und schnellerer Mode. So hat sich die transnationale Bekleidungsproduktion, die sich aufgrund des steigenden Konsums europäischer Kund*innen entwickelte, stark in die Stadtstrukturen Istanbuls eingeschrieben. Anders als an jüngeren Standorten wie etwa in Äthiopien – wo ausländische Unternehmen

Industrieanlagen betreiben, die von ausländischen Planungs- und Baufirmen errichtet werden³⁸⁵ – haben die global agierenden Lead Firms (und andere transnationale Netzwerkakteure) aber kaum *direkten* Einfluss auf die bauliche Entwicklung der Produktionsstandorte in Istanbul. Denn hier sind in der Bekleidungsindustrie wie auch im Bausektor vorwiegend türkische Unternehmen aktiv. Der transnationale Einfluss vermittelt sich vielmehr durch strukturelle Eigenschaften der Produktionsnetzwerke. So ist es besonders das Fast-Fashion-System in der Modebranche, das die Bekleidungsindustrie in Istanbul aufrechterhält und prägt. Die kurzfristige Nachfrage nach kleinen Stückzahlen und kurzen Lieferzeiten kann durch das stark arbeitsteilige türkische Produktionssystem und die Konzentration des Sektors im Raum Istanbul gut bedient werden. Die Kooperation kleiner Betriebe ist flexibler, agiler und weniger krisenanfällig als eine große integrierte Fabrik. Dabei zwingt der permanente Preisdruck dazu, die jeweils günstigsten Produktionsstandorte zu wählen, kosteneffiziente bauliche Lösungen zu finden und gegebenenfalls auf informelle Kleinbetriebe zurückzugreifen. So spiegelt sich die starke Differenzierung des Produktionssystems bei gleichzeitiger Nähe der Betriebe direkt im Stadtraum wider. Aufgrund der engen Abstimmungsprozesse (Trendmeetings, Qualitätskontrollen, Fabrikbesuche etc.) ist auch die gute Erreichbarkeit der Betriebe für die internationalen Kunden ein wichtiges Standortkriterium. Mit der Fast Fashion bestimmt also die Art der Nachfrage an anderen Orten die räumliche Konfiguration der Produktionsorte; diese Abhängigkeit geht noch weiter, wenn sich spezifische globale Modetrends, die besondere Bearbeitungsverfahren erfordern – so etwa der *embellished look* von T-Shirts (vgl. Tokatli, Kızılgün und Cho 2011, siehe das Beispiel Yilmaz) oder der *used look* von Jeans (siehe das Beispiel Aksu) –, in Betriebsstrukturen und entsprechenden räumlichen Strukturen im Raum Istanbul umsetzen. So ist die globale Jeansmode mitverantwortlich für die Umweltverschmutzung im Ergene-Becken.

Die Standortuntersuchungen haben ebenfalls gezeigt, dass die Entwicklung von konkurrierenden Produktionsstandorten in anderen Regionen oder Ländern einen erheblichen Einfluss auf das Decoupling an den betrachteten Orten hat. Teilweise nehmen die Einkaufsunternehmen auch Einfluss auf die Standortverlagerungen wichtiger Lieferanten, insbesondere wenn sie sich dadurch niedrigere Produktionskosten versprechen.³⁸⁶ Zudem können sie über ihre Sozial- und Umweltstandards, die sie als Teil ihrer Corporate-Social-Responsibility-Strategien von den Lieferanten erwarten, direkt auf die bauliche Situation und die Umwelteffekte der Produktion einwirken (Hagemann und Beyer 2017). Der zunehmenden Bedeutung und Überprüfung dieser Standards ist es zu verdanken, dass zumindest viele türkische First-Tier-Betriebe die baulichen Mindestanforderungen und Brandschutzbestimmungen gemäß der türkischen Baugesetzgebung einhalten (Interview 2 Seçkin 2015). Auch die Einrichtung zahlreicher Kläranlagen in Çorlu-Velimeşe folgte den strengeren Umweltvorgaben der Einkaufsunternehmen.

Nicht zuletzt werden die städtischen Räume der Bekleidungsproduktion auch durch ihren Gebrauch transnational geprägt (vgl. Parnreiter 2012; Söderström 2014): durch die Präsenz und Bewegung transnationaler Akteur*innen (Vertreter*innen von Einkaufsunternehmen, Agenturen oder Zertifizierungsfirmen) und die permanente Zirkulation der Exportwaren. Damit werden Kundenshowrooms, Einkaufsbüros und Logistikhubs ebenso wie Taxis, Laderampen, Lkw und

³⁸⁵ So sind bzw. waren in Äthiopien unter anderem türkische Bekleidungsunternehmen wie auch Architektur- und Baufirmen aktiv (Beyer und Hagemann 2018).

³⁸⁶ Tokatli und Kızılgün (2010) berichten davon, dass die US-amerikanische Modefirma Gap einen türkischen Lieferanten zur Verlagerung von Produktionskapazitäten nach Marokko gedrängt hat, nachdem das Land ein Freihandelsabkommen mit den USA abgeschlossen hatte. Vertreter*innen des Einkaufsbüros einer deutschen Modefirma gaben im Interview an, dass sie einem türkischen Lieferanten die Eröffnung einer Fabrik in Anatolien nahelegten (Interview Einkaufsbüro B 2015). Auch in Äthiopien wurde die Entscheidung zur Ansiedlung der großmaßstäblichen Produktion meist gemeinsam von den global agierenden Produktionsunternehmen und den Einkaufsunternehmen bzw. Lead Firms getroffen (Beyer und Hagemann 2021).

Kleintransporter zu transnationalen Schnittstellen im Stadtraum. Diese unmittelbare Form der transnationalen Urbanität ist im Fall des kleinteiligen Kofferhandels besonders präsent (siehe das Beispiel Merter). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Einfluss transnationaler Kräfte, der sich über Produktionsbeziehungen vermittelte, auf die Raumproduktion in Istanbul massiv war, aber vorwiegend strukturell und indirekt blieb.

(2) Einfluss der Stadtplanung

Die konkrete (städte-)bauliche Form der Produktionsorte wurde vielmehr durch vielfältige lokale Bedingungen geprägt, die für die Untersuchungsorte Merter und Çorlu ausführlich dargestellt wurden. Ein besonderer Fokus der Analyse lag auf der Rolle der räumlichen Planung in der Entstehung und Entwicklung der beiden Produktionsstandorte, die wie oben dargestellt ambivalent war: Zwar ging die Entstehung beider Gewerbegebiete mit planerischen Bemühungen um eine Dezentralisierung von Industriebetrieben einher, doch verlief die Ansiedlung und weitere Entwicklung der Bekleidungsindustrie an diesen Orten ohne maßgebliche planerische Regulierung. So nahm die formelle Planung des Holzhandelsgebiets wesentlichen Einfluss auf die städtebauliche Form Merters, aber nicht auf ihre spätere Nutzung und Transformation. Die Besiedlung der Industrieregion Çorlu verlief gänzlich ohne vorherige Flächenausweisungen oder Bebauungspläne, obwohl sie zum Zielort für die Auslagerung von Industriebetrieben bestimmt worden war.

Wie der Überblick über die Industrieentwicklung Istanbul (► 4.2) gezeigt hat, wurden der Betriebsansiedlung selten strikte räumliche Grenzen gesetzt – sei es aufgrund der Ohnmacht lokaler Verwaltungen gegenüber machtvollen Wirtschaftsakteuren oder aufgrund eines bewussten Laissez-faire. Planerische Instrumente wie die Kleingewerbezone oder die Organisierte Industriezone wurden nicht in ausreichendem Umfang realisiert, sie waren zu schwerfällig in der Umsetzung und verfehlten oft ihre eigentlichen Ziele (siehe Exkurs 5.2.Y und 6.3.x). Dem Scheitern oder Fehlen vorausschauender Planungen begegneten die Planungsbehörden mit nachträglichen Formalisierungen und Nachbesserungen der jeweiligen Bottom-up-Entwicklungen. Die Deindustrialisierung der Kernstadt – ein fortwährendes Planungsziel seit den 1960er Jahren – wurde demnach weniger durch effektive Planungsmaßnahmen als vielmehr durch den städtischen Entwicklungsdruck sukzessive vorangetrieben. Auch die umfangreichen strategischen Planungen der letzten 20 Jahre (die großräumigen Environmental Plans) erwiesen sich als schwach gegenüber der faktischen Entwicklung *on the ground* und politischen Top-down-Entscheidungen.³⁸⁷ So hatte die Planung zwar gewisse (in Merter sehr konkrete) Auswirkungen auf die lokale Raumproduktion der Untersuchungsorte, aber nicht im Sinne einer aktiven Steuerung der Ansiedlungspraxis.³⁸⁸

Die Planungsbehörden agierten im Couplingprozess also nicht als Institutionen, die den „Klebstoff“ für die Ansiedlung der Exportproduktion bieten (Coe u. a. 2004, 474) – ein „strategisches Coupling“ im Sinne der Literatur ist hier also weder vonseiten der lokalen Institutionen noch der Lead Firms zu beobachten. Zwar wurden den Industrieunternehmen im Fall Çorlu ursprünglich finanzielle und steuerliche Anreize für die Ansiedlung geboten, es wurden aber keine planerischen oder infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, um diese zu begünstigen (siehe etwa das Beispiel Äthiopien, Beyer und Hagemann 2018).³⁸⁹ Stattdessen kann man das Laissez-

³⁸⁷ Dazu gehören vor allem die Großprojekte, die die AKP-Regierung gegen bestehende Planungen durchsetzte: der Bau der dritten Bosphorus-Brücke mitsamt einem weiteren Autobahnring, der Bau des neuen Großflughafens und die Planung eines Schifffahrtskanals zwischen dem Schwarzen und dem Marmarameer (siehe Abschnitt 4.2.3).

³⁸⁸ Die genauen Akteurs- und Governancestrukturen der Planung konnten im Rahmen dieser Arbeit nicht ermittelt werden. Ihre Untersuchung bleibt der zukünftigen Forschung überlassen.

³⁸⁹ Mit Ausnahme der OSB Çerkezköy, die bereits vor dem Boom der globalisierten Bekleidungsproduktion in Istanbul eingerichtet wurde (siehe Abschnitt 6.2.3).

faire der Behörden angesichts der ungeplanten Fabrikansiedlungen oder die fehlende Durchsetzung von Umwelt- und Gewässerschutz als „strategische“ Förderung der Exportproduktion und des lokalen Industriewachstums interpretieren (vgl. Acara 2015). Im Fall Merter begünstigte gerade das Scheitern der Planungen für die Holzhandelszone die Ansiedlung von Textilbetrieben. Einen direkten Einfluss auf den Couplingprozess suchten hingegen die nachträglichen Planungsmaßnahmen der letzten 15 bis 20 Jahre zu nehmen: An beiden Untersuchungsorten sollte durch Festlegungen der Flächennutzung (und weitere Einschränkungen im Fall Çorlu) die Textilindustrie zurückgedrängt werden, um ihre negativen Auswirkungen einzugrenzen (Çorlu) bzw. um die Aufwertung zu einem Geschäftsviertel zu fördern (Merter). Da die Textil- und Bekleidungsindustrie in Politik und Verwaltung nicht mehr als zukunftsfähiger Wirtschaftssektor betrachtet wurde, sollte die Planung hier wie an vielen anderen Orten Istanbuls auf ein „strategisches Decoupling“ hinwirken. Da es an beiden Orten aufgrund der steigenden Produktionskosten ohnehin schon die Tendenz zur Abwanderung von Produktionsbetrieben gab, lässt sich der Einfluss der Planung auf das Decoupling aber kaum abschätzen.

(3) *Wirkmacht des gebauten Raums*

Während der Einfluss der Planung auf den Couplingprozess also relativ schwach war, ist die Wirkmacht des städtischen Raums (und seiner physischen Eigenschaften) im Wechselverhältnis zwischen Ort und Netzwerk hervorzuheben. In beiden Untersuchungen erschien der städtische Raum als wichtiges lokales *asset* für die Ansiedlung ganz bestimmter Betriebe: Die kleinteilige bauliche Struktur Merters bot kleinen, miteinander vernetzten Produktionsfirmen und Start-ups den passenden Raum, während die Verfügbarkeit großer Flächen nahe wichtigen Wasservorkommen und Verkehrsadern im Raum Çorlu große Textilfabriken anzog. Dieselben *assets* konnten sich jedoch im Verlauf des Coupling zu Hindernissen entwickeln und ein Decoupling befördern: So schränkte die enge Baustruktur Merters (wie diejenige anderer innenstadtnaher Gewerbeviertel) die räumliche Expansion der Betriebe ein und förderte deren Verlagerung an peripherere Standorte – wie etwa Çorlu. In Çorlu wiederum war es gerade der übermäßige Verbrauch der natürlichen *assets*, der zum Ansiedlungsstopp für Textilbetriebe führte.

Zugleich veränderten sich die stadträumlichen Standortbedingungen durch das rasante städtische Wachstum Istanbuls: In zentralen Lagen explodierten die Bodenpreise und das Verkehrsaufkommen machte die Anliefersituation immer schwieriger. Angesichts dieser vielschichtigen Standortdynamik und der allgemeinen Volatilität der Bekleidungsindustrie erwies sich die Anpassungsfähigkeit der baulichen Strukturen als wesentlich für die Resilienz und Weiterentwicklung der Wirtschaftsstandorte. So ermöglichte und begünstigte die Baustruktur Merters den Wandel zum Geschäfts- und Großhandelsquartier im Bereich des Textilsektors,³⁹⁰ während die leergefallenen Fabrikanlagen in Çorlu-Velimeşe bislang keinen Nutzungswandel erlaubten und somit zum weiteren Flächenverbrauch beitragen. Während Merter damit verschiedene Entwicklungsphasen bzw. funktionale Upgradings der globalisierten Bekleidungsindustrie aufnehmen konnte, endet der Lebenszyklus vieler Fabriken in Çorlu nach 10 bis 20 Jahren mit der Produktionsverlagerung an günstigere Standorte. Die Maßnahmen der Stadtplanung, die physischen und baulichen Eigenschaften der Standorte sowie die kontextuellen Bedingungen des städtischen Wachstums nehmen also letztlich Einfluss auf die räumliche (Re-)Konfiguration der Produktionsnetzwerke und der städtische Raum erweist sich als *active space* (Coe und Yeung 2015, 67–68) im komplexen Zusammenspiel aus Ort und Produktionsnetzwerk, relationaler und territorialer Dimension sowie transnationalen und lokalen Kräften und Bedingungen.

³⁹⁰ Das ist keineswegs selbstverständlich für ein innerstädtisches Gewerbequartier. Ein Gegenbeispiel bildet etwa Yenibosna: Hier wird die Bekleidungsindustrie zugunsten neuer luxuriöser Wohnkomplexe verdrängt (siehe Abschnitt 4.3).

Die spezifische Art dieses Zusammenspiels, die an den beiden Untersuchungsorten beobachtet wurde, erscheint beispielhaft für ähnliche Orte im Raum Istanbul, ist aber nicht übertragbar auf Produktionsorte der Bekleidungsindustrie in anderen Regionen oder Ländern. So prägt der Einfluss lokaler Bedingungen – die „Eigenlogik“ Istanbuls (Löw 2011) – das physische „grounding“ (Dicken 2007, 18) bzw. „anchoring“ (Krätke, Wildner und Lanz 2012a) globaler Produktionsnetzwerke im städtischen Raum enorm. Das Wechselspiel globaler Netzwerke und lokaler Bedingungen erzeugt individuelle Trajektorien des (De)Coupling und sehr spezifische Muster der städtischen Raumproduktion³⁹¹ (vgl. Massey 1994; Bair und Werner 2011a), wenn auch Ähnlichkeiten mit städtischen Mustern und Bautypen in anderen Produktionsregionen zu beobachten sind.

7.3 Nutzen des Forschungsprogramms für die Stadt- und die Güterkettenforschung

Die vorliegende Forschungsarbeit hat ein erstes Modell dafür geliefert, wie sich Stadt- und Güterkettenforschung in der empirischen, städtebaulich orientierten Forschung gegenseitig befruchten können. Zwar erlauben die Ergebnisse der Fallstudie keine allgemeinen Schlüsse über die Art des Zusammenspiels zwischen globalen Produktionsnetzwerken und städtischen Räumen, sie zeigen aber, dass diese orts- und zeitspezifisch zu individuellen Konstellationen, Mustern und Dynamiken führen, die durch eine multiskalare Untersuchung längerfristiger Entwicklungen aus Netzwerkperspektive und territorialer Perspektive zu erfassen sind (siehe Dimensionen der Analyse ■ 3.d). Somit liefert die Erprobung des Analyserahmens Erkenntnisse darüber, auf welche Weise die systematische räumliche Untersuchung von Standorten der global vernetzten Bekleidungsproduktion zu den Feldern der Güterketten- und Stadtforschung beitragen kann (vgl. Hagemann und Beyer 2020; Beyer, Hagemann und Misselwitz 2020). Die jeweiligen Beiträge sollen im Folgenden für beide Forschungsfelder aufgeführt werden.

Beiträge zur multidisziplinären Stadtforschung

Die vorliegende Forschungsarbeit hat gezeigt, dass der Güterkettenansatz einen neuen Zugang zu einer – angesichts der fortschreitenden globalen Vernetzung immer notwendigeren – relationalen, translokalen und multiskalaren Stadtforschung bieten kann, die gleichzeitig die Materialität der Räume berücksichtigt. Die Betrachtung von Warenströmen und Produktionsbeziehungen als wichtige Formen der städtischen Vernetzung, die bislang in der relationalen Stadtforschung vernachlässigt wurde (vgl. Brown u. a. 2010; Krätke, Wildner und Lanz 2012a), lieferte neue „lenses through which cities can be apprehended and analysed“ (Knowles 2015, 10). So konnte – wie oben dargestellt – die Güterkettenperspektive maßgeblich zum Verständnis der städtischen Struktur und Entwicklung der betrachteten Produktionsorte beitragen. Mit der Doppelperspektive auf Produktionsnetzwerk und Ort wurden multiskalare Triebkräfte der städtischen Raumproduktion identifiziert und die Transnationalität städtischer Räume weiter erforscht (vgl. Krätke, Wildner und Lanz 2012a; Parnreiter 2012; Söderström 2014). Mit diesem Zugang konnte auch die unterschiedliche Entwicklung städtischer Produktionsorte durch ihre jeweilige Funktion und Dynamik in arbeitsteiligen Produktionsnetzwerken im Zusammenspiel mit lokalen Bedingungen erklärt werden. Dabei erwiesen sich Konzepte aus der Güterkettenforschung wie das (Strategic) Coupling, die Idee der *mutual transformation* von Netzwerk und Ort und die Vorstellung eines *active space* als nützliche Analysezugänge zur Untersuchung dieses Zusammenspiels. Ebenso lieferte der multiskalare Untersuchungsansatz aus der Güterkettenforschung,

³⁹¹ So machte das Forschungsprojekt Transnationale Produktionsräume gerade die Unterschiedlichkeit miteinander korrespondierender Produktionsstandorte in verschiedenen Städten und Ländern deutlich (Hagemann und Beyer 2020).

erweitert um die Maßstäbe von Städtebau und Architektur, die Grundlage für ein umfassendes Raumverständnis, indem er die Wechselbeziehungen zwischen transnationalen Produktionsbeziehungen, regionalen Verlagerungsdynamiken und der Entstehung und Veränderung von Bautypologien vor Augen geführt hat. Der Blick auf die lokalen historischen Ausgangsbedingungen und auf die Entwicklung des Couplingprozesses über die Zeit, wie ihn besonders die Disarticulations-Perspektive gefordert hat (Bair und Werner 2011a), war dafür unerlässlich.

Das Nachverfolgen grenzüberschreitender Produktionsnetzwerke von europäischen Märkten an die Orte der Warenproduktion hat den Blick auf bislang unbeachtete städtische Gebiete wie Merter und Çorlu gelenkt, die aufgrund ihrer beachtlichen räumlichen Präsenz und Transformationsdynamik mehr Aufmerksamkeit in der Forschung verdienen. Mit dieser Vorgehensweise knüpft die Doktorarbeit an Forderungen der vergleichenden Stadtforschung (Robinson 2011) wie auch der Erforschung der planetarischen Urbanisierung an (Brenner und Schmid 2011). So verkörpern Merter und Çorlu die „backroads“ (Knowles 2014) und „hinterlands“ (Brenner 2016) der Globalisierung. An diesen Orten wurden anonyme Zweckarchitekturen und der informelle Städtebau der Warenproduktion, die das Stadtbild nicht nur hier zunehmend prägen, zum Forschungsgegenstand und erweiterten somit das Repertoire der städtebaulich orientierten Stadtforschung. Nicht zuletzt wurden hier sozialwissenschaftliche Zugänge einer relationalen Stadtforschung mit einer städtebaulich orientierten Raumanalyse verknüpft, um das Verhältnis relationaler und territorialer/physischer Raumdimensionen besser erfassen zu können.

Beiträge zur Güterkettenforschung

Darüber hinaus hat die vorliegende Forschungsarbeit gezeigt, auf welche Weise die Untersuchungsperspektive der städtebaulich orientierten Stadtforschung umgekehrt auch die Güterkettenforschung bereichern kann. Sie ist der grundlegenden Aufforderung der GPN-Literatur gefolgt, „die Untersuchung auf die Flüsse *und* die Orte *und* ihre dialektischen Beziehungen zu richten“³⁹² (Henderson u. a. 2001, 5, eigene Übers., Herv. i. O. vgl. Kelly 2013) und hat gezeigt, wie sich „Orte und globale Produktionsarrangements dynamisch reproduzieren“ (Werner 2016a, 15, eigene Übers.) – aber nicht nur in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht, wie es die Vertreter*innen dieser Forschungsansätze deutlich machen, sondern auch mit Blick auf den städtischen, gebauten Raum. Zu diesem Zweck ergänzte die hier angewandte multiskalare Analysematrix die grobkörnige Maßstäblichkeit der wirtschaftsgeografischen Forschung um einen städtischen und architektonischen Untersuchungsmaßstab. Damit artikulierte sich der betrachtete Produktionsort nicht nur als punktueller Netzwerkknoten – als „point-instant“ (Phelps 2017, 203) oder Stecknadelkopf – sondern als „concrete, sprawling, and multicentric [place]“ (Bok und Coe 2018, 71).

Stadträumliche Analysen erweiterten das Konzept der „territorialen Einbettung“ der globalisierten Produktion um eine räumlich-physische Dimension. Mit ihrer Hilfe konnten die massiven städtischen „Entwicklungseffekte“ der Exportproduktion aufgezeigt werden, die in der Güterkettenforschung bislang wenig Beachtung finden. Gleichzeitig offenbarten die Analyseergebnisse die differenzierten Muster räumlicher Arbeitsteilung innerhalb des Netzwerkknotens „Istanbul“ und deuteten auf eine ungleiche räumliche Wertschöpfungsverteilung hin (vgl. Fold 2014; Kelly 2013). Die Perspektive der städtebaulich orientierten Stadtforschung kann somit dazu dienen, die Muster ungleicher Entwicklung auch auf lokaler Ebene als Folge der Netzwerkkinklusion und -exklusion sichtbar zu machen (Bair und Werner 2011b; Kleibert und Horner 2018; Bok und Coe 2018). Damit wurde der Blick auch auf die *dark sides* der

³⁹² „Such investigations require us to focus on the flows *and* the places *and* their dialectical connections as these arise and are realised in the developed and developing worlds alike.” (Henderson u. a. 2001, 5, Hervorhebung im Original)

Netzwerkintegration wie etwa den ungesteuerten Flächenverbrauch oder starke Umweltschäden gelenkt (Phelps, Atienza und Arias 2018; Tsing 2012). Vor allem aber machte die Untersuchung deutlich, dass die baulichen Strukturen, städtischen Dynamiken und räumlichen Planungen eine Wirkmacht in der *mutual transformation* aus Ort und Produktionsnetzwerk besitzen (Coe und Yeung 2015, 14). Denn diese zeigten sich nicht einfach als lokale Auswirkungen der globalisierten Wirtschaftsaktivitäten, sondern sie hatten zugleich Einfluss auf die Entstehung, den Ausbau bzw. die Einschränkung von Produktionsbeziehungen und damit auf die räumliche Konfiguration globaler Produktionsnetzwerke. Im Prozess des (Strategic) Coupling und Decoupling – mit Blick auf kleine Raummaßstäbe – erschienen die baulichen und planerischen Voraussetzungen somit als veränderliche Push- und Pullfaktoren innerhalb der dynamischen räumlichen Verlagerungsprozesse der Produktion (vgl. Hagemann und Beyer 2020).

Nur unter Einbeziehung dieser Aspekte kann letztlich ein umfassendes Verständnis für die Bedingungen und strategischen Maßnahmen des Coupling erzielt werden. Zugleich ist hierfür die Berücksichtigung der zeitlichen Entwicklung des Couplingprozesses und seiner lokalen Ausgangsbedingungen maßgeblich (vgl. Bair und Werner 2011b; Werner 2016b; Coe und Yeung 2015). Nicht zuletzt liefern die Untersuchungsergebnisse ein Bild davon, wie sich die räumliche Logik der globalisierten Produktion auf verschiedenen Raummaßstäben manifestiert: in geografischen Konfigurationen, stadträumlichen Differenzierungen und baulichen Typologien, die die jeweiligen Produktionsschritte reflektieren.

7.4 Ausblick

Bereiche zukünftiger Forschung

Der hier vorgestellte und erprobte Analyserahmen liefert ein geeignetes, individuell adaptierbares Instrument, um die stadträumliche Forschung an der Schnittstelle von Stadt- und Güterkettenforschung auszudehnen: auf andere Produktionsstandorte,³⁹³ andere globalisierte Produktions- oder Dienstleistungssektoren oder andere Stationen bzw. Segmente der Güterketten³⁹⁴ wie die Rohstoffgewinnung, das Design, das Marketing, den Vertrieb, den Verkauf und den Konsum der Waren oder ihre Entsorgung bzw. Wiederverwertung. Eine entsprechende Ausweitung der Empirie lässt möglicherweise auch Generalisierungen – über räumliche Muster spezifischer Sektoren, Kettensegmente, Coupling-Typen etc. – zu.

Ein zentrales Forschungsdesiderat, das dieses Projekt nicht einlösen konnte, ist die Umsetzung einer *transnationalen* multilokalen Fallstudie. Denn um der Komplexität der Fragestellung gerecht werden zu können und die notwendige Untersuchungstiefe zu gewährleisten, beschränkte es sich auf zwei Gebiete in derselben Stadtregion und analysierte sie im Schnittpunkt ihrer translokalen und transnationalen Produktionsbeziehungen. Damit wurde nur ein begrenzter Ausschnitt aus den Produktionsnetzwerken betrachtet. Um aber das Potenzial des Güterkettenansatzes für die Stadtforschung (wie in Abschnitt 2.3.3 dargestellt) voll auszuschöpfen, sind entsprechende relationale Untersuchungen verschiedener Orte und Produktionsschritte in unterschiedlichen Weltregionen notwendig, die durch grenzüberschreitende Güterketten miteinander verbunden sind. Einen ersten Schritt in diese Richtung ging das Forschungsprojekt *Transnationale Produktionsräume*, das die Standorte der Bekleidungsproduktion in Istanbul mit Produktionsorten in Südbulgarien und der Hauptstadtregion Äthiopiens in Bezug setzte, die durch

³⁹³ Vergleiche die Forschung im Projekt *Transnationale Produktionsräume* (Hagemann und Beyer 2020).

³⁹⁴ Entsprechende multiskalare Raumanalysen wurden in Lehrforschungsprojekten zu den Güterwegen der Lebensmittelindustrie an der BTU Cottbus (*Feeding the City*, 2020/21, unterrichtet von Anke Hagemann und Natacha Quintéro-Gonzalez, vgl. Hagemann und Quintéro-Gonzalez 2020) oder zu den Lieferketten der Bauindustrie an der TU Berlin (*Architecture's Supply Chains*, WS 2020/2021, unterrichtet von Elke Beyer und Lucas Elsner) durchgeführt.

Offshoring und Outsourcing der türkischen Bekleidungsindustrie entstanden (► **2.3.1**) (Hagemann und Beyer 2020). Am Beispiel neuer Produktionsstandorte in Äthiopien wurde zudem die strategische Funktion der Planung und des Baus von Industrieparks und Transportinfrastrukturen im Coupling genauer untersucht und die Rolle vielfältiger transnationaler Akteure in diesen Prozessen reflektiert (Beyer und Hagemann 2021). Dabei erschien die genaue Analyse der Planungsgovernance von Produktionsstandorten als vielversprechendes Feld zukünftiger Forschung. Dies schließt die Bereitstellung physischer Infrastrukturen für die Exportproduktion durch transnationale Planungsallianzen (bzw. die Produktionsnetzwerke der Planungs- und Bauindustrie) als Forschungsgegenstand ein (Beyer u. a. 2021).

Gleichzeitig erscheint es aussichtsreich, auch die Rolle weniger machtvoller Akteur*innen „von unten“ (Arbeiter*innen und ihre Angehörigen, Anwohner*innen, Kleinunternehmer*innen, etc.; vgl. Berndt 2004; Werner 2016a) wie auch Fragen der sozialen Reproduktion (Wohn- und Lebenssituation sowie Alltagsräume der Beschäftigten, Care-Praktiken, Lebensmittelversorgung, etc.; vgl. Kelly 2009; Dunaway 2013; Mezzadri 2020) in die Erforschung der transnationalen Raumproduktion einzubeziehen.

Impulse für eine bessere Stadtplanung und Architektur

Zwar ist die vorliegende Forschungsarbeit auf rein wissenschaftliche Erkenntnisse und nicht auf anwendungsorientiertes Wissen oder Planungsempfehlungen ausgerichtet, doch wird ein vertieftes Verständnis von Urbanisierungsprozessen und der baulichen Entwicklung an den Standorten globaler Güterketten perspektivisch auch dazu dienen, das weltweite Offshoring in Hinblick auf globale Nachhaltigkeits- und Gerechtigkeitskriterien umfassender zu bewerten und mit den Effekten der globalisierten Industrieproduktion planerisch (besser) umzugehen.

Aus einer Netzwerkperspektive betrachtet führen uns derartige Untersuchungen vor Augen, dass die Produktion der hier (im globalen Norden) konsumierten Güter an ihren Standorten (im globalen Süden bzw. den Semiperipherien) nicht nur kritische Folgen für die Beschäftigten und die Umwelt, sondern auch maßgebliche Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben kann. So führt unsere „imperiale Lebensweise“ (Brand und Wissen 2017) zu informellen Sweatshop-Ökonomien, industriellem Sprawl oder gigantischen Exportproduktionszonen wie auch zu rapiden Urbanisierungsprozessen, städtischer Fragmentierung oder prekären urbanen Lebensweisen in den Produktionsregionen des globalen Hinterlands. Die Abhängigkeitsbeziehungen des „supply chain capitalism“ (Tsing 2009a) bedingen somit auch eine Verantwortlichkeit für die entsprechenden räumlichen Effekte der Exportproduktion (Massey 2004). So könnten stadtplanerische Erwägungen dazu beitragen, dass die Corporate Social Responsibility der Lead Firms und die Gesetzgebung zur Sorgfaltspflicht weltweit agierender Unternehmen auch Fragen einer nachhaltigen städtischen Planung und Integration von Produktionsanlagen einschließen. Damit würden nicht nur Standards der Standfestigkeit oder Arbeitssicherheit, sondern auch der Integration ins städtische Umfeld, der limitierten Flächenversiegelung, der Verfügbarkeit von Wohnraum oder der Mobilität von Arbeiter*innen mögliche Kriterien für nachhaltige oder faire Lieferketten. Ebenso kann die Architektur- und Stadtforschung im Sinne einer Beweisaufnahme die baulichen Schattenseiten der globalen Produktion aufdecken und ihr Wissen Aktivist*innen im Kampf für faire Produktionsbedingungen zur Verfügung stellen (vgl. Weizman 2017).

Aus der Perspektive der Produktionsorte betrachtet liefern die Untersuchungen zum Zusammenspiel von Netzwerk und Ort eine bessere Wissensgrundlage, um räumliche Industriepolitik und Stadtplanung besser miteinander zu verbinden, um die städtischen Folgen von Investitionsentscheidungen umfassender abzuschätzen und negativen Effekten entgegenzuwirken, um die

Volatilität der globalisierten Produktion in Planungsentscheidungen einzubeziehen und resilien-
tere, anpassungsfähige Gewerbestandorte und -gebäude zu konzipieren oder um der Industrie-
entwicklung klare planerische Grenzen zu setzen.

Abkürzungen

ASB	Avrupa Serbest Bölgesi, Europäische Freizone
CSR	Corporate Social Responsibility, Unternehmensverantwortung
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü, Staatliches Institut für Statistik (Vorgänger des TÜİK)
DISK	Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu, Konföderation der Revolutionären Arbeitergewerkschaften der Türkei
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı, staatliche Planungsorganisation
GCC	Global Commodity Chains, Globale Güterketten (Forschungsansatz)
GVC	Global Value Chains, Globale Wertschöpfungsketten (Forschungsansatz)
GPN	Global Production Networks, Globale Produktionsnetzwerke (Forschungsansatz)
GFZ	Geschossflächenzahl, Verhältnis sämtlicher Geschossflächen zur Grundstücksfläche
GRZ	Grundflächenzahl, Anteil der überbauten Grundstücksfläche
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Stadtverwaltung der Metropolregion Istanbul
İMÇ	Istanbul Manifaturacılar Çarşısı, Markt der Textilhändler von Istanbul
İMP	Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center
İSO	İstanbul Sanayi Odası, Industriekammer Istanbul
İTO	İstanbul Ticaret Odası, Handelskammer Istanbul
İTKİB	İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçı Birlikleri, Istanbul Textile and Apparel Exporters Association
KSS	Küçük Sanayi Sitesi, Kleingewerbegebiet
İSTKA	İstanbul Kalkınma Ajansı, Entwicklungsagentur Istanbul
MESIAD	Merter Sanayici Ve İş Adamları Derneği, Verein der Industriellen und Geschäftsleute von Merter
OSB	Organize Sanayi Bölgesi, Organisierte Industriezone
TGSD	Türkiye Giyim Sanayicileri Derneği, Verband der türkischen Bekleidungsindustrie
TL	Türkische Lira
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu, Türkisches Statistisches Institut

Liste der Interviews

Mit Ausnahme von wissenschaftlichen Expert*innen sind alle Gesprächspartner*innen und die meisten Unternehmen anonymisiert.

Format der Auflistung:

Kurztitel. Jahr. Person/Unternehmen/Besichtigung, Sprache des Interviews, Dokumentation (Sprache sofern abweichend). Tag.

- Aksu Yikama. 2015.** Leitender Mitarbeiter (Färbeabteilung), Aksu Yikama (Name geändert), Fabrikbesichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 5. Oktober.
- Aksu Yikama. 2017.** Leitender Mitarbeiter (Färbeabteilung), Aksu Yikama (Name geändert), türkisch (gedolmetscht), E-Mail-Interview (türkisch-englisch). 15. August.
- Aktivist. 2013.** Aktivist (Clean Clothes Campaign Türkei) und ehemaliger Textilarbeiter, türkisch (gedolmetscht), Protokoll (deutsch). 5. Dezember.
- Anwohnerin und Gewerkschafterin. 2015.** Anwohnerin nördliches Ümraniye und Gewerkschafterin für Care- und Heimarbeit, türkisch (gedolmetscht), Protokoll (englisch). 1. Oktober.
- Arslan. 2015.** Vorstandsmitglied von MESIAD (Verein der Industriellen und Geschäftsleute von Merter) und Besitzer von Großhandelsgebäuden in Merter (Name geändert), türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 21. September.
- ASB. 2015.** Mitarbeiter der Geschäftsleitung der Avrupa Serbest Bölgesi (ASB, Europäische Freizone), Rundfahrt durch die Freizone, englisch, Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 2. Juni.
- Bekleidungsproduzent A. 2015.** Mitarbeiter der Geschäftsführung eines Unternehmens für Bekleidung aus Webstoffen (Şahinler Gruppe) in der ASB (Europäische Freizone), englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 2. Juni.
- Bekleidungsproduzent B. 2015.** Leiter eines transnational agierenden türkischen Bekleidungsunternehmens, englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 18. August.
- Bezirksverwaltung Sultangazi. 2015.** Mitarbeiterin der Bezirksverwaltung Sultangazi mit Zuständigkeit für Betriebsgenehmigungen, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 9. Oktober.
- Çelik. 2015.** Geschäftsführer eines Nähbetriebs für Jeans in Sultangazi (Name geändert), Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 9. Oktober.
- Einkaufsbüro A. 2013.** Leiter des Regionalbüros einer internationalen Einkaufsagentur, deutsch, Transkription nach Audioaufnahme. 6. Dezember.
- Einkaufsbüro B. 2015.** Zwei Mitarbeiterinnen und der Leiter des Einkaufsbüros einer deutschen Mode-Einzelhandelskette, englisch/deutsch, Transkription nach Audioaufnahme. 2. Oktober.
- Eroğlu. 2013.** Technische Mitarbeiterin und Mitarbeiter der Geschäftsführung, Bekleidungsunternehmen Eroğlu, Fabrikbesichtigung, englisch, Gesprächsnotizen. 5. Dezember.

- Esen. 2015.** Stadtforscher Orhan Esen über die Textil- und Bekleidungsindustrie in Istanbul, deutsch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 5. Juni.
- Färberei Çorlu. 2015.** Mitarbeiterin in einem Färbetrieb nahe Çorlu, türkisch, handschriftliche Notizen. 2. Juni.
- Güler Tekstil. 2015.** Zwei Geschäftsführer des Nähbetriebs Güler Tekstil in Sultangazi (Name geändert), Besichtigung der Nähwerkstatt, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 9. Oktober.
- Güvenç. 2015.** Stadtgeograf und Stadtplaner Murat Güvenç, Direktor des Istanbul Studies Center, Kadir Has Universität, englisch, Protokoll. 5. Juni.
- Heimarbeiterinnen. 2015.** Heimarbeiterinnen-Kreis im Norden Ümraniyes, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Protokoll (englisch). 7. Juni.
- Heimarbeitsvermittlerin. 2015.** Vermittlerin eines Heimarbeitsnetzwerks in Esenler, türkisch (gedolmetscht), Handschriftliche Notizen. 22. August.
- IHK Çorlu. 2019.** Präsident der Industrie- und Handelskammer Çorlu, englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 23. August.
- Industriearchitekt. 2015.** Leiter eines Architekturbüros für Industriebauten, englisch, Protokoll. 30. September.
- Industriepaner. 2015.** Industriepaner, der an der Erstellung der Environmental Plans für Istanbul und Thrakien beteiligt war, türkisch, E-Mail-Interview (türkisch-englisch). 9. Oktober.
- Inspekteurin. 2013.** Textiltechnikerin und Mitarbeiterin in Inspektions- und Zertifizierungsunternehmen, englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 7. Dezember.
- İSTKA. 2015.** Mitarbeiter der İSTKA (İstanbul Kalkınma Ajansı / Entwicklungsagentur Istanbul), englisch, Protokoll. 29. September.
- ITKIB. 2013.** Mitarbeiterin von İTKIB (İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçı Birlikleri/Verband der Textil- und Bekleidungsexporteure Istanbul), türkisch (gedolmetscht), Protokoll (deutsch). 4. Dezember.
- ITKIB. 2015.** Projektkoordinatorin İTKIB (İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçı Birlikleri/Verband der Textil- und Bekleidungsexporteure Istanbul), englisch, Gesprächsnotizen. 2. Oktober.
- Jeansproduzent. 2019.** Mitarbeiter der Geschäftsführung eines Produktionsunternehmens für Jeans in der Region Çorlu (Ergene), englisch, Handschriftliche Notizen. 22. August.
- Kaya Denim. 2015.** Geschäftsführer des Jeansproduzenten Kaya Denim (Name geändert) in Yenibosna, Betriebsbesichtigung, englisch, Transkription nach Audioaufnahme.
- Logistikbetrieb. 2015.** Gespräch mit dem Leiter der türkischen Geschäftsstelle eines deutschen Logistikbetriebs sowie mit einem auf Modelogistik spezialisierten Mitarbeiter, Besichtigung Hochregallager, deutsch, Transkription nach Audioaufnahme. 6. Oktober.
- Merter Vakfi. 2017.** Leiter der Merter Keresteciler Sitesi Güzelleştirme Eğitim ve Kültür Vakfı (Stiftung für Bildung, Kultur und Verschönerung des Merter Keresteciler Gebiets), türkisch, das Interview führte Edin Zaim, Memo (englisch). 26. Dezember.
- Modedesignerin. 2015.** Modedesignerin für Produktionsunternehmen im Fast Fashion Bereich, englisch, Protokoll (deutsch). 1. Oktober.
- Modeunternehmen. 2015.** Nachhaltigkeitsmanagerinnen in einem Unternehmen für nachhaltige Mode, deutsch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 11. September.
- Muhtar. 2016.** Muhtar (Vorsteher) einer Nachbarschaft im Norden Ümraniyes, türkisch, das Interview führten Edin Zaim und Ilkim Er, Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 22. Oktober.
- Musiolek 1. 2013.** Bettina Musiolek, Ökonomin und Aktivistin der Clean Clothes Campaign, Koordinatorin Südosteuropa und Türkei, deutsch, Gesprächsnotizen. 8. Oktober.

- Musiolek 2. 2014.** Bettina Musiolek, Ökonomin und Aktivistin der Clean Clothes Campaign, Koordinatorin Südosteuropa und Türkei, deutsch, Gesprächsnotizen. 13. März.
- Nähbetrieb A. 2015.** Geschäftsführer eines Nähbetriebs für Hemden in Sultagazi, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 20. August.
- Nähbetrieb B. 2015.** Geschäftsführer eines Nähbetriebs für Hemden in Sultagazi, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 20. August.
- Nähbetrieb C. 2015.** Geschäftsführer eines Nähbetriebs für Jacketts in Sultangazi, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Handschriftliche Notizen. 20. August.
- Nähbetrieb D. 2015.** Geschäftsführer eines Nähbetriebs für Hemden in Sultangazi, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 21. August.
- Nähbetrieb E. 2015.** Geschäftsführer eines Nähbetriebs für Hemden in Sultagazi, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 22. September.
- Nähbetrieb F. 2015.** Besitzer einer Nähwerkstatt für Jacken, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Protokoll (englisch). 22. September.
- Olcay 1. 2015.** Pelin Olcay, Stadt- und Regionalplanerin und Dozentin an der Arel Universität, Istanbul, englisch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 18. September.
- Olcay 2. 2017.** Pelin Olcay, Stadt- und Regionalplanerin und Dozentin an der Arel Universität, Istanbul, englisch, Gesprächsnotizen. 22. Februar.
- Öngel. 2013.** Serkan Öngel: Gewerkschaftsmitarbeiter (DISK) und Sozialwissenschaftler mit Schwerpunkt türkische Industriepolitik, englisch, Gesprächsnotizen (deutsch/englisch). 4. Dezember.
- OSB Velimeşe. 2015.** Geschäftsführer der OSB Velimeşe (Organisierte Industriezone Velimeşe), türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 5. Oktober.
- OSB Velimeşe. 2019.** Geschäftsführer der OSB Velimeşe (Organisierte Industriezone Velimeşe), türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 22. August.
- OTIAD. 2013.** Geschäftsführer von OTIAD (Osmanbey tekstilci is adamlari dernegi / Verband der Textilunternehmer in Osmanbey), türkisch (gedolmetscht), Protokoll. 7. Dezember.
- Özkan. 2015.** Miray Özkan, Stadtplanerin mit Doktorarbeit zum Stadterneuerungsprojekt Kartal, englisch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 28. September.
- Planungsamt Çorlu. 2019.** Mitarbeiterin im Planungsamt der Stadtverwaltung Çorlu, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 23. August.
- Planungsamt Güngören. 2015.** Mitarbeiter des Planungsamts, Bezirksverwaltung Güngören, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 18. September.
- Planungsamt IBB. 2015.** Zwei Mitarbeiterinnen des gesamtstädtischen Planungsamts von Istanbul (IBB Şehir Planlama Müdürlüğü), englisch, Protokoll nach Audioaufnahme. 5. Juni.
- Planungsamt Sultangazi. 2015.** Mitarbeiter und Leiter des Planungsamts, Bezirksverwaltung Sultangazi, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 9. Oktober.
- Planungsbüro. 2015.** Mitarbeiterin im Planungsbüro Tümaş, Leiterin des Projekts Merter Fashion Center, türkisch, E-Mail-Interview (türkisch-englisch). 12. November.
- Politikerin und Aktivistin. 2015.** Politikerin und Gewerkschafterin für Care- und Heimarbeit, türkisch (gedolmetscht), Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 5. Juni.
- Rundstrickwarenproduzent 1. 2013.** Geschäftsführer A des Rundstrickbetriebs, Besichtigung der Geschäftsräume und Produktionslinie in Güneşli, englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 6. Dezember.
- Rundstrickwarenproduzent 2. 2015.** Geschäftsführer B des Rundstrickbetriebs, Besichtigung der Fabrik in Malkara/Tekirdağ, deutsch, Protokoll. 19. August.
- Sarıkurt. 2019.** Ahmet Sarıkurt, Bürgermeister von Çorlu, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 23. August.

- Seçkin 1. 2015.** Bilge Seçkin, Sozialwissenschaftlerin, aktiv in der Clean Clothes Campaign Türkei, englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 3. Juni.
- Seçkin 2. 2015.** Bilge Seçkin, Sozialwissenschaftlerin, aktiv in der Clean Clothes Campaign Türkei, englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 8. Oktober.
- Textil- und Bekleidungsproduzent A.** 2019. Geschäftsführer eines großen Stoff- und Bekleidungsproduzenten in Çorlu-Velimeşe, Fabrikbesichtigung, türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 22. August.
- Textil- und Bekleidungsproduzent B.** 2015. Mitarbeiter eines Textil- und Bekleidungsunternehmens mit Fabrik nahe Çorlu, Besichtigung, türkisch (gedolmetscht), Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 2. Juni.
- Textilarbeiter. 2015.** Gespräch mit Bilge Seçkin und zwei Textilarbeitern, die sich für Arbeiterrechte einsetzen, englisch, türkisch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 17. August.
- Textilarbeiter und Aktivist. 2015.** Textilarbeiter und Aktivist in der Clean Clothes Campaign Türkei, türkisch (gedolmetscht), Protokoll (englisch). 20. August.
- Textildruckunternehmen. 2015.** Leitender Mitarbeiter eines Textildruckunternehmens mit Betriebsstandort in Çorlu-Velimeşe, englisch, Protokoll. 7. Oktober.
- TGSD. 2015.** Mitarbeiterin der Geschäftsführung des TGSD (Türkiye Giyim Sanayicileri Derneği / Verband der türkischen Bekleidungsindustrie), englisch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 21. August.
- TKA. 2015.** Generalsekretär der TKA (Trakya Kalkınma Ajansı / Entwicklungsagentur Thrakien), englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 5. Oktober.
- Trikko. 2015.** Geschäftsführer eines größeren Strickbetriebs in Merter (Name geändert), englisch, Audioaufnahme, handschriftliche Notizen. 21. September.
- Türkün. 2013.** Asuman Türkün, Professorin am Institut für Stadtplanung der Yildiz Universität, englisch, Protokoll. 4. Dezember.
- Urban Design Direktorat 1.** 2015. Leiter und stellvertretender Leiter des Urban Design Direktors (Kentsel Tasarım Müdürlüğü) der Stadtverwaltung Istanbul (IBB), türkisch (gedolmetscht), Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 4. Juni.
- Urban Design Direktorat 2.** 2015. Rundgang durch das Großhandelsviertel von Merter mit dem stellvertretenden Direktor des Urban Design Direktors, Stadtverwaltung Istanbul (IBB), türkisch, Übersetzung Edin, Interview-Protokoll (englisch). 4. Juni.
- Urban Design Direktorat 3.** 2015. Vertreter*innen des Urban Design Direktors (IBB Istanbul), des Architekturbüros, und des Planungsbüros Tümaş (Projektmeeting „Merter Fashion Center“), türkisch, englisch, Protokoll (englisch). 1. Oktober.
- Vorstand IMÇ. 2016.** Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des Vorstands des IMÇ (Istanbul Manifaturacılar Çarşısı / Markt der Textilhändler von Istanbul), türkisch, das Interview führte Ilkim Er, Transkription nach Audioaufnahme (englisch). 15. November.
- Yilmaz. 2015.** Murat Yilmaz, Geschäftsführer von Yilmaz Giyim und Leiter der Yilmaz Grup (Name geändert), englisch, Transkription nach Audioaufnahme. 21. September.
- Yilmaz Rundgang. 2015.** Gespräch und Betriebsbesichtigung mit einer leitenden Mitarbeiterin bei Yilmaz Giyim (Name geändert), deutsch, Protokoll. 21. September.
- Yilmaz/MESIAD. 2015.** Murat Yilmaz (Name geändert), Vorstandsmitglied MESIAD (Merter Sanayici Ve İş Adamlari Derneği / Verein der Industriellen und Geschäftsleute von Merter), Geschäftsführer MESIAD, zwei Mitarbeiter des Planungsamts von Güngören, englisch, türkisch, Transkription nach Audioaufnahme. 4. Juni.
- Yörük. 2013.** Erdem Yörük, Soziologe, Koç Universität, englisch, Gesprächsnotizen (deutsch). 4. Dezember.

Literatur

- Abdulla, Hannah. 2021. Turkey garment factories exempt from latest lockdown. *just-style. Apparel Sourcing Strategy*. 4. Mai. https://www.just-style.com/news/turkey-garment-factories-exempt-from-latest-lockdown_id141283.aspx (zugegriffen: 27. Mai 2021).
- Abernathy, Frederick H. 1999. *A Stitch in Time: Lean Retailing and the Transformation of Manufacturing. Lessons from the Apparel and Textile Industries*. New York: Oxford University Press.
- Acar, Erhan und Murat Güvenç. 1992. A Study on the Housing Conditions of Industrial Labor. In: *Development of the Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing*, hg. von İlhan Tekeli, Tansı Şen-yapılı, Ali Türel, Murat Güvenç, und Erhan Acar, 161–181. Istanbul: Turkish Social Science Association, Municipality of Greater Istanbul.
- Acara, Eda. 2015. Conflict Geographies of Water Pollution in Thrace Region of Turkey (Doktorarbeit). Kingston, Ontario, Canada: Queen's University.
- Adam, Jürgen, Katharina. Hausmann und Frank Jüttner. 2004. *Entwurf atlas Industriebau*. Basel u.a.: Birkhäuser.
- adidas. o. J. Global Factory Lists. *Adidas group*. www.adidas-group.com/en/sustainability/compliance/supply-chain-structure/ (zugegriffen: 18. März 2019).
- Aitchison, Mathew, Hrsg. 2014. *The Architecture of Industry. Changing Paradigms in Industrial Building and Planning*. London: Routledge.
- Ak, Bahriye. 2008. Deindustrialization under the Impact of Globalization: The Case of Istanbul (Masterarbeit). Ankara: The Graduate School Of Natural And Applied Sciences of Middle East Technical University.
- Akata, A., Ahmet Kubaş und A. Akyol. 2004. Adaptation of quality and environmental standards. Findings from textile industry in Thrace region. *Journal of Environmental Protection and Ecology* 5, Nr. 1: 205–213.
- Akter, Akhi und Mir Abdullah Al Mahfuz. 2018. An overview of Turkish textiles and clothing industry. *Textile Today Bangladesh*. 30. Juli. <https://www.textiletoday.com.bd/overview-turkish-textiles-clothing-industry/> (zugegriffen: 22. Januar 2020).
- Alfaro, Claudia Fonseca. 2020. The production of maquiladora space in Motul, Mexico: from henequen municipality to industrial city. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 21: o. S.
- Altrock, Uwe und Sonia Schoon, Hrsg. 2014. *Maturing Megacities. The Pearl River Delta in Progressive Transformation*. Advances in Asian Human-Environmental Research. Dordrecht u.a.: Springer.
- Amin, Ash. 2002. Spatialities of Globalisation. *Environment and Planning A* 34, Nr. 3: 385–399.
- An Architektur. 2005. Themenheft: Europäische Migrationsgeografien, Polen. *An Architektur*, Nr. 15.
- Andersson, Johanna, Achim Berg, Saskia Hedrich, Patricio Ibanze, Jonatan Janmark und Karl-Hendrik Magnus. 2018. Is apparel manufacturing coming home? McKinsey Apparel, Fashion & Luxury Group. McKinsey & Company. https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/retail/our%20insights/is%20apparel%20manufacturing%20coming%20home/is-apparel-manufacturing-coming-home_vf.pdf.
- Angelo, Hillary und David Wachsmuth. 2015. Urbanizing Urban Political Ecology: A Critique of Methodological Cityism. *International Journal of Urban and Regional Research* 39, Nr. 1: 16–27.
- Anguelov, Nikolay. 2015. *The Dirty Side of the Garment Industry: Fast Fashion and its Negative Impact on Environment and Society*. London u.a.: Taylor & Francis.
- Anurima. 2021. Is the global apparel industry eyeing Turkey as a manufacturing hub? *Apparel Resources*. 22. Januar. <https://apparelresources.com/business-news/retail/global-apparel-industry-eyeing-turkey-manufacturing-hub/> (zugegriffen: 27. Mai 2021).
- Apak, S., Ahmet Kubaş, H. Bal, H. Hurma und O. Dede. 2015. Environmental Problems in Turkish Thrace Region, their Causes and Solutions. *Journal of Environmental Protection and Ecology* 16, Nr. 1: 173–182.
- Appadurai, Arjun, Hrsg. 2007 [1986]. *The social life of things: commodities in cultural perspective*. 5. pr. Cambridge u.a.: Cambridge Univ. Press.
- Appelbaum, Richard P. und Gary Gereffi. 1994. Power and profits in the apparel commodity chain. In: *Global production: The apparel industry in the Pacific Rim*, hg. von Edna Bonacich, 42–62. Philadelphia: Temple University Press.
- Arboleda, Martín. 2016. In the Nature of the Non-City: Expanded Infrastructural Networks and the Political Ecology of Planetary Urbanisation. *Antipode* 48, Nr. 2: 233–251.
- Arboleda, Martin. 2020. *Planetary Mine: Territories of Extraction Under Late Capitalism*. London, New York: Verso Books.
- Arch+. 2012. Servicearchitekturen (Themenheft). *Arch+*, Nr. 205.
- Arch+. 2009. Istanbul Manifaturacılar Çarşısı – IMÇ. *Arch+*, Nr. 195: 38–41.
- arkiv.com.tr. o. J. a. Platform Merter. *Arkiv, Türkiye'nin Mimarlık Arşivi*. <http://www.arkiv.com.tr/proje/platform-merter/2705> (zugegriffen: 27. Mai 2015b).

- . o. J.b. Denimvillage Blue Jeans Üretim ve Tasarım Merkezi. *Arkiv, Türkiye'nin Mimarlık Arşivi*. <http://v2.arkiv.com.tr/p8803-denimvillage-blue-jeans-uretim-ve-tasarim-merkezi.html> (zugegriffen: 14. August 2015).
- Atilgan, Turan. 2006. The Effects of the Textile and Clothing Sector on the Economy of Turkey. *Fibres & Textiles in Eastern Europe* 14, Nr. 4 (58): 16–20.
- Avrupa Serbest Bölgesi. o. J. *Avrupa Serbest Bölgesi* [European Free Zone]. <http://www.asb.com.tr/> (zugegriffen: 28. März 2014).
- Azmeh, Shamel. 2014. Trade regimes and global production networks: The case of the Qualifying Industrial Zones (QIZs) in Egypt and Jordan. *Geoforum* 57: 57–66.
- Bahçelievler Belediyesi. 2008. Haznedar ve Merter Çiftliği. *Bahçelievler Belediyesi, Tahriçemiz*. 17. Mai. <https://web.archive.org/web/20080517104011/http://www.bahcelievler.bel.tr/bpi.asp?caid=243&cid=178> (zugegriffen: 9. November 2017).
- Bair, Jennifer. 2005. Global Capitalism and Commodity Chains: Looking Back, Going Forward. *Competition & Change* 9, Nr. 2: 153–180.
- . 2006. Regional Trade and Production Blocs in a Global Industry: Towards a comparative framework for research. *Environment and Planning A* 38, Nr. 12: 2233–2252.
- . 2010. Globaler Kapitalismus und Güterketten. Rückblick und Ausblick. In: *Globale Güterketten. Weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung*, hg. von Karin Fischer, Christian Reiner, und Cornelia Staritz, 24–42. Wien: Promedia.
- Bair, Jennifer, Christian Berndt, Marc Boeckler und Marion Werner. 2013. Dis/articulating producers, markets, and regions: new directions in critical studies of commodity chains. Guest Editorial. *Environment and Planning A* 45, Nr. 11: 2544–2552.
- Bair, Jennifer und Florence Palpacuer. 2015. CSR beyond the corporation: contested governance in global value chains. *Global Networks* 15, Nr. 1: 1–19.
- Bair, Jennifer und Marion Werner. 2011a. Commodity chains and the uneven geographies of global capitalism: a disarticulations perspective. *Environment and Planning A* 43, Nr. 5: 988–997.
- . 2011b. The place of disarticulations: global commodity production in La Laguna, Mexico. *Environment and Planning A* 43, Nr. 5: 998–1015.
- Bakırkent Mühendislik & Mimarlık. 1986. Bauantrag E. Sabiri Sezere Ait İşyeri Talimat Projesi [Renovierungsprojekt für die Arbeitsstätte von E. Sabiri Sezere]. Genehmigungsplanung. Bauamt Bezirk Güngören, Istanbul.
- Balaban, Utku Barış. 2011. *A Conveyor Belt of Flesh: Urban Space and the Proliferation of Industrial Labor Practices in Istanbul's Garment Industry*. Istanbul: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Banham, Reyner. 1960. *Theory and design in the first machine age*. London: Architectural Press.
- . 1986. *A concrete Atlantis: U.S. industrial building and European modern architecture, 1900 - 1925*. Cambridge, Mass. u.a.: MIT Press.
- Barbu, Mirela, Michael Dunford und Liu Weidong. 2013. Employment, Entrepreneurship, and Citizenship in a Globalised Economy: The Chinese in Prato. *Environment and Planning A: Economy and Space* 45, Nr. 10: 2420–2441.
- Barrientos, Stephanie, Gary Gereffi und Arianna Rossi. 2011. Economic and social upgrading in global production networks: A new paradigm for a changing world. *International Labour Review* 150, Nr. 3–4: 319–340.
- Beaverstock, Jonathan V., Richard G. Smith und Peter J. Taylor. 2000. World-City Network: A New Metageography? *Annals of the Association of American Geographers* 90, Nr. 1: 123–134.
- Bebauungsplan Güngören. 2015. Güngören İlçesi 1/1000 Uygulama İmar Planı [Bezirk Güngören, Bebauungsplan 1/1000]. Digitaler Plan des Bezirks Güngören (NCZ). Güngören, Istanbul.
- Behne, Adolf. 1925. *Der moderne Zweckbau*. München: Drei Masken Verlag.
- Belguidoum, Saïd und Olivier Pliez. 2015. Yiwu: The Creation of a Global Market Town in China. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 12: o. S.
- Belina, Bernd. 2013. *Raum: zu den Grundlagen eines historisch-geographischen Materialismus*. Einsteige 20. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Bentlin, Felix. 2021. Städtebauliche Schichtenanalyse. In: *Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung*, hg. von Anna Juliane Heinrich, Séverine Marguin, Angela Million, und Jörg Stollmann, 309–326. Bielefeld: transcript Verlag.
- Berndt, Christian. 2004. Stadtgeographien an der Schwelle zwischen Nord und Süd: Globale Bewegungen und territoriale Ordnung in Ciudad Juárez, Mexiko. *Erdkunde* 58: 221–233.
- Beyer, Elke, Lucas-Andrés Elsner und Anke Hagemann. 2021. Infrastructures for Global Production in Ethiopia and Argentina. Commodity Chains and Urban Spatial Transformation. In: *Spatial Transformations. The Effect of Mediatization, Mobility, and Social Dislocation on the Re-Figuration of Space*, hg. von Ignacio Castillo Ulloa, Christian Haid, Angela Million, Nina Baur, und Nina Baur. London: Routledge.
- Beyer, Elke, Lucas-Andrés Elsner, Anke Hagemann und Philipp Misselwitz. 2021. Industrial Infrastructure: Translocal Planning for Global Production in Ethiopia and Argentina. *Urban Planning* 6, Nr. 3: 444–463.

- Beyer, Elke und Anke Hagemann. 2018. „Getting it right from the start“? Building Spaces of Transnational Clothing Production in Ethiopia. *Dialog* 130–131: 63–71.
- . 2021. Transnational Urban Spaces. Production locations of the global clothing industry in Ethiopia. In: *African Cities Through Local Eyes. Experiments in Place-Based Planning and Design*, hg. von Luisa Moretto, Axel Fisher, und Guiseppa Faldi, 191–214. The Urban Book Series. Springer.
- Beyer, Elke, Anke Hagemann und Philipp Misselwitz. 2016. Transnationale Produktionsräume: Städtische Effekte der Bekleidungsindustrie und ihre planerische Regulierung an Produktionsstandorten in der westlichen Türkei und Südbulgarien (Istanbul, Tekirdag, Kardzhali), Projektnummer 282963623. *GEPRIS - Geförderte Projekte der DFG*. <http://gepris.dfg.de/gepris/projekt/282963623> (zugegriffen: 31. Oktober 2018).
- . 2020. Commodity Flows and Urban Spaces. An Introduction. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 21: o. S.
- Bezmez, Dikmen. 2008. The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of Haliç (the Golden Horn), Istanbul. *International Journal of Urban and Regional Research* 32, Nr. 4: 815–840.
- Bimtaş. 2006. İstanbul Metropolitan Alanı ve Çevresi. Sanayi Sektörü Araştırmave Değerlendirmeleri [Metropolregion Istanbul und Umgebung. Auswertung der Industriestudie]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü (unveröffentlicht).
- Bimtaş Arbeitsgruppe. 2006a. 2.3.1. Büyüme Hızları. 2.3.2. Alt Sektör Bileşimlerinin Değişimi [2.3.1. Wachstum. 2.3.2. Entwicklung der Zusammensetzung der Sektoren]. Özel Teknik Şartname No: 6.2.3. İstanbul Metropolitan Bölgesinde (Batıda Çerkezköy, Çorlu, Muratlı'dan Doğuda Sakarya ve Bolu'ya Uzanan Aks) Sanayi Alanları Yerleşme Düzeni Ve Mekânsal Dağılımda Yaşanan Değişimler [Technische Spezifizierung Nr. 6.2.3. Entwicklung der räumlichen Verteilung der Industrie in der Metropolregion Istanbul (Achse von Çerkezköy, Çorlu, Muratlı im Westen bis Sakarya und Bolu im Osten)]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü (unveröffentlicht).
- . 2006b. 6.2.4.3. Kırsal Özellik Gösteren Alanlarda ve Metropolitan Alan Çeperlerinde Yerleşen Sanayi Alanları ve İşgücü Dağılımları (CİLT I) [6.2.4.3. Merkmale der Industrie und Verteilung der Beschäftigten in ländlichen und peripheren Gebieten der Metropolregion (Teil 1)]. Özel Teknik Şartname No: 6.2.4. İstanbul Metropolitan Bölgesinde Bölgelere Göre (Merkez Alanları, Alt Bölgeleri, Çeperleri, Yakın Çevresi) Sanayi Alanları Yerleşme Düzeni ve Mekansal Dağılımında Yaşanan Değişimler [Technische Spezifizierung Nr. 6.2.4. Räumliche Verteilung der Industriegebiete und ihre Entwicklung in der Metropolregion Istanbul (zentrale Gebiete, Teilgebiete, Peripherien)]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü (unveröffentlicht).
- . 2006c. Özel Teknik Şartname No: 2.4. İstanbul Metropolitan Bölgesinde. Bölgelere Göre (Merkez Alanları, Alt Bölgeleri, Çeperleri, Yakın Çevresi). Sanayi Alanları Yerleşme Düzeni ve Mekansal Dağılımında Yaşanan Değişimler. 2.4.1. İstanbul Metropolitan MİA ve Alt Kademe Merkezleri – Üretim Aktiviteleri Dağılım Düzeni Sanayinin Gelişim Süreci. 2.4.4. İstanbul'da Merkez ve Alt Kademe Merkezlerde Sanayi Sektörü İşgücü Dağılım Düzeninin Saptanması [Technische Spezifizierung Nr.: 2.4. Metropolregion Istanbul. Nach Regionen (Zentrale Gebiete, Teilregionen, Grenzen, nähere Umgebung). Änderungen in der Form und räumlichen Verteilung der Industriegebiete. 2.4.1. İstanbul Metropolitan CBD und Unterzentren – Verteilung der Produktionsaktivitäten und Industrieentwicklungsprozess. 2.4.4. Bestimmung der Arbeitskräfteverteilung im Industriesektor in Zentren und Unterzentren in Istanbul]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü (unveröffentlicht).
- . İstanbul Büyükşehir Alanı ve Çevresinde; Sanayi Sektörü Gelişim Sürecinin Mekansal Boyutu İle Birlikte İncelenmesi ve Araştırılması, Bu Sektörün Geleceğe Dönük Mekansal Gelişme Eğilim Ve Potansiyellerinin Belirlenmesi Ve Metropolitan Kentin Stratejik Planlanmasına Veri Oluşturacak Sanayi Ağırlıklı Senaryoların Hazırlanması İşi Teknik Şartnamesi. [Metropolregion Istanbul und Umgebung; Analyse der räumlichen Entwicklung des Industriesektors, Bestimmung der zukünftigen Entwicklungstendenzen und -potenziale dieses Sektors sowie Erstellung von industriebasierten Szenarien, die Daten für die strategische Planung Metropole liefern] (Präsentationsfolien). Istanbul (unveröffentlicht).
- Bimtaş und Vezir Consulting. 2006a. İstanbul İli Ana Sanayi Sektörlerinin Rekabetçilik Düzeylerinin Analizi Raporu [Analyse der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Industriesektoren in der Provinz Istanbul]. Özel Teknik Şartname No: 6.3.4. Hangi Sanayi Sektörlerinin Rekabet Üstünlüğü Taşıdığını ve/veya Taşıma Potansiyeli İçerdiğinin Belirlenmesi [Technische Spezifizierung Nr. 6.3.4. Wettbewerbsvorteile der Industriesektoren und ihr Potenzial zur räumlichen Verlagerung]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü (unveröffentlicht).
- . 2006b. Özel Teknik Şartname No: 2.5 İstanbul Sanayi Kümelenmesi [Technische Spezifizierung Nr. 2.5 Industriecluster in Istanbul]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü (unveröffentlicht).

- Birtchnell, Thomas, Satya Savitzky und John Urry, Hrsg. 2015. *Cargomobilities: moving materials in a global age*. New York u.a.: Routledge.
- Bittner, Regina, Hrsg. 2007. *Transnationale Räume / Transnational spaces*. Berlin: Jovis.
- Bok, Rachel und Neil M. Coe. 2018. The urban politics of strategic coupling in global production networks. In: *The Routledge Handbook on Spaces of Urban Politics*, hg. von Kevin Ward, Andrew E. G. Jonas, Byron Miller, und David Wilson, 70–84. London, New York: Routledge.
- bosb.org.tr. o. J. BOSB'nin Kuruluşu (Gründung der BOSB). *Bursa Organize Sanayi Bölgesi*. http://www.bosb.org.tr/bosb-sayfa-10-bosbnin_kurulusu.html (zugegriffen: 28. April 2017).
- Brand, Ulrich und Markus Wissen. 2017. *Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: oekom verlag.
- Brenner, Neil. 1999. Beyond State-centrism? Space, Territoriality, and Geographical Scale in Globalization Studies. *Theory and Society* 28, Nr. 1: 39–78.
- . 2016. The Hinterland Urbanised? *Architectural Design* 86, Nr. 4: 118–127.
- Brenner, Neil und Roger Keil, Hrsg. 2006. *The global cities reader*. The Routledge urban reader series. London, New York: Routledge.
- Brenner, Neil und Christian Schmid. 2011. Planetary Urbanisation. In: *Urban Constellations*, hg. von Matthew Gandy, 10–13. Berlin: Jovis.
- . 2015. Towards a new epistemology of the urban? *City* 19, Nr. 2–3: 151–182.
- Breul, Moritz. 2019. *Gateway Cities in Global Production Networks: Insights from the Oil and Gas Industry in Southeast Asia*. Cham: Springer.
- Breul, Moritz und Javier Revilla Diez. 2018. An intermediate step to resource peripheries: The strategic coupling of gateway cities in the upstream oil and gas GPN. *Geoforum* 92: 9–17.
- Brooks, Andrew. 2015. *Clothing Poverty: The Hidden World of Fast Fashion and Second-hand Clothes*. London: Zed Books.
- Brooks, Andrew und Katelyn Toth-Fejel. o. J. The Journey of Jeans. *clothingpoverty.com*. <http://www.clothingpoverty.com/jeans/> (zugegriffen: 18. März 2019).
- Brown, Ed, Ben Derudder, Christof Parnreiter, Wim Pelupessy, Peter J. Taylor und Frank Witlox. 2004. Spatialities of Globalization: Towards an Integration of Research on World City Networks and Global Commodity Chains. *GaWC Research Bulletin* 151. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb151.html> (zugegriffen: 2. Oktober 2018).
- . 2007. World City Networks and Global Commodity Chains: Towards a World-Systems' Integration. *GaWC Research Bulletin* 236. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb236.html> (zugegriffen: 2. Oktober 2018).
- . 2010. World City Networks and Global Commodity Chains: Towards a world-systems' integration. *Global Networks* 10, Nr. 1: 12–34.
- Burdett, Richard, Hrsg. 2009. *Istanbul: City of Intersections*. London: Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science. <http://eprints.lse.ac.uk/33333/>.
- Bürklin, Thorsten und Michael Peterek. 2016. *Stadtbausteine*. Basics. Basel: Birkhäuser.
- Cabinet. 2012. Themenheft „Logistics“. *Cabinet*, Nr. 47.
- Çağlar, Esen. 2010. Turkey's economic transformation and role of organized industrial zones (Präsentationsfolien). Tepav. The Economic Policy Research Foundation of Turkey, 19. April, Istanbul. <https://www.slideserve.com/ketan/turkey-s-economic-transformation-and-the-role-of-organized-industrial-zones-powerpoint-ppt-presentation> (zugegriffen: 30. November 2016).
- Çakiroğlu, Perihan. 1997. Sanayii Trakya'ya taşıyor [Die Industrie bewegt sich in die Region Thracien]. *Milliyet*. <http://www.milliyet.com.tr/1997/11/09/ekonomi/san.html> (zugegriffen: 8. März 2016).
- Can, Metin. 2007. Kiptaş to construct 50 villas replacing IMÇ. *Hürriyet Daily News*, 5. Juni. <http://www.hurriyetdailynews.com/kiptas-to-construct--50-villas--replacing-imc.aspx?pageID=438&n=kiptas-to-construct--50-villas--replacing-imc-2007-06-05> (zugegriffen: 14. September 2016).
- Çankaya, Burhan Fuat. 2012. Ergene River Basin Protection Action Plan (Präsentationsfolien). Istanbul: Ministry of Forestry and Water Affairs, 18. Oktober. http://www.inbo-news.org/IMG/pdf/2_BURHAN_FUAT_CANKAYA_ERGENE_HKEP_INBO_18102012.pdf (zugegriffen: 8. März 2016).
- Cansız, Murat. 2003. Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri Politikaları ve Uygulamaları (OSB Applications and Politics in Turkey). Ankara: DTP.
- Carlot Yapı. o. J. *Carlot Yapı*. <http://carlotyapi.com/index.html> (zugegriffen: 16. März 2020).
- Castells, Manuel. 1999. *The Rise of the Network Society*. Bd. 1. The Information Age. Malden, Mass. u.a.: Blackwell.
- Cattaneo, Olivier, Gary Gereffi und Cornelia Staritz. 2010. Global Value Chains in a Postcrisis World: Resilience, Consolidation, and Shifting End Markets. In: *Global Value Chains in a Postcrisis World: A Development Perspective*, hg. von Olivier Cattaneo, Gary Gereffi, und Cornelia Staritz, 3–20. World Bank Publications.
- Cengizkan, N. Müge. Vakko Fabrikası için Hâlâ Bir Şans Yaratılabilir mi? [Gibt es noch eine Chance für die Vakko Fabrik?]. *Mimarlık Dergisi*. <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=287&RecID=1620> (zugegriffen: 22. November 2017).

- Choplin, Armelle und Olivier Pliez. 2015. The Inconspicuous Spaces of Globalization. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 12: o. S.
- Chung, Chuihua Judy, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas, Bernard Chang und Sze Tsung Leong. 2001. *Great Leap Forward. Harvard Design School Project on the City*. Köln u.a.: Taschen.
- Çimen, Erman. 2013. MESİAD'ın yeni patronu Yusuf Gecü. *Ogün Haber*, 13. Dezember. <http://www.ogunhaber.com/yere/mesiadin-yeni-patronu-yusuf-gecu-226247h.html> (zugegriffen: 9. November 2017).
- cnnturk.com. 2017a. Merter'de esnaf tepkili! El arabasıyla ihracat yapıyorlar [Merters Händler reagieren! Sie exportieren mit Schubkarren]. *CNN Türk*. 21. Juli. <https://www.cnnturk.com/ekonomi/merterde-esnaf-tepkili-el-arabasiyla-ihracat-yapiyorlar> (zugegriffen: 10. März 2020).
- . 2017b. Merter'deki sokak tartışmasına belediyeden açıklama [Stellungnahme der Bezirksverwaltung zur Straßendebatte in Merter]. *CNN Türk*. 9. Oktober. <https://www.cnnturk.com/video/turkiye/merterdeki-sokak-tartismasina-belediyeden-aciklama> (zugegriffen: 1. Dezember 2017).
- Coe, Neil M., Peter Dicken und Martin Hess. 2008. Global Production Networks: Realizing the Potential. *Journal of Economic Geography* 8, Nr. 3: 271–295.
- Coe, Neil M., Martin Hess, Henry Wai-chung Yeung, Peter Dicken und Jeffrey Henderson. 2004. 'Globalizing' regional development: a global production networks perspective. *Transactions of the Institute of British Geographers* 29, Nr. 4: 468–484.
- Coe, Neil M und Henry Wai-chung Yeung. 2015. *Global Production Networks: Theorizing economic development in an interconnected world*. Oxford: Oxford Univ. Press.
- Coe, Neil M und Henry Wai-chung Yeung. 2019. Global production networks: mapping recent conceptual developments. *Journal of Economic Geography* 19, Nr. 4: 775–801.
- Cohen, Robert B. 1981. The new international division of labor, multi-national corporations and urban hierarchy. In: *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Societies*, hg. von Michael Dear und Allen J. Scott, 287–315. London, New York: Methuen.
- Connolly, Creighton. 2019. Urban Political Ecology Beyond Methodological Cityism. *International Journal of Urban and Regional Research* 43, Nr. 1: 63–75.
- Cook, Ian. 2004. Follow the Thing: Papaya. *Antipode* 36, Nr. 4: 642–664.
- Cook, Ian und Michelle Harrison. 2007. Follow the Thing „West Indian Hot Pepper Sauce“. *Space and Culture* 10, Nr. 1: 40–63.
- Çorlu Deri OSB. o. J. *Çorlu Deri Karma Organize Sanayi Bölgesi*. <http://www.corluderiosb.org.tr/content-419-hakkimizda.html> (zugegriffen: 8. März 2017).
- Çorlu TSO. 2015. Gelişen Bir İl. Ekonomisi: Tekirdağ (A Developing Province. Economy: Tekirdağ). Tekirdağ. http://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/tekirdag_ekonomisi_2014.pdf.
- . 2017. Sanayinin Başkenti Çorlu. Ekonomik Rapor [Çorlu, Hauptstadt der Industrie. Wirtschaftsbericht]. Çorlu: T.C Çorlu Ticaret Ve Sanayi Odası. https://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/ekonomik_rapor_2017.pdf.
- Çorlu TSO. o. J. Çorlu Chamber of Commerce and Industry: History. *Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası*. <http://eng.corlutso.org.tr/content-221-history.html> (zugegriffen: 10. März 2017).
- Corner, James. 1999. The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. In: *Mappings*, hg. von Denis E. Cosgrove, 214–252. London: Reaktion.
- Couling, Nancy. 2018. Formats of Extended Urbanisation in Ocean Space. In: *Emerging Urban Spaces: A Planetary Perspective*, hg. von Philipp Horn, Paola Alfaro d'Alencon, und Ana Claudia Duarte Cardoso, 149–176. The Urban Book Series. Cham: Springer.
- . 2022. The Offshore Petroleumscape: Grids, Gods, and Giants of the North Sea. In: *Oil Spaces: Exploring the Global Petroleumscape*, hg. von Carola Hein, 109–126. New York: Routledge.
- Crang, Philip, Claire Dwyer und Peter Jackson. 2003. Transnationalism and the spaces of commodity culture. *Progress in Human Geography* 27, Nr. 4: 438–456.
- . 2004. *Transnational Spaces*. London u.a.: Routledge.
- Crewe, Louise. 2017. *The Geographies of Fashion: Consumption, Space, and Value*. Bloomsbury Publishing.
- Curdes, Gerhard. 1997. *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*. Stuttgart u.a.: Kohlhammer.
- Dağlar, Ali. 2015. Uzman raporu: Ergene, Marmara'ya son ölümcül darbe olur [Expertenbericht: Der Ergene ist der Todesstoß für das Marmarameer]. *hurriyet.com.tr*. 18. Mai. <http://www.hurriyet.com.tr/uzman-raporu-ergene-marmara-ya-son-olumcul-darbe-olur-29033096> (zugegriffen: 12. Juni 2017).
- Darley, Gillian. 2003. *Factory*. London: Reaktion Books.
- Dedeoğlu, Saniye. 2008. *Women Workers in Turkey: Global Industrial Production in Istanbul*. London: Tauris Academic Studies.
- Dei Ottati, Gabi. 2018. Marshallian Industrial Districts in Italy: the end of a model or adaptation to the global economy? *Cambridge Journal of Economics* 42, Nr. 2: 259–284.
- denimsandjeans.com. o. J. Denim Dry Processing For Creating Vintage Jeans. *Denim Jeans, Trends, News and Reports, Worldwide*. <http://www.denimsandjeans.com/denim/manufacturing-process/denim-dry-processing-for-creating-vintage-jeans/> (zugegriffen: 23. März 2016).

- Derudder, Ben, Michael Hoyler, Peter J. Taylor und Frank Witlox, Hrsg. 2012. *International handbook of globalization and world cities*. Cheltenham u.a.: Elgar.
- Derudder, Ben und Frank Witlox. 2010. World Cities and Global Commodity Chains: an introduction. *Global Networks* 10, Nr. 1: 1–11.
- Deutscher Werkbund. 1913. *Die Kunst in Industrie und Handel, Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1913*. Jahrbuch des Deutschen Werkbundes. Jena u.a.: Diederichs.
- Dicken, Peter. 2007. *Global Shift. Mapping the Changing Contours of the World Economy*. London u.a.: Sage.
- Dicken, Peter, Philip F. Kelly, Kris Olds und Henry Wai-chung Yeung. 2001. Chains and networks, territories and scales: towards a relational framework for analysing the global economy. *Global Networks* 1, Nr. 2: 89–112.
- Dicken, Peter und Anders Malmberg. 2001. Firms in Territories: A Relational Perspective. *Economic Geography* 77, Nr. 4: 345–363.
- Ditty, Sarah. 2015. It's Time for a Fashion Revolution. White Paper. http://fashionrevolution.org/wp-content/uploads/2015/11/FashRev_Whitepaper_Dec2015_screen.pdf.
- dm.de. 2019. Der dm Pfad-Finder. <http://pfadfinder.dm.de> (zugegriffen: 18. März 2019).
- Dogruel, Fatma und A. Suut Dogruel. 2010. The Deindustrialization of Istanbul. MPRA Paper, Volkswirtschaftliche Fakultät, Ludwig-Maximilians-Universität München. <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/27070/> (zugegriffen: 25. September 2013).
- Dörny, Sabine und Markus Hesse. 2022. Zones and zoning: Linking the geographies of freeports with ArtTech and financial market making. *Geoforum* 134: 165–172.
- Dunaway, Wilma A., Hrsg. 2013. *Gendered commodity chains: seeing women's work and households in global production*. Stanford: Stanford University Press.
- Duran, Asli und Dilek Temiz Dinç. 2016. The State of The Turkish Textile and Ready-Wear Industries. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* 5, Nr. 3: 15.
- Easterling, Keller. 2014. *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. Brooklyn: Verso.
- Eder, Mine und Özlem Öz. 2010. From Cross-Border Exchange Networks to Transnational Trading Practices? The Case of Shuttle Traders in Laleli, Istanbul. In: *Transnational Communities: Shaping Global Economic Governance*, hg. von Marie-Laure Djelic und Sigrid Quack, 82–104. Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- Egels-Zandén, Niklas, Kajsa Hulthén und Gabriella Wulff. 2015. Trade-offs in supply chain transparency: the case of Nudie Jeans Co. *Journal of Cleaner Production* 107: 95–104.
- Emek A. Ş. 2002. Bauantrag Emek Turizim İnşaat Tekstil Sanayi ve Ticaret A. Ş.. Genehmigungsplannung. Bauamt Bezirk Güngören, Istanbul.
- Emlak Ansiklopedisi. o. J. Merter - İstanbul. *Emlak Ansiklopedisi*. <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/merter-istanbul> (zugegriffen: 9. November 2017).
- emrearolat.com. o. J. İpekyol Tekstil Fabrikası. *Emre Arolat Architecture Homepage*. <http://v2.arkiv.com.tr/p5268-ipekyol-tekstil-fabrikasi.html> (zugegriffen: 14. August 2014).
- erak.com. o. J. *Erak Denim Manufacturer and Development Center*. <http://www.erak.com/en/> (zugegriffen: 19. Mai 2015).
- Eraydın, Ayda und Asuman Erendil. 1999. The Role of Female Labour in Industrial Restructuring: New production processes and labour market relations in the Istanbul clothing industry. *Gender, Place & Culture* 6, Nr. 3: 259–272.
- Eraydın, Ayda und Asuman Türkün-Erendil. 2007. The Changing Roles of Female Labor in Economic Expansion and Decline: The Case of the Istanbul Clothing Industry. In: *A Companion to Feminist Geography*, hg. von Lise Nelson und Joni Seager, 150–165. Oxford: Blackwell Publishing.
- Erder, Sema. 2005. Die Peripherisierung des alten Zentrums. In: *Self Service City: Istanbul*, hg. von Orhan Esen und Stephan Lanz, 189–200. Berlin: B-Books.
- ergenederindeniz.com. o. J. Projelendirme [Projektierung]. *Tekirdağ Ergene Derin Deniz Deşarj A.Ş [Tekirdağ Ergene Tiefsee Entsorgung]*. <http://www.ergenederindeniz.com/faaliyetlerimiz/detay/Projelendirme/21/7/0> (zugegriffen: 12. Juni 2017).
- Erkip, Feyzan. 2000. Global Transformations versus Local Dynamics in Istanbul: Planning in a Fragmented Metropolis. *Cities* 17, Nr. 5: 371–377.
- Ermann, Ulrich. 2012. Follow the Thing! - Ein Überblick über einige Geographien der Warenwelt. *GEO-GRAZ Grazer Mitteilungen der Geographie und Raumforschung* Nr. 51.
- . 2015. „Wissen, wo's herkommt“ – Geographien des guten Essens, der Transparenz und der Moral der Herkunft von Lebensmitteln. In: *Geographien der Ernährung – Zwischen Nachhaltigkeit, Unsicherheit und Verantwortung*, hg. von Anke Strüver, 77–94. Hamburg: Institut für Geographie der Universität Hamburg.
- Eroğlu Doğa. o. J. *Platform Merter*. <http://www.platform-merter.com/en/> (zugegriffen: 27. Mai 2015).
- eroglugiyim.com. o. J.a. Eroğlu Factory Çorlu. *Eroğlu Giyim Homepage*. <http://eroglugiyim.com/en/content/avcilar-merkez> (zugegriffen: 29. Juni 2015).
- . o. J.b. Eroğlu Giyim. <http://eroglugiyim.com/en> (zugegriffen: 23. Januar 2020).

- Esen, Orhan. 2005. Learning from Istanbul. Die Stadt Istanbul: Materielle Produktion und Produktion des Diskurses. In: *Self Service City: Istanbul*, hg. von Orhan Esen und Stephan Lanz, 33–52. Berlin: B-Books.
- eurostat. 2020. Where do our clothes come from? *eurostat. Ihr Schlüssel zur europäischen Statistik*. 24. April. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20200424-1> (zugegriffen: 26. Mai 2021).
- Evgeniev, Evgeni. 2008. *Industrial and Firm Upgrading in the European Periphery: The Textile and Clothing Industry in Turkey and Bulgaria*. Sofia: Prof. Marin Drinov Academic Publishing House.
- Evgeniev, Evgeni und Gary Gereffi. 2008. Textile and Apparel Firms in Turkey and Bulgaria: Exports, Local Upgrading and Dependency. *Ikonomičeski izsledvanija* 17, Nr. 3: 148–179.
- Fair Wear Foundation. 2004. Background Study on Turkey. Basic Information on Labor Conditions and Social Auditing in the Turkish Garment Industry. <http://www.fairwear.org/ul/cms/fck-uploaded/documents/companies/CountryStudies/countrystudyturkey04.pdf> (zugegriffen: 15. Januar 2012).
- . 2018. Turkey. Country study 2017/2018. Amsterdam. <https://api.fairwear.org/wp-content/uploads/2018/11/Turkey-Country-Study-20172018-def.pdf> (zugegriffen: 7. Juni 2021).
- Faulconbridge, James und Monika Grubbauer. 2015. Transnational building practices: knowledge mobility and the inescapable market. *Global Networks* 15, Nr. 3: 275–287.
- Faulconbridge, James R. 2010. Global architects: learning and innovation through communities and constellations of practice. *Environment and Planning A* 42, Nr. 12: 2842–2858.
- Fine, Ben und Ellen Leopold. 1993. *The World of Consumption*. Bd. 439. London: Routledge.
- Fischer, Karin und Christian Reiner. 2012. Globale Warenketten: Analysen zur Geographie der Wertschöpfung. *Z. Zeitschrift marxistische Erneuerung* 89: 27–44.
- Fischer, Karin, Christian Reiner und Cornelia Staritz. 2010. Einleitung. Globale Güterketten, weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung. In: *Globale Güterketten. Weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung*, 7–23. Wien: Promedia.
- . 2021a. Einleitung: Globale Warenketten und ungleiche Entwicklung. In: *Globale Warenketten und ungleiche Entwicklung. Arbeit, Kapital, Konsum, Natur*, hg. von Karin Fischer, Christian Reiner, und Cornelia Staritz, 9–31. Wien: Mandelbaum.
- . 2021b. Globale Warenketten und Produktionsnetzwerke: Konzepte, Kritik, Weiterentwicklungen. In: *Globale Warenketten und ungleiche Entwicklung. Arbeit, Kapital, Konsum, Natur*, hg. von Karin Fischer, Christian Reiner, und Cornelia Staritz, 33–50. Wien: Mandelbaum.
- Fold, Niels. 2014. Value Chain Dynamics, Settlement Trajectories and Regional Development. *Regional Studies* 48, Nr. 5: 778–790.
- Fonseca Alfaro, Claudia. 2018. The Land of the Magical Maya : Colonial Legacies, Urbanization, and the Unfolding of Global Capitalism (Doktorarbeit), Malmö University.
- Footprint. 2018. Themenheft: The Architecture of Logistics. *Footprint* 12, Nr. 2.
- Franzke, Herrmann R., Hrsg. 1991. *Industriebau: Bosch. Standorte, Bauten, Technik*. Basel u.a.: Birkhäuser.
- Friedmann, John. 1986. The World City Hypothesis. *Development and Change* 17, Nr. 1: 69–83.
- Friedmann, John und Goetz Wolff. 1982. World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research* 6, Nr. 3: 309–344.
- Fritz, Thomas. 2005. Globale Produktion, Polarisierung und Protest. In: *Produktion der Abhängigkeit: Wertschöpfungsketten, Investitionen, Patente*, hg. von Thomas Fritz, Cicero Gontijo, und Christian Russau, 7–52. Berlin: FDCL.
- Fröbel, Folker, Jürgen Heinrichs und Otto Kreye. 1977. *Die neue internationale Arbeitsteilung. Strukturelle Arbeitslosigkeit in den Industrieländern und die Industrialisierung der Entwicklungsländer*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- . 1978. Die neue internationale Arbeitsteilung: Ursachen, Erscheinungsformen, Auswirkungen. *Gewerkschaftliche Monatshefte* 29, Nr. 1: 41–54.
- Gao, Boyang, Michael Dunford, Glen Norcliffe und Zhigao Liu. 2017. Capturing gains by relocating global production networks: the rise of Chongqing's notebook computer industry, 2008–2014. *Eurasian Geography and Economics* 58, Nr. 2: 231–257.
- Garnier, Tony. 1989. *Die ideale Industriestadt: Eine städtebauliche Studie*. Tübingen: Wasmuth.
- Gereffi, G. 1995. Global Production Systems and Third World Development. In: *Global change, regional response: The new international context of development*, hg. von B. Stallings, 100–142. New York: Cambridge University Press.
- Gereffi, Gary. 1994. The Organization of Buyer-Driven Global Commodity Chains: How US Retailers Shape Overseas Production Networks. In: *Commodity Chains and Global Capitalism*, hg. von Gary Gereffi und Miguel Korzeniewicz, 95–122. Westport, Conn. u.a.: Praeger.
- . 1999. International trade and industrial upgrading in the apparel commodity chain. *Journal of International Economics* 48, Nr. 1: 37–70.
- . 2010. 8. The Global Economy: Organization, Governance, and Development. In: *The Handbook of Economic Sociology, Second Edition*, hg. von Neil J. Smelser und Richard Swedberg, 160–182. Princeton, NJ: Princeton University Press.

- Gereffi, Gary und Stacey Frederick. 2010. The global apparel value chain, trade and the crisis: challenges and opportunities for developing countries. In: *Global Value Chains in a Postcrisis World: A Development Perspective*, hg. von Olivier Cattaneo, Gary Gereffi, und Cornelia Staritz, 157–208. Washington: World Bank Publications.
- Gereffi, Gary, John Humphrey und Timothy Sturgeon. 2005. The Governance of Global Value Chains. *Review of International Political Economy* 12, Nr. 1: 78–104.
- Gereffi, Gary und Miguel Korzeniewicz, Hrsg. 1994. *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport, Conn. u.a.: Praeger.
- Gereffi, Gary, Miguel Korzeniewicz und Roberto P. Korzeniewicz. 1994. Introduction: Global Commodity Chains. In: *Commodity Chains and Global Capitalism*, hg. von Gary Gereffi und Miguel Korzeniewicz, 1–14. Westport, Conn. u.a.: Praeger.
- Gereffi, Gary und Olga Memedovic. 2004. The Global Apparel Value Chain. What Prospects for Upgrading by Developing Countries? In: *Globalization and its outcomes*, hg. von John V. O’Loughlin, Lynn Staeheli, und Edward Greenberg, 67. New York ua: Guilford Press.
- Gezici, Ferhan und Ebru Kerimoglu. 2010. Culture, tourism and regeneration process in Istanbul. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research* 4, Nr. 3: 252–265.
- Giedion, Sigfried. 1948. *Mechanization takes command: a contribution to anonymous history*. New York: Oxford UnivPress. <http://ipac.ub.tu-berlin.de/cgi-bin/katalog-link?t5150100> (zugegriffen: 13. November 2018).
- giyimkent.com.tr. o. J. Giyimkent Tarihçesi [Geschichte Giyimkent]. http://giyimkent.com.tr/index.php?sayfa=index&go=yiicerik_listele&kat=Giyimkent%20Hakk%C4%B1nda&yialtkat_id=16&dil=tr (zugegriffen: 16. September 2016).
- Gläser, Jochen und Grit Laudel. 2010. *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Glick Schiller, Nina, Linda Basch und Cristina Szanton Blanc. 1995. From Immigrant to Transmigrant: Theorizing Transnational Migration. *Anthropological Quarterly* 68, Nr. 1: 48–63.
- Göymen, Korel. 2008. Milestones of Regional Policy in Turkey (Konferenz-Paper). International Association of Schools and Institutes of Administration (IASIA), Annual Conference. In: Kampala, Uganda. http://research.sabanciuniv.edu/8875/1/MILESTONES_OF_REGIONAL_POLICY_IN_TURKEY.doc (zugegriffen: 3. Februar 2020).
- Graham, Stephen, Renu Desai und Colin McFarlane. 2013. Water Wars in Mumbai. *Public Culture* 25, Nr. 1: 115–141.
- Graham, Stephen und Simon Marvin. 2001. *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London u.a.: Routledge.
- Graham, Stephen und Colin McFarlane. 2014. *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context*. London u.a.: Routledge.
- Grant, Richard und Jan Nijman. 2004. Post-Colonial Cities in the Global Era: A Comparative Study of Mumbai and Accra. In: *Challenges to Asian Urbanization in the 21st Century*, hg. von Ashok K. Dutt, Allen G. Noble, G. Venugopal, und S. Subbiah, 31–52. Dordrecht: Springer Netherlands.
- Grüneisl, Katharina. 2020. Second-hand shoe circulations in Tunis. Processes of valuation and the production of urban space. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 21: o. S.
- Guggenheim, Michael und Ola Söderström. 2009. Mobility and the Transformation of Built Form. In: *Reshaping Cities: How Global Mobility Transforms Architecture and Urban Form*, hg. von Michael Guggenheim und Ola Söderström, 3–16. London u.a.: Routledge.
- Gugger, Harry, Nancy Couling und Aurélie Blanchard. 2012. *Barens lessons: Teaching and research in architecture*. Zurich: Park.
- Gugler, Josef, Hrsg. 2004. *World Cities Beyond the West Globalization, Development, and Inequality: globalization, development, and inequality*. Cambridge u.a.: Cambridge Univ. Press.
- Güler, Mahmut und Menaf Turan. 2013. Trakya Bölgesi’nin Kentleşmesinde Sanayileşme ve Demografi İlişkisi [Das Verhältnis von Industrialisierung und Demographie in der Urbanisierung der Region Thrakien]. *Çağdaş Yerel Yönetimler* 22, Nr. 2: 17–43.
- Güngören Belediyesi. 2011. 2012-2016 Stratejik Plan [Strategieplan 2012-2016]. Planungsbericht. Güngören, Istanbul: Güngören Belediyesi. http://www.gungoren.bel.tr/download/GB_SP_2017_2021.pdf (zugegriffen: 28. November 2017).
- . 2016. 2017-2021 Stratejik Plan [Strategieplan 2017-2021]. Planungsbericht. Güngören, Istanbul: Güngören Belediyesi. http://www.gungoren.bel.tr/download/GB_SP_2017_2021.pdf (zugegriffen: 28. November 2017).
- . 2019. Stratejik Plan 2020-2024 [Strategieplan 2020-2024]. Planungsbericht. Güngören, Istanbul: Güngören Belediyesi. <https://admin.gungoren.bel.tr/repository/repo/image/catalog/web/Kurumsal/Raporlar%20Planlar/stratejik%20plan%202020-2024.pdf> (zugegriffen: 28. November 2017).
- . o.J. İmar Planı Çalışmaları. Kentsel Dönüşüm Odaklı İmar Plan Notlari Revizyonu [Planungsstudie. Revision der Anmerkungen zum Flächennutzungsplan in Bezug auf städtische Transformation] (Planungsbericht). Güngören, Istanbul: Güngören Belediyesi.

- <https://admin.gungoren.bel.tr/repository/repo/image/catalog/web/Haberler/2020/subat/imar-plan/%C4%B0MAR%20PLAN%20NOTU%20%C3%87ALI%C5%9E-MALARI%20BRO%C5%9E%C3%9CR%C3%9C.pdf> (zugegriffen: 28. November 2017).
- gungoren.gov.tr. o. J.a. Ekonomik Durum [Wirtschaft]. <http://www.gungoren.gov.tr/ekonomik-durum> (zugegriffen: 24. Februar 2020).
- gungoren.gov.tr. o. J.a. Nüfus [Bevölkerung]. <http://www.gungoren.gov.tr/nufus> (zugegriffen: 16. November 2017).
- gungoren.gov.tr. o. J.c Tarihçe [Geschichte]. <http://www.gungoren.gov.tr/tarihce> (zugegriffen: 16. November 2017).
- Gürçay, Ercüment. 2017. Trakya Platformu'nun 3. Genel Kurulu Ergene'de yapıldı [Die 3. Generalversammlung der Plattform Thrakien fand in Ergene statt]. *Yeşil Gazete*, 2. Juli. <https://yesilgazete.org/blog/2017/07/02/trakya-platformunun-3-genel-kurulu-ergenede-yapildi/> (zugegriffen: 12. November 2019).
- Gürlesel, Can Fuat. 2016. *Ufuk 2030. Turkish Clothing Industry Road Map*. Istanbul: Turkish Clothing Manufacturers' Association. <https://tgsd.org.tr/wp-content/uploads/2018/07/ufuk2030book.pdf>.
- Güvenç, Murat. 1992. General Industrial Geography of Greater Istanbul Metropolitan Area: An exploratory study. In: *Development of the Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing*, hg. von İlhan Tekeli, Tansı Şenyapılı, Ali Türel, Murat Güvenç, und Erhan Acar, 112–159. Istanbul: Turkish Social Science Association, Municipality of Greater Istanbul.
- Hadid, Zaha. 2006. *BMW Central Building: Leipzig, Germany*. New York: Princeton Architectural Press.
- Hagemann, Anke. 2008. *Fancity 2008*. http://www.fancity.ideenshop.net/home_de.html (zugegriffen: 19. August 2021).
- . 2015a. Räumliche Arbeitsteilung / Spatial division of labour. In: *Fast Fashion. Die Schattenseite der Mode*, hg. von Claudia Banz und Sabine Schulze, 125–127. Hamburg: Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg.
- . 2015b. Städtische Raumproduktion in der Bekleidungsindustrie am Beispiel Istanbul / The production of urban space in Istanbul's clothing industry. In: *Fast Fashion. Die Schattenseite der Mode*, hg. von Claudia Banz und Sabine Schulze, 129–133. Hamburg: Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg.
- . 2015c. From Flagship Store to Factory: Tracing the Spaces of Transnational Clothing Production in Istanbul. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 12: o. S.
- Hagemann, Anke und Elke Beyer. 2016. Patchwork Urbanism. Transnationale Räume der Bekleidungsproduktion in der Region Istanbul. *dérive*, Nr. 63: 25–29.
- . 2017. Der Einsturz des Rana Plaza in Bangladesh. Spezifische Ungleichheit und universale Verantwortung. *Arch+*, Nr. 230: 190–195.
- . 2020. Globalizing urban research, grounding global production networks: Transnational clothing production and the built environment. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 21: o. S.
- Hagemann, Anke, Dietrich Heißenbüttel, Karin Kasböck und Christoph Leitner, Hrsg. 2010. *Friedensschauplätze: Frieden und Sichtbarkeit in der asymmetrischen Welt*. Berlin: Argobooks.
- Hagemann, Anke und Natacha Quintero-González, Hrsg. 2021. *Feeding the City. Lebensmittelkreisläufe und die Produktion städtischer Räume*. Cottbus: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg, IKMZ – Universitätsbibliothek.
- Hammer, Nikolaus, Réka Plugor, Peter Nolan und Ian Clark. 2015. New industry on a skewed playing field: supply chain relations and working conditions in UK garment manufacturing. Focus area - Leicester and the East Midlands. Report. University of Leicester. https://leicester.figshare.com/articles/report/New_industry_on_a_skewed_playing_field_supply_chain_relations_and_working_conditions_in_UK_garment_manufacturing_Focus_area_-_Leicester_and_the_East_Midlands/10145732/1 (zugegriffen: 3. Juli 2021).
- Harms, Hans. 2012. Cities of the Global South in the Context of Transnational Urbanism and International Development Policies. In: *Transnationalism and Urbanism*, hg. von Stefan Krätke, Kathrin Wildner, und Stephan Lanz, 46–71. New York u.a.: Routledge.
- Harvey, David. 1982. *The Limits to Capital*. Oxford: Blackwell.
- . 1985. *The urbanization of capital*. Oxford: Blackwell.
- . 1990a. *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Malden, Mass: Blackwell.
- . 1990b. Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination. *Annals of the Association of American Geographers* 80, Nr. 3: 418–434.
- Hassink, Robert. 2021. Strategic cluster coupling. In: *The Globalization of Regional Clusters: Between Localization and Internationalization*, hg. von Dirk Fornahl und Nils Grashof, 15–32. Cheltenham u.a.: Edward Elgar Publishing.
- Hayir, Meryem. 2011. Suburban Industrial Centers in Istanbul. In: *Natural Environment and Culture in the Mediterranean Region II*, hg. von Recep Efe, Munir Ozturk, und Ibrahim Atalay, 271–285. Cambridge Scholars Publishing.

- Hein, Carola. 2016. Analyzing the Palimpsestic Petroleumscape of Rotterdam. *Global Urban History*. 28. September. <https://globalurbanhistory.com/2016/09/28/analyzing-the-palimpsestic-petroleumscape-of-rotterdam/> (zugegriffen: 12. November 2018).
- . 2018. Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area. *Journal of Urban History* 44, Nr. 5: 887–929.
- Hein, Wolfgang. 2000. Die Ökonomie des Archipels und das versunkene Land. Die Struktur von Wirtschaftsräumen im Informationszeitalter. *Entwicklung und Zusammenarbeit* 41, Nr. 11: 304–307.
- Henderson, Jeffrey, Peter Dicken, Martin Hess, Neil M. Coe und Henry Wai-chung Yeung. 2001. Global production networks and the analysis of economic development. GPN Working Paper 1. <http://courses.nus.edu.sg/course/geoywc/publication/gpnwp1.pdf>. [später veröffentlicht als: Henderson u. a. 2002. Global Production Networks and the Analysis of Economic Development. *Review of International Political Economy* 9, Nr. 3: 436–464.]
- Henneke, Laura. 2020. Small commodities, big infrastructure. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 21: o. S.
- Hess, Martin. 2004. ‘Spatial’ relationships? Towards a reconceptualization of embeddedness. *Progress in Human Geography* 28, Nr. 2: 165–186.
- Hesse, Markus. 2008. *The city as a terminal: the urban context of logistics and freight transport*. Aldershot, Hampshire u.a.: Ashgate.
- . 2010. Cities, Material Flows and the Geography of Spatial Interaction: Urban Places in the System of Chains. *Global Networks* 10, Nr. 1: 75–91.
- Heynen, Nik, Maria Kaika und Erik Swyngedouw, Hrsg. 2006. *In the Nature of Cities*. London, New York: Routledge.
- Hitz, Hansruedi, Christian Schmid und Richard Wolff. 1995. Zur Dialektik der Metropole: Headquarter Economy und urbane Bewegungen. In: *Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich*. Zürich: Rotpunktverlag.
- H&M Group. 2021. Supply Chain. <https://hmgroupp.com/sustainability/leading-the-change/supplier-list.html> (zugegriffen: 9. Juni 2021).
- . o. J. Supplier list. *H&M Sustainability Reporting*. <https://sustainability.hm.com/en/sustainability/downloads-resources/resources/supplier-list.html#cm-menu> (zugegriffen: 18. März 2019).
- Hohmann, M. 2021. Bekleidungsimporte: Wichtigste Herkunftsländer 2020. *Statista*. 8. März. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/218179/umfrage/die-wichtigsten-importlaender-fuer-das-deutsche-bekleidungsgewerbe-nach-einfuhrwert/> (zugegriffen: 26. Mai 2021).
- Homm, Sebastian. 2014. *Global Players – Local Struggles: Spatial Dynamics of Industrialisation and Social Change in Peri-urban Chennai, India*. Megacities and Global Change. Stuttgart: Steiner.
- Hopkins, Terence K. und Immanuel Wallerstein. 1977. Patterns of Development of the Modern World-System. *Review (Fernand Braudel Center)* 1, Nr. 2: 111–145.
- . 1986. Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800. *Review (Fernand Braudel Center)* 10, Nr. 1: 157–170.
- Horner, Rory und Khalid Nadvi. 2018. Global value chains and the rise of the Global South: unpacking twenty-first century polycentric trade. *Global Networks* 18, Nr. 2: 207–237.
- Howard, Ebenezer. 1985. *Garden Cities of to-Morrow (first Published in 1898 as „To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform“)*. Eastborne: Attic books.
- Hughes, Alex. 2000. Retailers, knowledges and changing commodity networks: the case of the cut flower trade. *Geoforum* 31, Nr. 2: 175–190.
- Hughes, Alex und Susanne Reimer. 2004. Introduction. In: *Geographies of commodity chains*, 1–14. London: Routledge.
- Hulme, Alison. 2015. *On the Commodity Trail. The Journey of a Bargain Store Product from East to West*. London u.a.: Bloomsbury Publishing.
- . 2017. Following the (unfollowable) thing: methodological considerations in the era of high globalisation. *cultural geographies* 24, Nr. 1: 157–160.
- Humphrey, John und Hubert Schmitz. 2001. Governance in Global Value Chains. *IDS Bulletin* 32, Nr. 3: 19–29.
- . 2002. How does insertion in global value chains affect upgrading in industrial clusters? *Regional Studies* 36, Nr. 9: 1017–1027.
- Hürriyet Daily News. 1998. Istanbul’s Tradesmen are Forced to Move to PERPA. *Hürriyet Daily News*, 12. April. <http://www.hurriyetaidailynews.com/istanbuls-tradesmen-are-forced-to-move-to-perpa.aspx?pageID=438&n=istanbuls-tradesmen-are-forced-to-move-to-perpa-1998-04-12> (zugegriffen: 14. September 2016).
- . 2001. The Heart of Turkish Textile Industry to Beat in Tekstil Kent. *Hürriyet Daily News*, 13. Mai. <http://www.hurriyetaidailynews.com/the-heart-of-turkish-textile-industry-to-beat-in-tekstil-kent.aspx?pageID=438&n=the-heart-of-turkish-textile-industry-to-beat-in-tekstil-kent-2001-05-13> (zugegriffen: 14. September 2016).
- . 1997. Strict measures to be taken to preserve environment. *Hürriyet Daily News*, 18. November. <http://www.hurriyetaidailynews.com/strict-measures-to-be-taken-to-preserve->

- environment.aspx?pageID=438&n=strict-measures-to-be-taken-to-preserve-environment-1997-11-18 (zugegriffen: 4. März 2016).
- . 2004. Coca-Cola Turkey celebrates its 40th year. *Hürriyet Daily News*. 5. September. <http://www.hurriyetdailynews.com/coca-cola-turkey-celebrates-its-40th-year.aspx?pageID=438&n=coca-cola-turkey-celebrates-its-40th-year-2004-05-19> (zugegriffen: 4. März 2016).
- . 2011. Two „cancer clusters“ identified in industrial areas near Istanbul. *Hürriyet Daily News*, 10. Januar. (zugegriffen: 4. März 2016).
- hurriyet.com.tr. 2003. Berke Merter’in gözü arazide değil sanayide (Berke Merter richtet seine Augen nicht auf den Boden). *Hürriyet.com.tr*, 7. September. <http://www.hurriyet.com.tr/berke-merterin-gozu-arazide-degil-sanayide-38495223> (zugegriffen: 9. November 2017).
- ibb.gov.tr. o. J. İstanbul Şehir Haritası. <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/> (zugegriffen: 20. Februar 2020).
- Ibert, Oliver, Martin Hess, Jana Kleibert, Felix Müller und Dominic Power. 2019. Geographies of dissociation: Value creation, ‘dark’ places, and ‘missing’ links. *Dialogues in Human Geography* 9, Nr. 1: 43–63.
- İHKİB. 2021. *İHKİB - İstanbul Hazır Giyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği*. <http://www.ihkib.org.tr> (zugegriffen: 29. Juni 2021).
- IMP. 2006a. Considerations in Planning the Marmara Region and the Metropolitan Area of Istanbul. Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center, Bimtaş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, September (unveröffentlicht).
- . 2006b. Istanbul Metropolitan Master Plan. Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center, Bimtaş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, September (unveröffentlicht).
- . 2006c. Industrial Sector in the Istanbul Metropolitan Area. Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center, Bimtaş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, September (unveröffentlicht).
- . 2007. The Istanbul Master Plan Summary. Istanbul: IMP, Bimtaş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi. <https://tarlabasi.files.wordpress.com/2009/10/master-plan.pdf> (zugegriffen: 16. August 2016).
- Invest in Turkey. o. J. Investment Incentives. <http://www.invest.gov.tr/en-US/investmentguide/investorsguide/Pages/Incentives.aspx> (zugegriffen: 1. April 2016).
- investinrakya.org.tr. o. J. Logistics Sector. *Invest in Trakya*. <https://www.investinrakya.org.tr/en/36642/Logistics-Sector> (zugegriffen: 15. November 2019).
- IRS. 2018. The Spaces of Global Production: The Territorial Dimensions of Global Production Networks and World City Networks. *Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung*. <https://leibniz-irs.de/forschung/forschungsabteilungen/dynamiken-von-wirtschaftsraeumen/dfg-netzwerk-the-spaces-of-global-production/> (zugegriffen: 31. Oktober 2018). [siehe auch: *GEPRIS - Geförderte Projekte der DFG*. <http://gepris.dfg.de/gepris/projekt/392362734> (zugegriffen: 31. Oktober 2018)]
- İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı. 2014. İstanbul Reklam, İlan Ve Tanıtım Yönetmeliği.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. 2009. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu [Bericht zum Istanbul Environmental Plan im Maßstab 1:100 000]. Istanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü.
- İSTKA. 2016. Istanbul Regional Plan 2014-2023. Istanbul: İstanbul Kalkınma Ajansı / Istanbul Development Agency. http://www.istka.org.tr/content/pdf/2014-2023%20istanbul%20bolge%20Plani_opt.pdf (zugegriffen: 23. November 2016).
- . O. J. Istanbul Regional Plan 2010-2013. Istanbul: İstanbul Kalkınma Ajansı / Istanbul Development Agency. <http://www.istka.org.tr/content/pdf/3---2010-2013-istanbul-Regional-Plan.pdf> (zugegriffen: 23. November 2016).
- İTKİB. 2020. General Outlook to Turkey’s Apparel Export 2019. Istanbul: İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçı Birlikleri (İTKİB), Apparel R&D Department. <https://www.ihkib.org.tr/fp-icerik/ia/d/2020/04/08/general-outlook-to-turkey-s-apparel-export-2019-202004081540200067-6E28A.pdf>.
- Jackson, Peter. 2002. Commercial cultures: Transcending the cultural and the economic. *Progress in Human Geography* 26, Nr. 1: 3–18.
- Jacobs, Jane M., Stephen Cairns und Ignaz Strebel. 2007. „A Tall Storey ... but, a Fact Just the Same“: The Red Road High-rise as a Black Box. *Urban Studies* 44, Nr. 3: 609–629.
- Jacobs, Wouter, Cesar Ducruet und Peter De Langen. 2010. Integrating world cities into production networks: the case of port cities. *Global Networks* 10, Nr. 1: 92–113.
- Jacobs, Wouter und Arnoud Lagendijk. 2014. Strategic coupling as capacity: how seaports connect to global flows of containerized transport. *Global Networks* 14, Nr. 1: 44–62.
- Jaffee, David. 2019. Neoliberal urbanism as ‘Strategic Coupling’ to global chains: Port infrastructure and the role of economic impact studies. *Environment and Planning C: Politics and Space* 37, Nr. 1: 119–136.
- Jessop, Bob, Neil Brenner und Martin Jones. 2008. Theorizing sociospatial relations. *Environment and Planning D: Society and Space* 26, Nr. 3: 389–401.
- Johannisson, Frederik. 2016. Hidden child labour: how Syrian refugees in Turkey are supplying Europe with fast fashion. *The Guardian*, 29. Januar. <http://www.theguardian.com/sustainable-business/2016/jan/29/hidden-child-labour-syrian-refugees-turkey-supplying-europe-fast-fashion> (zugegriffen: 31. Januar 2016).

- Jones, Richard. 2006. *The apparel industry*. Chichester u.a.: Wiley-Blackwell.
- Kaçar, Bülent. 2016. Trakya için dayanışma zamanı [Zeit zur Solidarität mit Thrakien]. *birgun.net*. 26. November. <https://www.birgun.net/haber/trakya-icin-dayanisma-zamani-137106> (zugegriffen: 12. November 2019).
- Kampagne für saubere Kleidung. 2019. Die Repression protestierender Arbeiter*innen in Bangladesch zeigt den mangelnden Respekt der Regierung für Grundfreiheiten. *femnet.de*. 16. Januar. <https://femnet.de/fuer-frauenrechte/politische-einflussnahme/kampagne-fuer-saubere-kleidung-clean-clothes-campaign/nachrichten-ccc/1168-die-repression-protestierender-arbeiter-innen-in-bangladesch-zeigt-den-mangelnden-respekt-der-regierung-fuer-grundfreiheiten.html> (zugegriffen: 4. Juli 2021).
- Kano, Liena, Eric W. K. Tsang und Henry Wai-chung Yeung. 2020. Global value chains: A review of the multi-disciplinary literature. *Journal of International Business Studies* 51, Nr. 4: 577–622.
- Karasu, Hadi, Cevdet Karahasanoğlu, Ramazan Kaya, Murat Aydın, Toygar Narbay und Sanem Dikmen. 2020. Global brands should act in unity with their strategic partners, garment manufacturers, to get through tough times. 8. April. <https://tgsd.org.tr/wp-content/uploads/2020/04/ITMF-Newsletter-No.49-April-2020-Special-Edition-1.pdf> (zugegriffen: 7. Juni 2021).
- Kelly, Philip F. 2009. From Global Production Networks to Global Reproduction Networks: Households, Migration, and Regional Development in Cavite, the Philippines. *Regional Studies* 43, Nr. 3: 449–461.
- . 2013. Production networks, place and development: Thinking through Global Production Networks in Cavite, Philippines. *Geoforum* 44: 82–92.
- Kereste Piyasası Yapı Kooperatifi. 1969. İstanbul Kereste Piyasası Mahdut Mesuliyetli Yapı Kooperatifi ve Diğer İnşaat Malzemesi Toptan Satıcıları Çarşısı. Mevzii İmar Planı [İstanbul Bauholzmarkt Baugenossenschaft und Großhandelsmarkt für andere Baumaterialien. Bebauungsplan]. İstanbul - Merter, 12. August. Bezirksverwaltung Güngören.
- keresteciler.org.tr. o. J. Tarihesi [Geschichte]. *İkitelli Keresteciler Sitesi*. https://www.keresteciler.org.tr/index.php?go=yicerik_listele&kat=Kurumsal&yialtkat_id=13&dil=tr (zugegriffen: 20. Februar 2020).
- Keyder, Çağlar. 1999. A Tale of Two Neighborhoods. In: *İstanbul: Between the Global and the Local*, hg. von Çağlar Keyder, 173–186. Lanham, Md: Rowman & Littlefield.
- Keyder, Çağlar und Ayşe Öncü. 1993. *Istanbul and the concept of world cities*. İstanbul: Friedrich Ebert Stiftung.
- Kieß, Walter. 1991. *Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City*. Berlin: Ernst & Sohn.
- King, Anthony D. 1990a. Building, Architecture, and the New International Division of Labour. In ders.: *Urbanism, colonialism, and the world-economy: cultural and spatial foundations of the world urban system*, 68–82. London u.a.: Routledge.
- . 1990b. *Urbanism, Colonialism, and the World-economy: Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*. London u.a.: Routledge.
- . 2005. *Spaces of Global Cultures. Architecture Urbanism Identity*. London: Routledge.
- Klaaßen, Lars und Werner Huthmacher. 2008. *Die gläserne Manufaktur von Volkswagen in Dresden*. Berlin: Stadtwandel-Verlag.
- Kleibert, Jana M. und Rory Horner. 2018. Geographies of Global Production Networks. In: *Handbook on Geographies of Globalization*, hg. von Robert Kloosterman, Virginie Mamadouh, und Pieter Terhorst, 222–234. Cheltenham u.a.: Edward Elgar Publishing.
- Kleibert, Jana Maria. 2015. Islands of globalisation: Offshore Services and the Changing Spatial Divisions of Labour. *Environment and Planning A* 47, Nr. 4: 884–902.
- . 2016. Pervasive but Neglected: Conceptualising Services and Global Production Networks. *Geography Compass* 10, Nr. 8: 333–345.
- Klein, Naomi. 2001. *No Logo! Der Kampf der Global Players um Marktmacht*. München: Riemann.
- KMK Mekanik. o. J. Carlot AVM. *KMK Mekanik*. <https://www.kmkmekanik.com/tr/reference/114/Carlot-Avm> (zugegriffen: 16. März 2020).
- Knowles, Caroline. 2014. *Flip-Flop: A Journey Through Globalisation's Backroads*. London: Pluto Press.
- . 2015. The Flip-Flop Trail and Fragile Globalization. *Theory, Culture & Society* 32, Nr. 7–8: 231–244.
- Knox, Paul L. und Peter J. Taylor. 2005. Toward a Geography of the Globalization of Architecture Office Networks. *Journal of Architectural Education* 58, Nr. 3: 23–32.
- Komlosy, Andrea. 2010a. Weltmarkttextilien. Globale Güterketten im historischen Wandel. In: *Globale Güterketten. Weltweite Arbeitsteilung und ungleiche Entwicklung*, hg. von Christian Reiner, Cornelia Staritz, und Karin Fischer, 77–97. Wien: Promedia.
- . 2010b. Spatial Division of Labour, Global Interrelations and Imbalances in Regional Development. In: *The Ashgate Companion to the History of Textile Workers, 1650-2000*, hg. von Lex Heerma van Voss, Es Hiemstra, und Elise van Nederveen Meerkerk, 621–646. Farnham u.a.: Aldershot.

- Korkmaz, Emre Eren. 2017. How do Syrian refugee workers challenge supply chain management in the Turkish garment industry? *International Migration Institute, University of Oxford (Working Papers)*, 133.
- Krätke, Stefan. 2014. How manufacturing industries connect cities across the world: extending research on 'multiple globalizations'. *Global Networks* 14, Nr. 2: 121–147.
- Krätke, Stefan und Peter J. Taylor. 2004. A world geography of global media cities. *European Planning Studies* 12, Nr. 4: 459–477.
- Krätke, Stefan, Kathrin Wildner und Stephan Lanz. 2012a. The Transnationality of Cities: Concepts, Dimensions and Research Fields. An Introduction. In dies.: *Transnationalism and Urbanism*, 1–30. New York u.a.: Routledge.
- , Hrsg. 2012b. *Transnationalism and Urbanism*. New York u.a.: Routledge.
- Kubaş, Ahmet, Ahmet Menteş und Oktay Dede. 2012. Environmental Problems caused by Manufacturing Firms due to High Growth in the Thrace Region of Turkey (Konferenz-Paper). International Conference on Business, Finance and Geography (ICBFG'2012). In: Phuket, Thailand, Dezember. <http://psrcentre.org/images/extraimages/35.%201312014.pdf>.
- kuyumcukent.com.tr. o. J. Kuyumcukent History. <http://www.kuyumcukent.com.tr/sayfalar.php?ID=35> (zugegriffen: 16. September 2016).
- Le Corbusier. 2001a. *1929 - Feststellungen zu Architektur und Städtebau*. Basel: Birkhäuser.
- . 2001b. *1922 - Ausblick Auf Eine Architektur*. 3. Basel: Birkhäuser.
- LeCavalier, Jesse. 2012. „All diese Zahlen...“ Logistik, Vertriebssysteme und der Walmart-Komplex. *Arch+*, Nr. 205: 102–107.
- . 2016. *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Lefebvre, Henri. 1974. *La production de l'espace*. Paris: Ed. Anthropos.
- Leslie, Deborah und Suzanne Reimer. 1999. Spatializing commodity chains. *Progress in Human Geography* 23, Nr. 3: 401–420.
- Levi Strauss & Co. 2016. Factory List. Juni. <http://docplayer.net/23932071-Levi-strauss-co-factory-list-published-june-2016.html> (zugegriffen: 31. Januar 2017).
- Löw, Martina. 2011. *Städte und ihre Eigenlogik*. Frankfurt/Main, New York: Campus Verlag.
- Lüthi, Stefan, Alain Thierstein und Viktor Goebel. 2010. Intra-firm and extra-firm linkages in the knowledge economy: the case of the emerging mega-city region of Munich. *Global Networks* 10, Nr. 1: 114–137.
- Lyster, Clare. 2016. *Learning from Logistics: How Networks Change our Cities*. Basel, Berlin: Birkhäuser.
- MacKinnon, D. 2012. Beyond strategic coupling: reassessing the firm-region nexus in global production networks. *Journal of Economic Geography* 12, Nr. 1: 227–245.
- Mansvelt, Juliana. 2005. *Geographies of consumption*. London u.a.: Sage.
- Marchi, Valentina De, Eleonora Di Maria, Aarti Krishnan und Stefano Ponte. 2019. Environmental upgrading in global value chains. In: *Handbook on Global Value Chains*, hg. Von Stefano Ponte, Gary Gereffi und Gale Raj-Reichert, 310–323. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Marcus, George E. 1995. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology* 24, Nr. 1: 95–117.
- Marcuse, Peter und Ronald van Kempen, Hrsg. 2000. *Globalizing Cities: A New Spatial Order?* Oxford u.a.: Blackwell.
- Markusen, Ann. 1996. Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts. *Economic Geography* 72, Nr. 3: 293–313.
- Marschall, Melissa und Abdullah Aydogan. 2015. Mega Projects and the Limits of Urban Planning in Megacities: The Case of Istanbul in the AKP Era. *Middle East Institute*. Dezember. <http://www.mei.edu/content/map/mega-projects-and-limits-urban-planning-megacities-case-istanbul-akp-era> (zugegriffen: 16. August 2016).
- Marston, Sallie A, John Paul Jones und Keith Woodward. 2005. Human geography without scale. *Transactions of the Institute of British Geographers* 30, Nr. 4: 416–432.
- Martin, Ron, Peter Tyler, Michael Storper, Emil Evenhuis und Amy Glasmeier. 2018. Globalization at a critical conjuncture? *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 11, Nr. 1: 3–16.
- Massey, Doreen. 1991. A global sense of place. *Marxism Today* (Juni): 24–29.
- . 1994. A Global Sense of Place. In: *Space, Place and Gender*, 146–156. Cambridge u.a.: Polity Press.
- . 1995. *Spatial Divisions of Labour. Social Structures and the Geography of Production*. London u.a.: Macmillan.
- . 2004. Geographies of Responsibility. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 86, Nr. 1: 5–18.
- Mayring, Philipp. 2010. *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*. Weinheim u.a.: Beltz.
- McCann, Eugene und Kevin Ward. 2012. Assembling Urbanism: Following Policies and 'Studying Through' the Sites and Situations of Policy Making. *Environment and Planning A: Economy and Space* 44, Nr. 1: 42–51.

- McFarlane, Colin. 2010. The Comparative City: Knowledge, Learning, Urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research* 34, Nr. 4: 725–742.
- McFarlane, Colin und Jennifer Robinson. 2012. Introduction—Experiments in Comparative Urbanism. *Urban Geography* 33, Nr. 6: 765–773.
- McGrath, Siobhan. 2018. Dis/articulations and the interrogation of development in GPN research. *Progress in Human Geography* 42, Nr. 4: 509–528.
- McNeill, Donald. 2008. *The Global Architect: Firms, Fame and Urban Form*. London u.a.: Routledge.
- van Meeteren, Michiel und Jana Kleibert. 2022. The global division of labour as enduring archipelago: Thinking through the spatiality of ‘globalisation in reverse’. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 15, Nr. 2: 389–406.
- MESIAD. 2015. Dünden Bugüne Merter Tekstil Merkezi [Das Textilzentrum Merter von der Vergangenheit bis heute]. MESIAD Dokument zur Geschichte und Entwicklung Merters (unveröffentlicht). mesiad.org.tr. o. J. MESIAD. www.mesiad.org.tr (zugegriffen: 22. Januar 2015).
- Metropol Planlama. 2014. Velimeşe Organize Sanayi Bölgesi. Revizyon İmar Planı Açıklama Raporu 1/5000, 1/1000 [Organisierte Industriezone Velimşe. Planungsbericht zur Revision des Bebauungsplans]. http://www.velimeseosb.org.tr/fileadmin/user_upload/velimeseosb/AAT/Velimeşe_OS_B_Plan_Acıklama_Raporu_25082014.pdf (zugegriffen: 10. März 2017).
- Mezzadri, Alessandra. 2016. *The Sweatshop Regime: Labouring Bodies, Exploitation, and Garments Made in India*. Cambridge: Cambridge University Press.
- . 2020. The Informal Labours of Social Reproduction. *Global Labour Journal* 11, Nr. 2: 156–163.
- . 2021. Indias informal capitalism: social structures of accumulation, forms of exploitation and social reproduction in the Sweatshop Regime. In: *Handbook on Social Structure of Accumulation Theory*, 152–168. Edward Elgar Publishing.
- Michel, Boris. 2017. Saskia Sassen: The Global City. In: *Schlüsselwerke der Stadtforschung*, hg. von Frank Eckardt, 31–45. Wiesbaden: Springer.
- Miller, Daniel und Sophie Woodward. 2010. *Global Denim*. Oxford u.a.: Berg.
- Milliyet. 1996. 2500 KOBİ daha güçlü olmak için bir araya gelecek! Hüseyin Gökçe, MESIAD genel sekreteri [2500 kleine und mittlere Unternehmen schließen sich zusammen, um stärker zu sein! Hüseyin Gökçe, Geschäftsführer von MESIAD]. *Milliyet*, 23. August. http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/GununYayinlari/AaORDwtI0FkzpJ70CgWRqA_x3D__x3D_ (zugegriffen: 27. November 2017).
- . 2006. Bizi Eminönü ve Sirkeci’den kovun [Raus mit uns aus Eminönü und Sirkeci]. *Milliyet.com.tr*, 8. Oktober. <http://www.milliyet.com.tr/-bizi-eminonu-ve-sirkeci-den-kovun-/ekonomi/haberdetayarsiv/08.10.2006/173461/default.htm> (zugegriffen: 14. September 2016).
- Ministry of Development. 2014. Tenth Development Plan 2014–2018. Ankara: Republic of Turkey. Ministry of Development.
- Misselwitz, Philipp, Yasar Adanalı, Can Altay, Tanel Korkmaz und Eda Ünlü-Yücesoy. 2010. *Istanbul – Living in Voluntary and Involuntary Exclusion*. Rotterdam: Internationale Architectuur Biennale Rotterdam and Prince Claus Foundation.
- Moda Merter. 2015a. Moda ve ihracatın merkezi Merter [Das Mode- und Exportzentrum Merter]. *Moda Merter Dergisi, MESIAD*, Nr. 04/05: 96–99.
- . 2015b. Şakir Yücel Karaman MESIAD Yönetim Kurulu’nu Ziyaret Etti [Bürgermeister Şakir Yücel Karaman besucht den Vorstand von MESIAD]. *Moda Merter Dergisi, MESIAD*, Nr. 04/05: 42.
- Mol, Arthur P. J. 2015. Transparency and value chain sustainability. *Journal of Cleaner Production* 107: 154–161.
- Montero, Jeronimo. 2011. Neoliberal fashion: The political economy of sweatshops in Europe and Latin America (Doktorarbeit). Durham: Durham University. <http://etheses.dur.ac.uk/3205/> (zugegriffen: 7. Januar 2012).
- Morris, Mike, Cornelia Staritz und Leonhard Plank. 2014. *Regionalism, end markets and ownership matter: Shifting dynamics in the apparel export industry in Sub Saharan Africa*. Working Paper, Austrian Foundation for Development Research (ÖFSE). <https://www.econstor.eu/handle/10419/98791> (zugegriffen: 7. Februar 2017).
- Murdoch, Jonathan. 1998. The spaces of actor-network theory. *Geoforum* 29, Nr. 4: 357–374.
- Musiolek, Bettina und Christa Luginbühl. 2014. Stitched up: Poverty Wages for Garment Workers in Eastern Europe and Turkey. Clean Clothes Campaign. <http://www.cleanclothes.org/resources/publications/stitched-up-1> (zugegriffen: 28. Januar 2016).
- Neidik, Binnur. 2004. Organizational foundations of export performance: The case of the Turkish apparel industry. *Journal of Fashion Marketing and Management: An International Journal* 8, Nr. 3: 279–299.
- Neidik, Binnur und Gary Gereffi. 2006. Explaining Turkey’s Emergence and Sustained Competitiveness as a Full-Package Supplier of Apparel. *Environment and Planning A* 38, Nr. 12: 2285–2303.
- Oba, Beyza und Fatih Semerciöz. 2005. Antecedents of trust in industrial districts: an empirical analysis of inter-firm relations in a Turkish industrial district. *Entrepreneurship & Regional Development* 17, Nr. 3: 163–182.

- Öcal, Gülşen Pelin. 2006. Trakya Bölgesi'nin Sanayileşme Dinamikleri Ve Çorlu Sanayi Kümeleri [Industrialization Dynamics in Thrace Region and Industry Clusters in Çorlu] (Masterarbeit). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- OECD. 2008. OECD Economic Surveys: TURKEY. OECD Economic Surveys. Paris.
- Oğuz, Esra. 2012. Planlama Stratejisinde Organize Sanayi Bölgelerinin Rolü [The role of organized industrial zones in planning strategies]. *Kalkınmada Anahtar Verimlilik* 283 (Juli). <https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/News/planlama-stratejisinde-organize-sanayi-bolgelerinin-rolu/60> (zugegriffen: 3. April 2017).
- Olçay, Gülşen Pelin und Gülден Erkut. 2006. Industrialization Dynamics of Thrace Region and Industrial Clusters in Çorlu. (Konferenz-Paper). European Regional Science Association (ERSA). In: University of Thessaly, Griechenland. <https://ideas.repec.org/p/wiw/wiwr/ersa06p685.html> (zugegriffen: 3. März 2016).
- Olçay, Gülşen Pelin. 2013. Hazır Giyim Sektörünün Uluslararası Üretim Coğrafyasının Biçimlenme Dinamikleri ve Bu Dinamiklerin İstanbul'a Etkileri [Dynamics That Form the Geography of International Production of Apparel Industry and Effects of These Dynamics on Istanbul]. *Planlama (Journal of Planning) TMMOB* 23, Nr. 1: 26–34.
- . 2014. Hazır Giyim Sektöründe Uluslararası Tedarik Zincirinin Coğrafyasında Yaşanan Gelişmeler Ve Etkileri (The Evolutions in the Geography of International Supply Chain of Apparel Industry and their Effects) (Doktorarbeit). İstanbul Technical University, Fen Bilimleri Enstitüsü, 16. April.
- Olds, Kris und Henry Wai-chung Yeung. 1999. (Re)Shaping 'Chinese' Business Networks in a Globalising Era. *Environment and Planning D: Society and Space* 17, Nr. 5: 535–555.
- OSBÜK. o. J. Turkiyede ve Dünyada OSB Uygulamaları [The applications of OSBs in Turkey and the World]. *OSB üst kuruluşu (osbuk.org)*. <https://osbuk.org/turkiyede-ve-dunyada-osb-uygulamaları/> (zugegriffen: 3. Februar 2020).
- OTIAD. 2013. 365 Gün Açık Uluslararası Moda Fuarı [365-Day Open International Fashion Fair] (Broschüre). Osmanbey Tekstilci İş Adamları Derneği (OTIAD).
- Ouma, Stefan und Julian Stenmanns. 2021. Logistik der imperialen Lebensweise: Zur Weltökologie maritimer Güterketten. In: *Globale Warenketten und ungleiche Entwicklung. Arbeit, Kapital, Konsum, Natur*, hg. von Karin Fischer, Christian Reiner, und Cornelia Staritz, 20:266–283. Wien: Mandelbaum.
- Özdamar, Esen Gökçe. 2019. A small loss for an expanding city: Vakko textile factory. *Journal of Architectural Conservation* 25, Nr. 3: 192–210.
- Özdemir, Tunçay. 2004. Çorlu Şehri ve Yakın Çevresinde Dokuma-Mensucat (Tekstil) Sanayii'nin Gelişimi ve Yeni Yayılma Alanları [Die Entwicklung und neuen Standorte der Textil- und Bekleidungsindustrie in Çorlu und Umgebung]. *Doğu Coğrafya Dergisi* 9, Nr. 11: 191–219.
- Özdeş, Gündüz. 1998. *The Turkish Çarşı*. Ankara: Tepe Construction Industries Inc.
- Parnreiter, Christof. 2003. Global City Formation in Latin America: Socioeconomic and Spatial Transformations in Mexico City and Santiago de Chile. *GaWC Research Bulletin* 103. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb103.html> (zugegriffen: 2. Oktober 2018).
- . 2009. Global-City-Formation, Immobilienwirtschaft und Transnationalisierung. Das Beispiel Mexico City. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 53, Nr. 3: 138–155.
- . 2010. Global Cities in Global Commodity Chains: Exploring the Role of Mexico City in the Geography of Global Economic Governance. *Global Networks* 10, Nr. 1: 35–53.
- . 2011a. Städte, Warenketten und die ungleiche Geographie der Weltwirtschaft. In: *Urbane Differenzen. Disparitäten innerhalb und zwischen Städten*. Münster, hg. von Bernd Belina, N. Gestring, W. Müller, und D. Sträter, 186–206. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- . 2011b. Commentary: Toward the Making of a Transnational Urban Policy? *Journal of Planning Education and Research* 31, Nr. 4: 416–422.
- . 2012. Conceptualizing Transnational Urban Spaces: Multicentered Agency, Placeless Organizational Logics, and the Built Environment. In: *Transnationalism and Urbanism*, hg. von Stefan Krätke, Kathrin Wildner, und Stephan Lanz, 91–110. New York u.a.: Routledge.
- . 2017. Global Cities, globale Wertschöpfungsketten und wirtschaftliche Governance: konzeptionelle Überlegungen und eine Untersuchung der Rolle Mexico Citys. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 61, Nr. 2: 65–79.
- . 2019. Global cities and the geographical transfer of value. *Urban Studies* 56, Nr. 1: 81–96.
- Parnreiter, Christof, Karin Fischer und Karen Imhof. 2004. The Missing Link between Global Commodity Chains and Global Cities: The Financial Service Sector in Mexico City and Santiago de Chile. *GaWC Research Bulletin* 156. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb156.html> (zugegriffen: 2. Oktober 2018).
- Pelger, Dagmar, Emily Kelling und Jörg Stollmann. 2021. Multiskalares Mapping. In: *Handbuch qualitative und visuelle Methoden der Raumforschung*, hg. von Anna Juliane Heinrich, Séverine Marguin, Angela Million, und Jörg Stollmann, 327–344. Bielefeld: transcript Verlag.
- perpa.com. o. J. Perpa Tanıtım [Einführung Perpa]. *Perpa Ticaret Merkezi*. <https://www.perpa.com/perpa-tanitim> (zugegriffen: 28. Februar 2020).

- Perrin, Edouard und Gilles Bovon. 2020. *Fast Fashion - Die dunkle Welt der Billigmode - Die ganze Doku*. Dokumentation. Arte. <https://www.arte.tv/de/videos/089135-000-A/fast-fashion-die-dunkle-welt-der-billigmode/> (zugegriffen: 13. März 2021).
- Pevsner, Nikolaus. 1976. *A history of building types*. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press.
- Phelps, Nicholas. 2017. *Interplaces: An Economic Geography of the Inter-urban and International Economies*. Oxford: Oxford University Press.
- Phelps, Nicholas A, Miguel Atienza und Martin Arias. 2018. An invitation to the dark side of economic geography. *Environment and Planning A: Economy and Space* 50, Nr. 1: 236–244.
- Piart, Luisa. 2011. Made in Istanbul. *La revue Economica*, Nr. 12: 34–35.
- . 2012. Le lien entre le commerce à la valise et l'industrie de la confection à Istanbul. *Anatoli* 3 (September): 23–39. Paris: CNRS Editions.
- . 2013. Transition, Migration, Capitalism: Female Uzbek Shuttle Traders in Istanbul. In: *Migration and Social Upheaval in the Face of Globalization in Central Asia*, hg. von Marlene Laruelle. Leiden, Boston: Brill.
- . 2018. Making Things Fit, Making Ends Meet. Small Entrepreneurs in Istanbul's Garment Industry (Doktorarbeit). Cotutelle University of Vienna & School for Advanced Studies in Social Sciences EHESS Paris.
- Pickles, John, Leonhard Plank, Cornelia Staritz und Amy Glasmeier. 2015. Trade policy and regionalisms in global clothing production networks. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8, Nr. 3: 381–402.
- Pickles, John und Adrian Smith. 2011. Delocalization and Persistence in the European Clothing Industry: The Reconfiguration of Trade and Production Networks. *Regional Studies* 45, Nr. 2: 167–185.
- . 2016. *Articulations of Capital: Global Production Networks and Regional Transformations*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Pickles, John, Adrian Smith, Milan Bucěk, Poli Roukova und Robert Begg. 2006. Upgrading, Changing Competitive Pressures, and Diverse Practices in the East and Central European Apparel Industry. *Environment and Planning A* 38, Nr. 12: 2305–2324.
- Piore, Michael J. und Charles F. Sabel. 1984. *The second industrial divide: possibilities for prosperity*. New York: Basic Books.
- Pliez, Olivier. 2012. Following the New Silk Road between Yiwu and Cairo. In: *Globalization from Below: The World's Other Economy*, hg. von Gordon Mathews, Gustavo Lins Ribeiro, und Carlos Alba Vega, 19–35. London u.a.: Routledge.
- Presidency of the Republic of Turkey Investment Office. o. J.a. Investment Zones. *Invest in Turkey*. <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/investment-zones.aspx> (zugegriffen: 3. Februar 2020).
- . o. J.b. Incentives Guide. *Invest in Turkey*. <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/incentives-guide.aspx> (zugegriffen: 3. Februar 2020).
- Pries, Ludger, Hrsg. 1997. *Transnationale Migration*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.
- , Hrsg. 2001. *New Transnational Social Spaces: International Migration and Transnational Companies in the Early Twenty-First Century*. London u.a.: Routledge.
- . 2003. Emerging production systems in the transnationalisation of German car manufacturers: adaptation, application or innovation? *New Technology, Work and Employment* 18, Nr. 2: 82–100.
- . 2009. Transnationalisation and the Challenge of Differentiated Concepts of Space. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 100, Nr. 5: 587–597.
- Quataert, Donald und Halil Incalik, Hrsg. 1994. *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Quintero-González, Natacha und Anke Hagemann. 2022 [im Erscheinen]. Follow the food... and the spaces it shapes. In: *Urban Food Mapping (Arbeitstitel)*, hg. von Katrin Bohn und Mikey Tomkins. London u.a.: Routledge.
- realmerter.com. o. J. Real Merter. <http://www.realmerter.com/ttaprojevaziyetplani.php> (zugegriffen: 9. November 2017).
- Reicher, Christa. 2012. *Städtebauliches Entwerfen*. Wiesbaden: Vieweg und Teubner.
- Republic of Turkey, Ministry of Trade. 2021. Clothing Industry. <https://www.trade.gov.tr/data/5b8fd6d913b8761f041feee0/Clothing.pdf> (zugegriffen: 12. September 2022).
- Reulecke, Jürgen, Hrsg. 1980. *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter: Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte*. Wuppertal: Hammer.
- Ribbeck, Eckhart. 2002. *Die informelle Moderne. Spontanes Bauen in Mexiko-Stadt*. Heidelberg: Awf-Verlag.
- Richards, James M. und Eric Samuel De Maré. 1968. *The functional tradition in early industrial buildings*. London: Architectural Press.
- Rivoli, Pietra. 2005. *The Travels of a T-Shirt in the Global Economy. An Economist Examines the Markets, Power, and Politics of World Trade*. Hoboken, N.J.: John Wiley & Sons.
- Robertson, Roland. 1994. Globalisation or Glocalisation? *Journal of International Communication* 1, Nr. 1: 33–52.

- Robinson, Jennifer. 2002. Global and World Cities: A View from off the Map. *International Journal of Urban and Regional Research* 26, Nr. 3: 531–554.
- . 2005. Urban geography: world cities, or a world of cities. *Progress in Human Geography* 29, Nr. 6: 757–765.
- . 2006. *Ordinary cities: between modernity and development*. London u.a.: Routledge.
- . 2011. Cities in a World of Cities: The Comparative Gesture. *International Journal of Urban and Regional Research* 35, Nr. 1: 1–23.
- . 2014. Introduction to a Virtual Issue on Comparative Urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*: k. A. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2427.12171> (zugegriffen: 26. September 2022).
- . 2016. Thinking cities through elsewhere: Comparative tactics for a more global urban studies. *Progress in Human Geography* 40, Nr. 1: 3–29.
- Rossi, Arianna, Amy Luinstra und John Pickles, Hrsg. 2014. *Towards Better Work: Understanding Labour in Apparel Global Value Chains*. London: Palgrave Macmillan.
- Rossi, Eliana C., Jonathan V. Beaverstock und Peter J. Taylor. 2007. Transaction links through cities: ‘decision cities’ and ‘service cities’ in outsourcing by leading Brazilian firms. *Geoforum* 38, Nr. 4: 628–642.
- Ruby, Ilka und Andreas Ruby. 2017. *Infrastructure Space*. Berlin: Ruby Press.
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı. 2000. *Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu* [Organized Industrial Zones Law], Nr. 4562.
- . 2009. *Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği* [Organized Industrial Zones Implementation Regulation], Nr. 27327. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/08/20090822-3.htm> (zugegriffen: 27. April 2017).
- Sassen, Saskia. 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ u.a.: Princeton University Press.
- . 1994. *Cities in a world economy*. Thousand Oaks u.a.: Pine Forge Press.
- . 1996. *Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities*. New York: Campus.
- Sazak, Saduman. 2002. Transformation process of lands in the fringes of cities within impact zone of a metropolitan city, a case-study in Turkey-Çorlu/Buyukkaristiran. *Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi* 3, Nr. 2: 102–11.
- . 2004. The role of landowners in the transformation of land affected by the metropolitan city, “Corlu”. *Land Use Policy* 21, Nr. 1: 21–31.
- Schapendonk, Boris. 2013. From Transit Migrants to Trading Migrants: Development Opportunities for Nigerians in the Transnational Trade Sector of Istanbul. *Sustainability* 5, Nr. 7: 2856–2873.
- Schindler, Seth und J. Miguel Kanai. 2021. Getting the territory right: infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies. *Regional Studies* 55, Nr. 1: 40–51.
- Scholvin, Sören. 2021. Getting the territory wrong: the dark side of development corridors. *Area Development and Policy* 6, Nr. 4: 441–450.
- Scholvin, Sören, Moritz Breul und Javier Revilla Diez. 2019. Revisiting gateway cities: connecting hubs in global networks to their hinterlands. *Urban Geography* 40, Nr. 9: 1291–1309.
- Scholvin, Sören, Moritz Breul, Javier Revilla Diez und Andrés Rodríguez Pose. 2021. Introduction: Nodes in global networks. *Growth and Change* 52, Nr. 1: 4–11.
- Schoon, Sonia und Friederike Schröder. 2014. Maturing Governance Over Time: Groping for Economic Upgrading in Guangzhou’s Zhongda Cloth Market. In: *Maturing Megacities*, hg. von Uwe Altröck und Sonia Schoon, 141–161. Dordrecht u.a.: Springer.
- Schröder, Friederike, Michael Waibel und Uwe Altröck. 2010. Global Change and China’s Clusters: The Restructuring of Guangzhou’s Textile District. *Pacific News* 33: 4–8.
- Schuessler, Elke, Stephen J. Frenkel und Chris F. Wright. 2019. Governance of labor standards in Australian and German garment supply chains: The impact of Rana Plaza. *Ilr Review* 72, Nr. 3: 552–579.
- Scott, Allen J. 1988. *Metropolis: From the Division of Labor to Urban Form*. Berkeley u.a.: University of California Press.
- Scott, Allen J. und M. Storper. 1986. *Production, work, territory: the geographical anatomy of industrial capitalism*. Boston u.a.: Allen & Unwin.
- Seekin, Bilge, Emin Yilmaz, Bettina Musiolek und Christa Luginbühl. 2014. Country Profile Turkey. Clean Clothes Campaign. <https://www.cleanclothes.org/livingwage/stitched-up-factsheets/stitched-up-turkey-factsheet> (zugegriffen: 26. August 2015).
- Seekin, Ebru und Tuba Inal Cekic. 2008. Sustainable Development in the Periphery of a World City – Istanbul: The Ergene River Basin and The Trakya Region (Konferenz-Paper). 48th Congress of the European Regional Science Associations - Culture, Cohesion and Competitiveness: Regional Perspectives. In: Liverpool, August.
- Seeger, Martin und Friedrich Palencsar. 2006. *Istanbul: Metropole zwischen den Kontinenten*. Berlin u.a.: Borntraeger.

- Seidman, Lisa A. 2010. Turkey, 1922-2003. In: *The Ashgate companion to the history of textile workers, 1650 - 2000*, hg. von Heerma van Voss, Hiemstra-Kuperus, und Nederveen Meerkerk, 497–509. Farnham u.a.: Ashgate.
- Selwyn, Benjamin. 2015. Commodity chains, creative destruction and global inequality: a class analysis. *Journal of Economic Geography* 15, Nr. 2: 253–274.
- . 2019. Poverty chains and global capitalism. *Competition & Change* 23, Nr. 1: 71–97.
- Selwyn, Benjamin, Bettina Musiolek und Artemisa Ijarja. 2020. Making a global poverty chain: export footwear production and gendered labor exploitation in Eastern and Central Europe. *Review of International Political Economy* 27, Nr. 2: 377–403.
- Şenyapılı, Tansı. 1992. A New Stage of Gecenkodu Housing in Istanbul. In: *Development of the Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing*, hg. von İlhan Tekeli, Tansı Şenyapılı, Ali Türel, Murat Güvenç, und Erhan Acar, 182–209. Istanbul: Turkish Social Science Association, Municipality of Greater Istanbul.
- Sezen, Jale und Ahmet Kubaş. 2014. Ergene Havzasi Koruma Eylem Plani Kapsamında Islah Organize Sanayi Bölgelerinin Uygulama Süreci. *Humanitas* 2014, Nr. 4: 225–236.
- Shahbandeh, M. 2020. Share in world exports of the leading clothing exporting countries 2019. *Statista*. 23. November. <https://www.statista.com/statistics/1094515/share-of-the-leading-global-textile-clothing-by-country/> (zugegriffen: 26. Mai 2021).
- Shatkin, Gavin. 1998. 'Fourth World' Cities in the Global Economy: The Case of Phnom Penh, Cambodia. *International Journal of Urban and Regional Research* 22, Nr. 3: 378–393.
- Shinada, Kyoichi und Tōkyō-Kōgyō-Daigaku. 2003. *Pet architecture guide book*. Tokyo: World Photo Press.
- Siddiqi, Dina M. 2017. Global Factory. In: *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, hg. von Douglas Richardson, Noel Castree, Michael F. Goodchild, Audrey Kobayashi, Weidong Liu, und Richard A. Marston, 1–4. Oxford: John Wiley & Sons.
- Sieverts, Thomas. 2001. *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt-Fundamente. Gütersloh, Berlin: Bertelsmann.
- Sklair, Leslie. 2005. The Transnational Capitalist Class and Contemporary Architecture in Globalizing Cities. *International Journal of Urban and Regional Research* 29, Nr. 3: 485–500.
- Smith, Michael Peter. 2001. *Transnational Urbanism: Locating Globalization*. Malden, Mass. u.a.: Blackwell Publishers.
- Smith, Neil. 1984. *Uneven development: nature, capital, and the production of space*. New York, NY: Blackwell.
- Snyder, Rachel Louise. 2008. *Fugitive Denim: a moving story of people and pants in the borderless world of global trade*. New York: Norton.
- Snyder, Susan Nigra und Alex Wall. 1998. Emerging landscapes of movement and logistics. *Architectural Design*, Nr. 134: 16–21.
- Söderström, Ola. 2014. *Cities in Relations. Trajectories of Urban Development in Hanoi and Ouagadougou*. Chichester u.a.: Wiley Blackwell.
- Soja, Edward W. 2000. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford u.a.: Blackwell.
- Sönmez, Mustafa. 2005. Der Herbst der Patriarchin. In: *Self Service City: Istanbul*, hg. von Orhan Esen und Stephan Lanz, 101–109. Berlin: B-Books.
- sozcu.com.tr. 2017. İstanbul'un eski sanayi tesisleri [Alte Industrieanlagen von Istanbul]. *Sözcü*. 25. April. <http://www.sozcu.com.tr/2017/ekonomi/istanbulun-eski-sanayi-tesisleri-1813838/> (zugegriffen: 20. Februar 2020).
- SPO. 2001. Long Term Strategy and 8th Five Year Development Plan 2001-2005. Ankara: State Planning Organization. <http://www.mod.gov.tr/Lists/DevelopmentPlans/Attachments/2/Eight%20Five-Year%20Development%20Plan%202001-2005.pdf> (zugegriffen: 22. Juli 2016).
- Standl, Harald. 1994. *Der Industrieraum Istanbul: Genese der Standortstrukturen und aktuelle Standortprobleme des verarbeitenden Gewerbes in der türkischen Wirtschaftsmetropole*. Bamberg: Fach Geographie an der Universität Bamberg im Selbstverlag.
- Staritz, Cornelia. 2011. *Making the Cut? Low-Income Countries and the Global Clothing Value Chain in a Post-Quota and Post-Crisis World*. Washington, D.C.: World Bank Publications.
- Staritz, Cornelia und Lindsay Whitfield. 2017. Made in Ethiopia: The Emergence and Evolution of the Ethiopian Apparel Export Sector. <https://forskning.ruc.dk/en/publications/made-in-ethiopia-the-emergence-and-evolution-of-the-ethiopian-app> (zugegriffen: 28. September 2020).
- Starmanns, Marc. 2010. „Corporate responsibility“ in der Modeindustrie. Soziale und ökologische Standards für einen fairen Handel. *Geographische Rundschau* 62, Nr. 4: 26–33.
- Steel, Carolyn. 2009. *Hungry city: how food shapes our lives*. London: Vintage.
- Steets, Silke. 2008. Raum & Stadt. In: *Handbuch Soziologie*, hg. von Nina Baur, Hermann Korte, Martina Löw, und Markus Schroer, 391–412. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Sturm, Hermann. 2007. *Industriearchitektur als Kathedrale der Arbeit. Geschichte & Gegenwart eines Mythos*. Essen: Klartext-Verlag.
- Swyngedouw, Erik. 1997. Neither Global nor Local. „Glocalization“ and the Politics of Scale. In: *Spaces of Globalization*, hg. von Kevin Cox, 137–166. New York: Guilford Press.

- . 2006. Circulations and metabolisms: (Hybrid) Natures and (Cyborg) cities. *Science as Culture* 15, Nr. 2: 105–121.
- Tan. 1988. Bir kariş toprak yarım milyon lira [Ein Stück Land kostet eine halbe Million Lira]. *Tan*, 20. August.
- Tartanoğlu, Şafak. 2018. The voluntary precariat in the value chain: The hidden patterns of home-based garment production in Turkey. *Competition & Change* 22, Nr. 1: 23–40.
- Taylor, Peter J. 1982. A Materialist Framework for Political Geography. *Transactions of the Institute of British Geographers* 7, Nr. 1: 15.
- . 2004. *World city network: a global urban analysis*. London u.a.: Routledge.
- . 2012. The interlocking network model. In: *International handbook of globalization and world cities*, hg. von Ben Derudder, Michael Hoyler, Peter J. Taylor, und Frank Witlox, 51–63. Cheltenham u.a.: Elgar.
- T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Trakya Kalkınma Birliği und IMP. 2009a. 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı. Plan Açıklama Raporu [Revision des Environmental Plan für das Ergene-Becken in der Subregion Thrakien im Maßstab 1:100 000. Planungsbericht]. http://www.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_100000/trakya_ergene/trakya_100000_cdp_PLANACIKLAMARAPORU.pdf (zugegriffen: 20. Januar 2017).
- . 2009b. 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı. Plan Hükümleri [Revision des Environmental Plan für das Ergene-Becken in der Subregion Thrakien im Maßstab 1:100 000. Planungshinweise]. http://www.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_100000/trakya_ergene/trakya_100000%20cdp_PLAN%20HUKUMLERI.pdf (zugegriffen: 20. Januar 2017).
- T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı. o. J.a Amaç [Ziel]. *Ergene Havzası Koruma Eylem Planı* [Aktionsplan zum Schutz des Ergene Beckens]. <http://ergene.ormansu.gov.tr/ergene2/AnaSayfa/Amac.aspx?sflang=tr> (zugegriffen: 12. Juli 2017a).
- . o. J.b Şafak Harekatı [Operation Morgendämmerung]. *Ergene Havzası Koruma Eylem Planı* [Aktionsplan zum Schutz des Ergene Beckens]. http://ergene.ormansu.gov.tr/ergene2/AnaSayfa/Safak_Harekatı.aspx?sflang=tr (zugegriffen: 11. Juli 2017).
- . o. J.c. 15 Eylemler [15 Aktionen]. *Ergene Havzası Koruma Eylem Planı* [Aktionsplan zum Schutz des Ergene Beckens]. <http://ergene.ormansu.gov.tr/ergene2/AnaSayfa/Eylemler.aspx?sflang=tr> (zugegriffen: 23. März 2017).
- . o. J.d. Islah Organize Sanayi Bölgeleri [Islah OSBs]. *Ergene Havzası Koruma Eylem Planı* [Aktionsplan zum Schutz des Ergene Beckens]. http://ergene.ormansu.gov.tr/ergene2/AnaSayfa/Islah_organize_sanayi_bolgeleri.aspx?sflang=tr (zugegriffen: 2. Juni 2017b).
- . o. J.e. Sanayi Müşterek İleri Atıksu Arıtma tesisleri [Gemeinsame fortschrittliche Kläranlagen für die Industrie]. *Ergene Havzası Koruma Eylem Planı (Aktionsplan zum Schutz des Ergene Beckens)*. http://ergene.ormansu.gov.tr/ergene2/AnaSayfa/Musterek_atıksu_tesisleri.aspx?sflang=tr (zugegriffen: 12. Juni 2017c).
- Tekeli, İlhan. 1992. Development of Urban Administration and Planning in the Formation of Istanbul Metropolitan Area. In: *Development of the Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing*, hg. von İlhan Tekeli, Tansı Şenyapılı, Ali Türel, Murat Güvenç, und Erhan Acar, 3–111. Istanbul: Turkish Social Science Association, Municipality of Greater Istanbul.
- . 2013. *İstanbul'un Planlanması ve Gelişmesinin öyküsü* [Die Geschichte der Planung und Entwicklung von Istanbul]. Istanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- tekstilkent.com.tr. o. J. Tekstil Kent Kronolojisi [Tekstil Kent Chronologie]. *Tekstil Kent Ticaret Merkezi*. <https://www.tekstilkent.com.tr/tekstil-kronolojisi/> (zugegriffen: 28. Februar 2020).
- tektiltrend.com. 2015. Merter açık hava moda merkezi olma yolunda ilerliyor [Merter wird zum Open Air Mode Zentrum], Interview mit Yusuf Gecü, Vorsitzender von MESIAD. *Tekstil Trend Der-gisi*, 20. Januar. <http://www.tekstiltrend.com/merter-acik-hava-moda-merkezi-olma-yolunda-ileriliyor/> (zugegriffen: 27. November 2017).
- Tewes, Carolin, Ansgar Buschmann, Gerhard Schewe und Verbraucherzentrale NRW/Kompetenzzentrum Verbraucherforschung NRW. 2019. Fast Fashion: Eine verbraucherorientierte Analyse zur Verringerung des Massenkonsums. *Working Papers des KVF NRW* 10. <https://www.verbraucherforschung.nrw/kommunizieren/kvf-working-paper-10-fast-fashion> (zugegriffen: 3. Juli 2021).
- Textilbündnis. o. J. Bündnis für nachhaltige Textilien. <https://www.textilbuenndnis.com> (zugegriffen: 6. Oktober 2015).
- Tiryaki, Muhammet Esat. 2015. Kümelenme yaklaşımı çerçevesinde mekânsal yoğunlaşma-rekabet ilişkisi: İstanbul Merter tekstil merkezi örneği [Das Verhältnis zwischen räumlicher Konzentration und Wettbewerb im Kontext des Cluster Ansatzes: Der Fall des Textilzentrums Merter in Istanbul] (Masterarbeit), Istanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Januar.
- Tok, Ezgi. 2015. Anthropogenic pressures on productive soils in Corlu and Cerkezkoy. *Physics and Chemistry of the Earth, Parts A/B/C*, Nr. 1–12.
- Tokatli, Nebahat. 2003. Globalization and the Changing Clothing Industry in Turkey. *Environment and Planning A* 35, Nr. 10: 1877–1894.

- . 2007. Networks, Firms and Upgrading within the Blue-jeans Industry: Evidence from Turkey. *Global Networks* 7, Nr. 1: 51–68.
- . 2008. Global sourcing: insights from the global clothing industry—the case of Zara, a fast fashion retailer. *Journal of Economic Geography* 8, Nr. 1: 21–38.
- . 2013. Toward a better understanding of the apparel industry: a critique of the upgrading literature. *Journal of Economic Geography* 13, Nr. 6, S. 993–1011.
- Tokatli, Nebahat und Ömür Kızılgün. 2004. Upgrading in the Global Clothing Industry: Mavi Jeans and the Transformation of a Turkish Firm from Full-Package to Brand-Name Manufacturing and Retailing. *Economic Geography* 80, Nr. 3: 221–240.
- . 2009. From Manufacturing Garments for Ready-to-wear to Designing Collections for Fast Fashion: Evidence from Turkey. *Environment and Planning A* 41, Nr. 1: 146–162.
- . 2010. Coping with the Changing Rules of the Game in the Global Textiles and Apparel Industries: Evidence from Turkey and Morocco. *Journal of Economic Geography* 10, Nr. 2: 209–229.
- Tokatli, Nebahat, Ömür Kızılgün und Jinsook Erin Cho. 2011. The Clothing Industry in Istanbul in the Era of Globalisation and Fast Fashion. *Urban Studies* 48, Nr. 6: 1201–1215.
- Topalovic, Milica, Martin Knüsel und Martin Jäggi. 2013. *Architecture of territory - Hinterland: Singapore, Johor, Riau*. Zürich: ETH Zürich / DArch. <http://topalovic.arch.ethz.ch/materials/hinterland/>.
- Trakya Kalkınma Ajansı. 2010. TR21 Trakya Bölge Planı. Tekirdağ, Edirne, Kırklareli 2010 [TR 21 Thrakien Regional Plan]. Tekirdağ: Trakya Kalkınma Ajansı.
- . 2013. TR21 Trakya Bölgesi. 2014 – 2023 Bölge Planı [TR 21 Region Thrakien. 2014 - 2023 Regional Plan]. Trakya: Trakya Kalkınma Ajansı.
- trakyaka.org.tr. o. J.a. Social Structure in Trakya Region. *Trakya Development Agency*. http://eng.trakyaka.org.tr/content-182-social_structure_in_trakya_region.html (zugegriffen: 9. März 2017a).
- . o. J.b. Çorlu, Capital of Thracian Industry. *Trakya Development Agency*. http://eng.trakyaka.org.tr/content-209-corlu_capital_of_thracian_industry.html (zugegriffen: 9. März 2017b).
- . o. J.c. Environment in Trakya. *Trakya Development Agency*. http://eng.trakyaka.org.tr/content-185-environment_in_trakya.html (zugegriffen: 23. Mai 2017c).
- . o. J.d. Trakya Region Economy. *Trakya Development Agency*. http://eng.trakyaka.org.tr/content-184-trakya_region_economy.html (zugegriffen: 3. März 2016d).
- Tsing, Anna. 2005. *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton u.a.: Princeton Univ. Press.
- . 2009a. Supply Chains and the Human Condition. *Rethinking Marxism* 21, Nr. 2: 148–176.
- . 2009b. Supply Chains and the Human Condition. *Rethinking Marxism* 21, Nr. 2: 148–176.
- . 2017. Die normale Katastrophe: Risiko-Outsourcing im Lieferketten-Kapitalismus. *Arch+*, Nr. 230: 184–189.
- . 2012. Ordinary catastrophe: Outsourcing risk in supply-chain capitalism. In: *Futures of Modernity: Challenges for Cosmopolitical Thought and Practice*, hg. von Michael Heinlein, Cordula Kropp, Judith Neumer, Angelika Pöferl, und Regina Römhild, 51–63. Bielefeld: Transcript Verlag.
- . 2015. *The mushroom at the end of the world: on the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton, NJ u.a.: Princeton Univ. Press.
- Tümaş, o. J. Merter Moda Merkezi Cephe Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi [Merter Modezentrum Fassadenerneuerung Urban Design Projekt]. T.C Istanbul Metropolitan Municipality, Studies and Projects Department, Urban Design Directorate (unveröffentlicht).
- Tümaş und RXMM. 2015. Merter Fashion Center (Präsentationsfolien). 12. August, Istanbul (unveröffentlicht).
- Tups, Gideon und Peter Dannenberg. 2021. Emptying the Future, Claiming Space: The Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania as a Spatial Imaginary for Strategic Coupling Processes. *Geoforum* 123: 23–35.
- Türk, Ersin. 2006. An Evaluation of Industrial Park Policy of Turkey: Izmir as a Case Study (Konferenz-Paper). International Society of City and Regional Planners (IsoCaRP), 42nd Congress. In: Istanbul, September. http://www.isocarp.net/Data/case_studies/793.pdf (zugegriffen: 3. Februar 2020).
- Tzaninis, Yannis, Tait Mandler, Maria Kaika und Roger Keil. 2021. Moving urban political ecology beyond the ‘urbanization of nature’. *Progress in Human Geography* 45, Nr. 2: 229–252.
- Uchatius, Wolfgang. 2010. Globalisierung: Das Welthemd. *Zeit Online*, 16. Dezember. <http://www.zeit.de/2010/51/Billige-T-Shirts?page=all&print=true> (zugegriffen: 3. Januar 2011).
- Urry, John. 2014. *Offshoring*. Cambridge u.a.: Polity Press.
- Utz, Britta und Stefan Hibbeler. 2010. *Die türkische Textil- und Bekleidungsbranche in Zeiten der Krise: Strukturen, Arbeitsbeziehungen, Industriepolitik und Akteursstrategien*. Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung, Referat Globale Politik und Entwicklung.
- Vakko, o. J. *Her ülkenin övünç duyduğu markları vardır / Every country has a brand to be proud of*, Vakko Unternehmensbroschüre. vakko.com (zugegriffen: 22. Dezember 2015).
- vakko.com. o. J. Vakko Fashion Center. <https://www.vakko.com/en/vakko-fashion-center> (zugegriffen: 24. Februar 2020).

- velimeseosb.org.tr. o. J. *Velimeşe Organize Sanayi Bölgesi*. <http://www.velimeseosb.org.tr/index.php?id=67> (zugegriffen: 12. Januar 2017).
- Vertovec, Steven. 2009. *Transnationalism*. London u.a.: Routledge.
- Vikipeđi. 2016. Perpa. In: *Vikipeđi*. 1. September. <https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Perpa&oldid=17554606> (zugegriffen: 14. September 2016).
- . 2017. Güngören. In: *Vikipeđi*. 14. Oktober. <https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=G%C3%BCng%C3%B6ren&oldid=19204971> (zugegriffen: 9. November 2017).
- . 2019a. Çerkezköy. In: *Vikipeđi*. 1. Januar. <https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%87erkek%C3%B6y&oldid=20256598> (zugegriffen: 7. November 2019).
- . 2019b. Çorlu. In: *Vikipeđi*. 13. Juli. <https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%87orlu&oldid=20795979> (zugegriffen: 7. November 2019).
- . 2019c. Tekirdağ. In: *Vikipeđi*. 14. Oktober. <https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Tekirda%C4%9F&oldid=21062788> (zugegriffen: 7. November 2019).
- Vind, Ingeborg und Niels Fold. 2010. City networks and commodity chains: identifying global flows and local connections in Ho Chi Minh City. *Global Networks* 10, Nr. 1: 54–74.
- Waldheim, Charles und Alan Berger. 2008. Logistics Landscape. *Landscape Journal* 27, Nr. 2: 219–246.
- Ward, Kevin. 2010. Towards a relational comparative approach to the study of cities. *Progress in Human Geography* 34, Nr. 4: 471–487.
- WBYA? 2017. Who Builds Your Architecture? A critical field guide. <http://whobuilds.org/who-builds-your-architecture-a-critical-field-guide/> (zugegriffen: 2. März 2017).
- Weise, Zia. 2016. Türkei: In den Kellern von Istanbul. *Die Zeit*, 17. Februar. <http://www.zeit.de/wirtschaft/2016-02/tuerkei-fluechtlinge-syrien-istanbul-arbeit-arbeitsrecht> (zugegriffen: 24. Juni 2016).
- Weizman, Eyal. 2017. *Forensic Architecture: Violence at the Threshold of Detectability*. Brooklyn, NY: Zone Books.
- Werner, Marion. 2016a. *Global Displacements: The Making of Uneven Development in the Caribbean*. Hoboken: John Wiley & Sons.
- . 2016b. Global production networks and uneven development: Exploring geographies of devaluation, disinvestment, and exclusion. *Geography Compass* 10, Nr. 11: 457–469.
- . 2019. Geographies of production I: Global production and uneven development. *Progress in Human Geography* 43, Nr. 5: 948–958.
- . 2022. Geographies of production III: Global production in/through nature. *Progress in Human Geography* 46, Nr. 1: 234–244.
- Whatmore, Sarah und Lorraine Thorne. 1997. Nourishing networks: Alternative geographies of food. In: *Globalising Food: Agrarian Questions and Global Restructuring*, hg. von David Goodman und Michael Watts, 287–304. London, New York: Routledge.
- Whitfield, Lindsay, Cornelia Staritz und Mike Morris. 2020. Global Value Chains, Industrial Policy and Economic Upgrading in Ethiopia’s Apparel Sector. *Development and Change* 51, Nr. 4: 1018–1043.
- Wikipedia. 2017. Güngören. In: *Wikipedia*. 14. November. <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=G%C3%BCng%C3%B6ren&oldid=171005799> (zugegriffen: 28. November 2017).
- Wildner, Kathrin. 2012. Transnationale Urbanität. In: *Handbuch Stadtsoziologie*, hg. von Frank Eckardt, 213–229. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Wissen, Markus. 2008. Zur räumlichen Dimensionierung sozialer Prozesse. Die Scale-Debatte in der angloamerikanischen Radical Geography - eine Einleitung. In: *Politics of Scale. Räume der Globalisierung und Perspektiven emanzipatorischer Politik*, hg. von Markus Wissen, Susanne Heeg, und Bernd Röttgen, 3:8–32. 1. Aufl. Raumproduktionen: Theorie und gesellschaftliche Praxis. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- WTO. o. J. WTO Data. <https://data.wto.org/> (zugegriffen: 26. Mai 2021).
- Yanmaz, Ismail. 2006. Industrial „ghosts towns“ to be filled. *Hürriyet Daily News*, 1. Mai. <http://www.hurriyetaidailynews.com/industrial-ghosts-towns-to-be-filled.aspx?pageID=438&n=industrial-ghosts-towns-to-be-filled-2006-05-01> (zugegriffen: 14. September 2016).
- Yilmaz, Rasim, Ahmet Kubaş, E. Recep Erbay und Selin Bahar Bengi. 2014. Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu [Çorlu Logistik Village Machbarkeitsstudie]. Tekirdağ: Trakya Kalkınma Ajansı, Çorlu TSO, Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı. http://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/lojistik_koy_fizibilite_raporu.pdf (zugegriffen: 13. März 2017).
- Yörük, Erdem. 2009. Labor Discipline in the Informal Economy: The Semi-formal Professional Code of Istanbul’s Apparel Urban Factory. *Berkeley Journal of Sociology* 53: 27–61.
- Yucel, Erdem. 2001. Thrace University Ergene River Basin environmental organization project. *Hürriyet Daily News*, 3. April. <http://www.hurriyetaidailynews.com/thrace-university-ergene-river-basin-environmental-organization-project.aspx?pageID=438&n=thrace-university-ergene-river-basin-environmental-organization-project-2001-03-04> (zugegriffen: 4. März 2016).
- Yükseker, Deniz. 2002. Business relations into/from gendered social relations: Exchange in the transnational suitcase trade market of Laleli. *New Perspectives on Turkey* 27, Nr. 26–27: 77–106.

- . 2004. Trust and Gender in a Transnational Market: The Public Culture of Laleli, Istanbul. *Public Culture* 16, Nr. 1: 47–65.
- . 2007. Economy and Gender in the Urban Borderland: The Public Culture of Laleli, Istanbul. In: *Urban imaginaries: locating the modern city*, hg. von Alev Cinar und Thomas Bender. Minneapolis u.a.: University of Minnesota Press.
- Yüzer, Mehmet Ali und Ayşe Şebnem Yüzer. 1999. Istanbul's Changing Manufacturing Structure in the Process of Transition to Information Society (Konferenz-Paper). European Regional Science Association. <http://ideas.repec.org/p/wiw/wiwrsa/ersa99pa310.html> (zugegriffen: 3. März 2015).
- . 2014. Changes in Land-Use Preferences of Small-, Medium- and Large-Scale Industries Located in Metropolitan Areas (Case Study in Istanbul). *European Planning Studies* 22, Nr. 6: 1127–1142.
- Zikrullah, Kırmızı und Fehime Tunalı Çalışkan. 2012. *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini* [Verzeichnis der Istanbuler Verkehrsgeschichte]. Cinius Yayınları.
- Zobar, Gökhan. 2016. Kaçar: “Ergene suyundan içen ölür” [Kaçar: „Das Ergene-Wasser ist tödlich“]. *Edirne Yenigün Gazetesi*, 27. Dezember. <http://www.edirneyenigun.com/haber/12449/kacar-ergene-suyundan-icen-olur.html> (zugegriffen: 6. Juli 2017).

**ÖZ FIRAT
TEKSTİL**



Teil B: Zeichnungen und Abbildungen

Bild links:

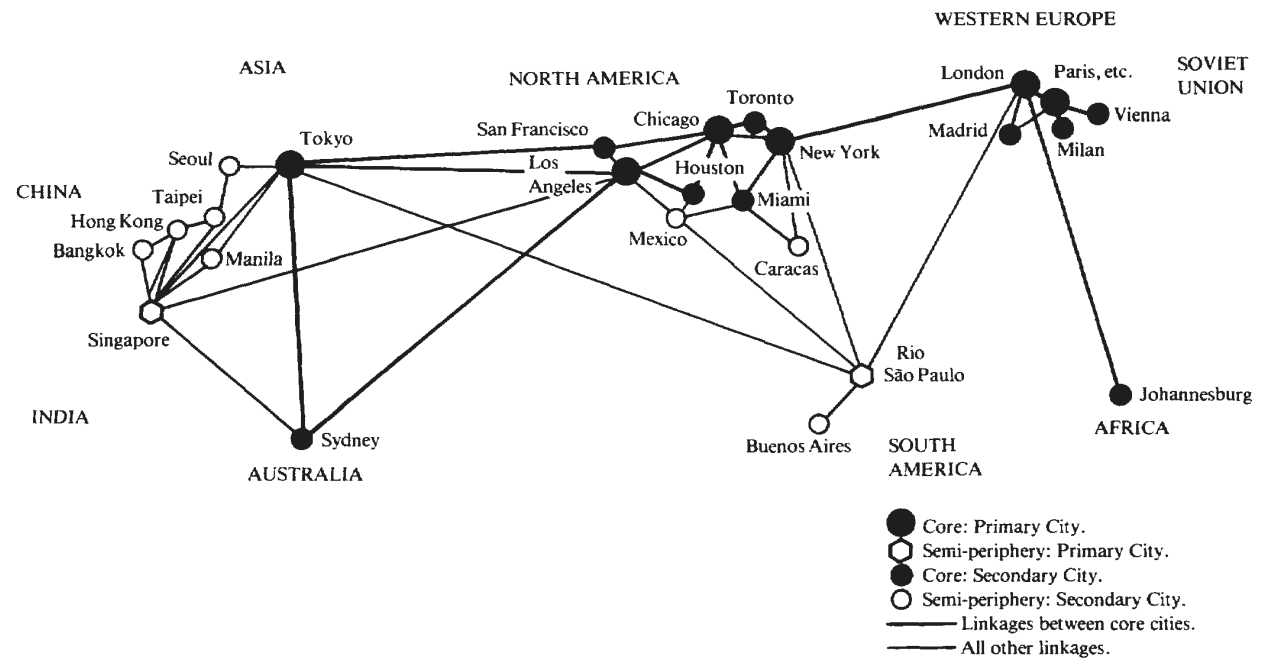
Eingang zur Nähwerkstatt in einem mehrgeschossigen
Gewerbebau in Sultangazi, eigenes Foto 2015.

Kapitel 2. Potenziale einer Integration von Stadt- und Güterkettenforschung

■ 2.a Weltweite Vernetzung von World Cities

Darstellungen aus John Friedmann: „The World City Hypothesis“ (1986): Die Hierarchie der World Cities.

Figure 1. *The Hierarchy of World Cities*



Quelle:

Friedmann, John. „The World City Hypothesis“. *Development and Change* 17, Nr. 1 (1986): 69–83. S. 74.

■ 2.b Extended Urbanization



Darstellungen aus Brenner, Neil. „The Hinterland Urbanised?“ (2016): Von Urbanisierungsprozessen gezeichnete Landschaften im Satellitenbild.

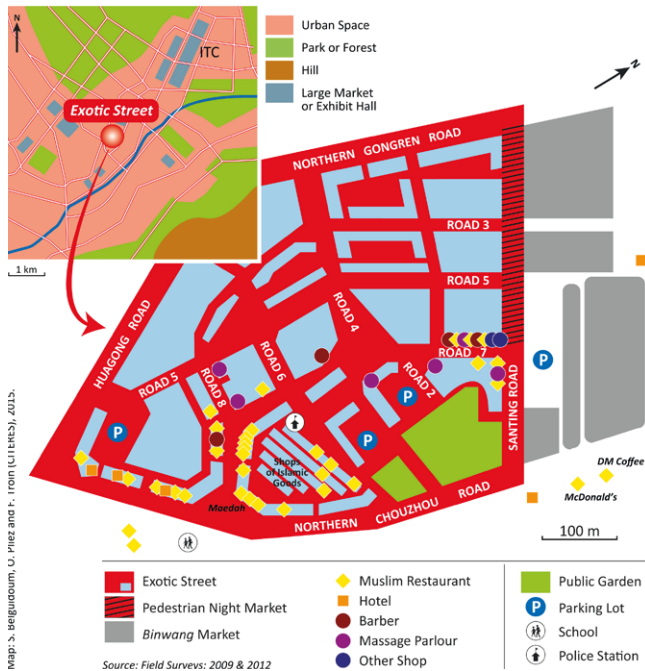
Quelle:
Brenner, Neil. „The Hinterland Urbanised?“ *Architectural Design* 86, Nr. 4 (2016): 118–27.

■ 2.c

Transnationale Stadtforschung entlang von Warenwegen

1 Darstellungen aus Saïd Belguidoum und Olivier Pliez „Yiwu: The Creation of a Global Market Town in China“ (2015): Transnational geprägtes Stadtviertel „Exotic Street“ in Yiwu, China.

2 Interaktive Kartierung auf der Website „The Flip-Flop-Trail“ (2015) zum Buch „Flip-Flop: A Journey Through Globalisation’s Backroads“ von Caroline Knowles (2014). Die Website führt kurze Geschichten zu den einzelnen Stationen des Güterwegs der Flip-Flop-Sandale auf.



Quellen:

Belguidoum, Saïd, und Olivier Pliez. „Yiwu: The Creation of a Global Market Town in China“. *Articulo - Journal of Urban Research*, Nr. 12 (2015), o. S.; <https://www.flipfloptrail.com> (o. J.).



Plastic villages

In the cluster of industrial villages to the south of Fuzhou hundreds of flip-flop factories are closely packed between small houses. These densely populated villages buzz with incessant shift work. Bits of scrap plastic and blue carrier bags litter the ground. Waste plastic is incorporated into informal vernacular village architecture.

Factories stand on what was farmland until the mid 1990s. As the villages grow factories take over the rice fields from which the village once ate. The space between villages gradually disappears and they merge into a single built environment: into one large, densely packed, industrial-residential landscape, vibrating with the human effort of work. There are vacant lots awaiting factory development, next to abandoned factories where production has ceased or migrated elsewhere. Everywhere is building. The sound of construction is layered with the soundscape of traffic and factory machinery. Flip-flops are stamped out of plastic sheets and rows of women pack them into plastic bags.

Prev Next

ETHIOPIA

DJBOUTI
Dire Dawa
Berbera
Harar
Jijjia
Hargeisa
SOMALILAND
ETHIOPIA
Addis Ababa

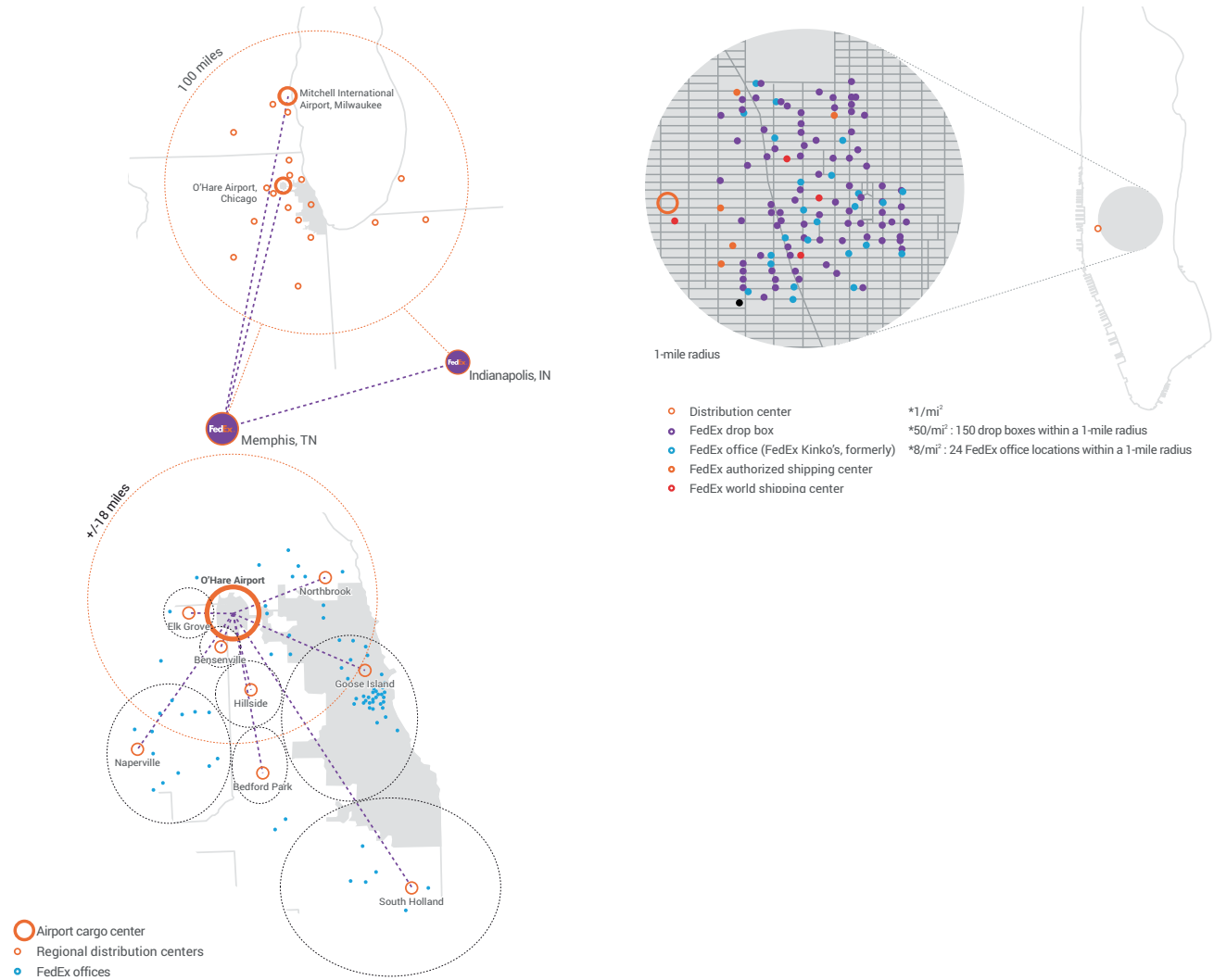
DEM. REP. KOREA
Seoul
Dasan
Samgilpo
Seosan
KOREA

Fuzhou
East China Sea
TAIWAN
South China Sea
Pacific Ocean

■ 2.d

Kartierung logistischer Raumorganisation: „Learning from Logistics“

Darstellungen aus Clare Lyster: „Learning from Logistics“ (2016): Stützpunkte des Logistiknetzwerks von FedEx in der Region Chicago (links) und FedEx Büros, Paketstationen und Logistikcenter in Midtown Manhattan (rechts).



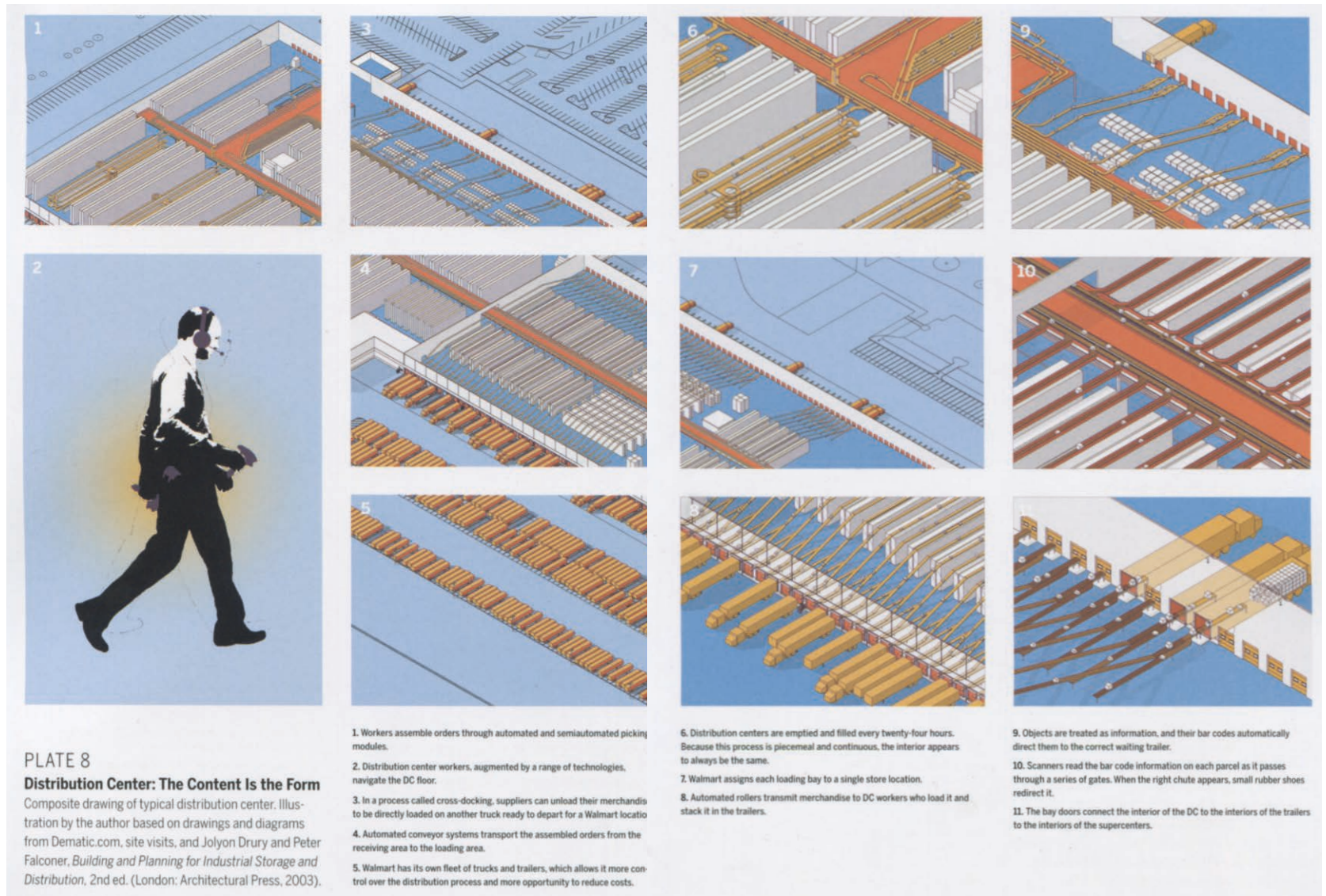
Quelle:

Lyster, Clare. Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities. Basel, Berlin: Birkhäuser, 2016, S. 52, 60.

■ 2.e

Kartierung logistischer Raumorganisation: „The Rule of Logistics“

Darstellung aus Jesse LeCavalier: "The Rule of Logistics" (2016): Räumliche Struktur eines Walmart Vertriebszentrums.



Quelle:

LeCavalier, Jesse. *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*. University of Minnesota Press, 2016 (Tafel 8).

■ 2.f

Kartierung logistischer Raumorganisation: „Oil Spaces“

Darstellungen aus Carola Hein: „Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area“ (2018): Entwicklung der Hafen- und Ölindustrie in Rotterdam und Den Haag, 1970 und 2000.

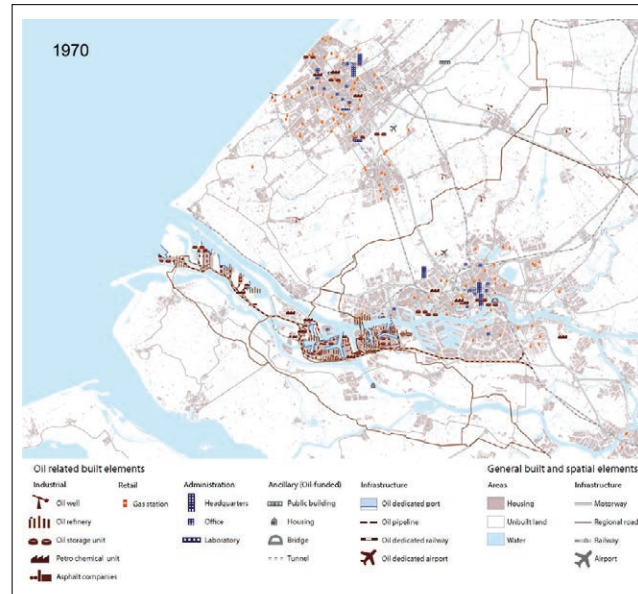


Figure 24. The petroleumscape in Rotterdam/The Hague in 1970.
Source: Carola Hein and Arnoud de Waijer.

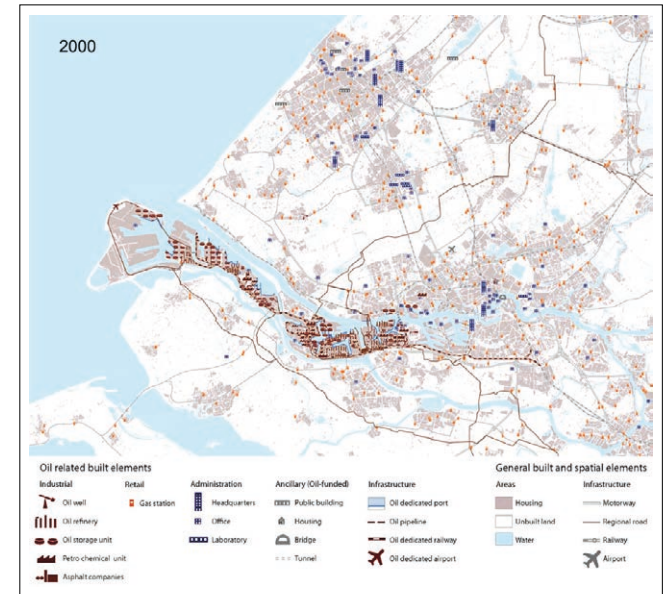
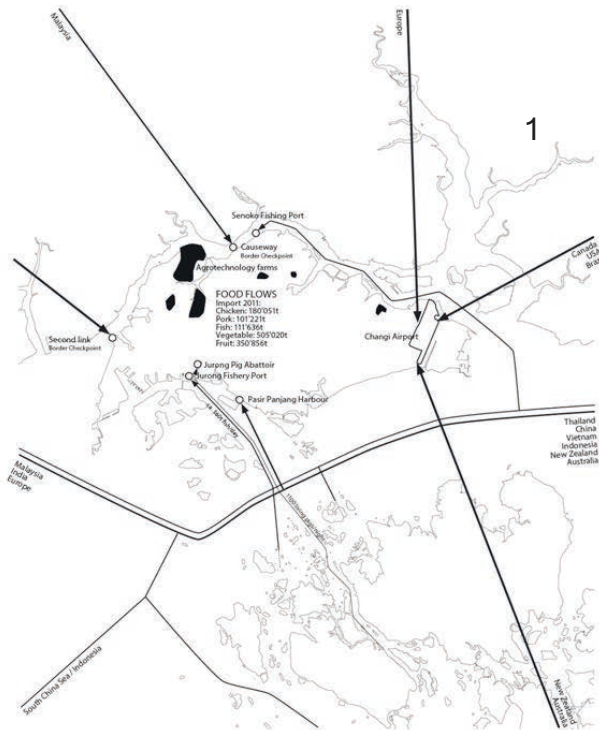


Figure 25. The petroleumscape in Rotterdam/The Hague in 2000.
Source: Carola Hein and Arnoud de Waijer.

Quelle:

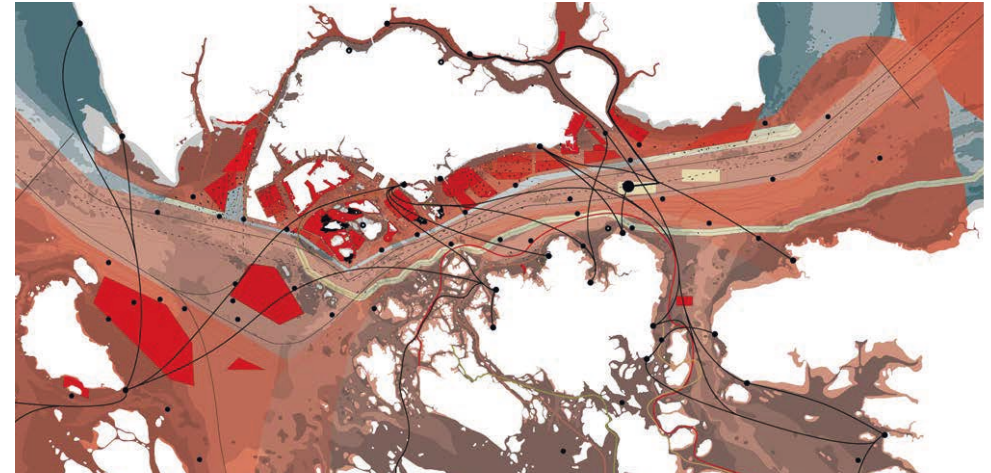
Hein, Carola. „Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area“. Journal of Urban History 44, Nr. 5 (September 2018): 887–929. S. 908, 909.

■ 2.g Kartierung logistischer Raumorganisation: „Hinterland“

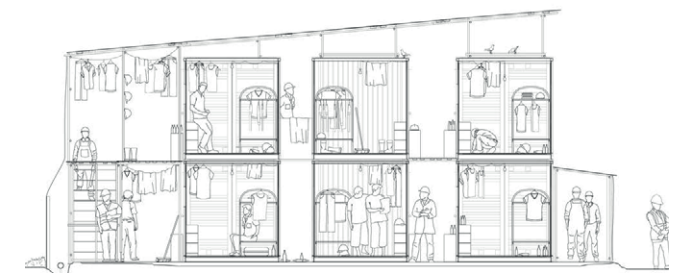
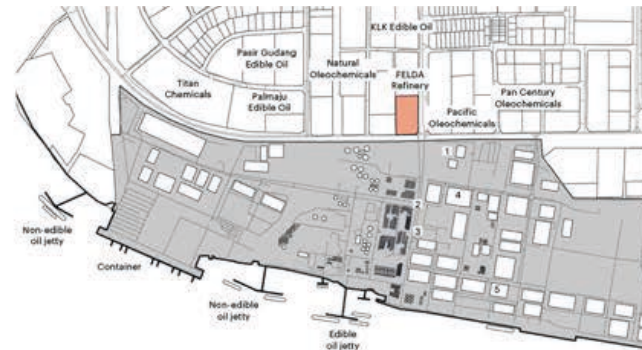


1

2



3



4

Darstellungen aus Topalovic et al.: „Architecture of Territory - Hinterland: Singapore, Johor, Riau“ (2013):

- 1 Lebensmittelströme
- 2 Kartierung der Meerenge als urbanes System
- 3 Palmöl-Terminal in Johor
- 4 Gastarbeiterunterkünfte

Johor Port

Johor Port is the largest palm oil terminal in the world. In 2011, 3299944 tonnes of palm oil were exported from it, which corresponds to the 18% of all Malaysian palm oil port exports. Founded with Pasir Gudang in 1977, it obtained the status of free zone in 1984 and was fully privatised in 1995. Johor Port is a logistical hub for Iskandar Malaysia and a part of the triangle formed by the poles of Tanjung Pelepas Port, Senai Airport and Johor Port.



Quelle:

Topalovic, Milica, Martin Knüsel, und Martin Jäggi. Architecture of Territory - Hinterland: Singapore, Johor, Riau. Zürich: ETH Zürich DArch, 2013. <http://topalovic.arch.ethz.ch/materials/hinterland/>.

■ 2.h

Klassifizierung transnationaler städtischer Räume

Klassifizierung transnationaler städtischer Räume nach Krätke, Wildner und Lanz (2012).

Quelle:

Tabelle entnommen aus: Krätke, Stefan, Kathrin Wildner, und Stephan Lanz. „The Transnationality of Cities: Concepts, Dimensions and Research Fields. An Introduction“. In *Transnationalism and Urbanism*, 1–30. New York u.a.: Routledge, 2012. S. 10.

Table 1.1 A Basic Classification of the Manifestations of Transnational Urban Spaces

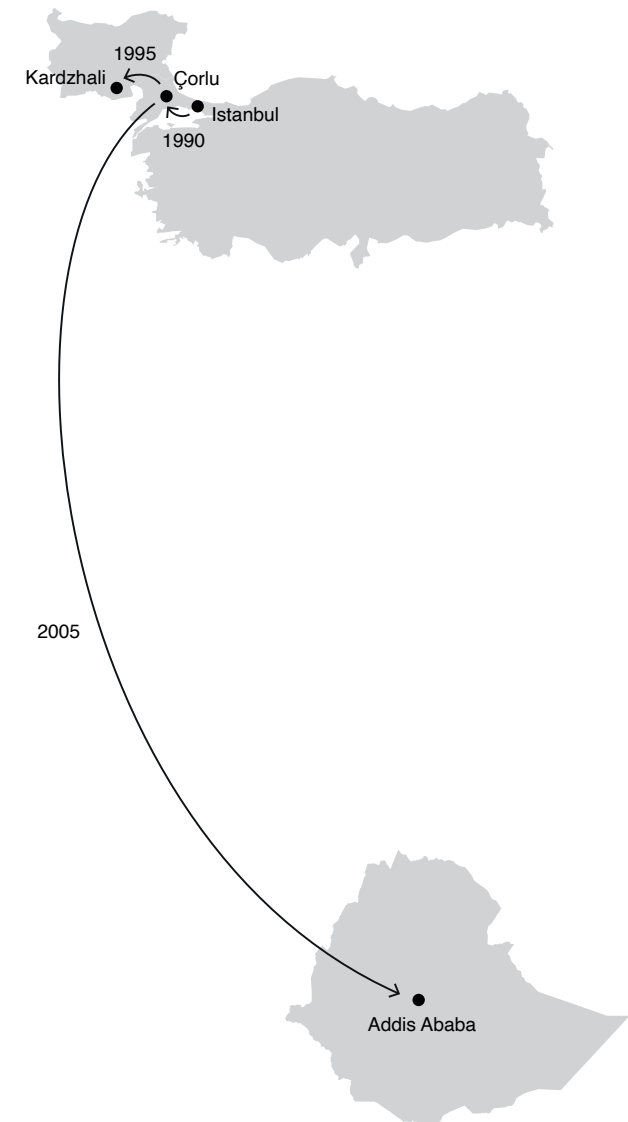
Level of analysis	Urban social space		Urban physical space	
	Economic transnationalism	Socio-cultural transnationalism	Economic transnationalism	Socio-cultural transnationalism
Macro: The global urban system	The urban system as a selectively connected network of local centres of transnational companies' establishments	The urban system as a selectively connected network of local anchoring points of transnational 'social fields' and of transmigrants' and global elites' social relations		
Meso: The city and urban region	The city as a node of global actors' transnational firm networks	The city as a node of transnational 'social fields' and of transmigrants' and global elites' transnational networks	The urban territory as a location of functionally specialized nodes of global actors' transnational networks	The urban territory as an anchoring place of transnational 'social fields' and of transmigrants' and global elites' transnational networks
Micro: Particular urban districts or zones	The urban district that concentrates transnational firms and activities	The urban district in which transnational 'social fields' are anchored or in which transmigrants or global elites concentrate	Particular urban zones as a location of concentrated transnational actors and their specific activities	Particular urban zones serving as an anchoring place of transnational 'social fields' or as a (residential) location of transmigrants or global elites
Specific localities within the city	The specific intra-urban locality inhabited by transnational economic actors and activities	The specific intra-urban locality inhabited by transnationally active persons, transmigrants or global elites	The specific small scale area or building inhabited by transnational economic actors and activities	The specific intra-urban locality (or building complex) as an anchoring place of transnational 'social fields', or as a (residential) location of transmigrants or global elites

■ 2.i

Forschungsprojekt Transnationale Produktionsräume

Multilokale Fallstudie des DFG-geförderten Forschungsprojekts „Transnationale Produktionsräume“ (2016-19, TU Berlin, durchgeführt von Anke Hagemann und Elke Beyer):

- 1 Istanbul (Türkei)
- 2 Çorlu (Türkei)
- 3 Kardzhali (Bulgarien)
- 4 Addis Abeba (Äthiopien)



Quelle:

Eigene Darstellung und Fotos.



1 3
2 4



Kapitel 3. Stadtforschung entlang globaler Güterketten

■ 3.a

Forschungsfragen

Übergeordnete Forschungsfragen:

1. Wie interagieren die arbeitsteiligen Strukturen und Dynamiken transnationaler Produktionsnetzwerke der Bekleidungsindustrie mit den gebauten Räumen und der städtischen Entwicklung und Planung ihrer Produktionsstandorte?
2. Welches Gewicht haben lokale und translokale Bedingungen und Triebkräfte in der jeweiligen Raumproduktion?

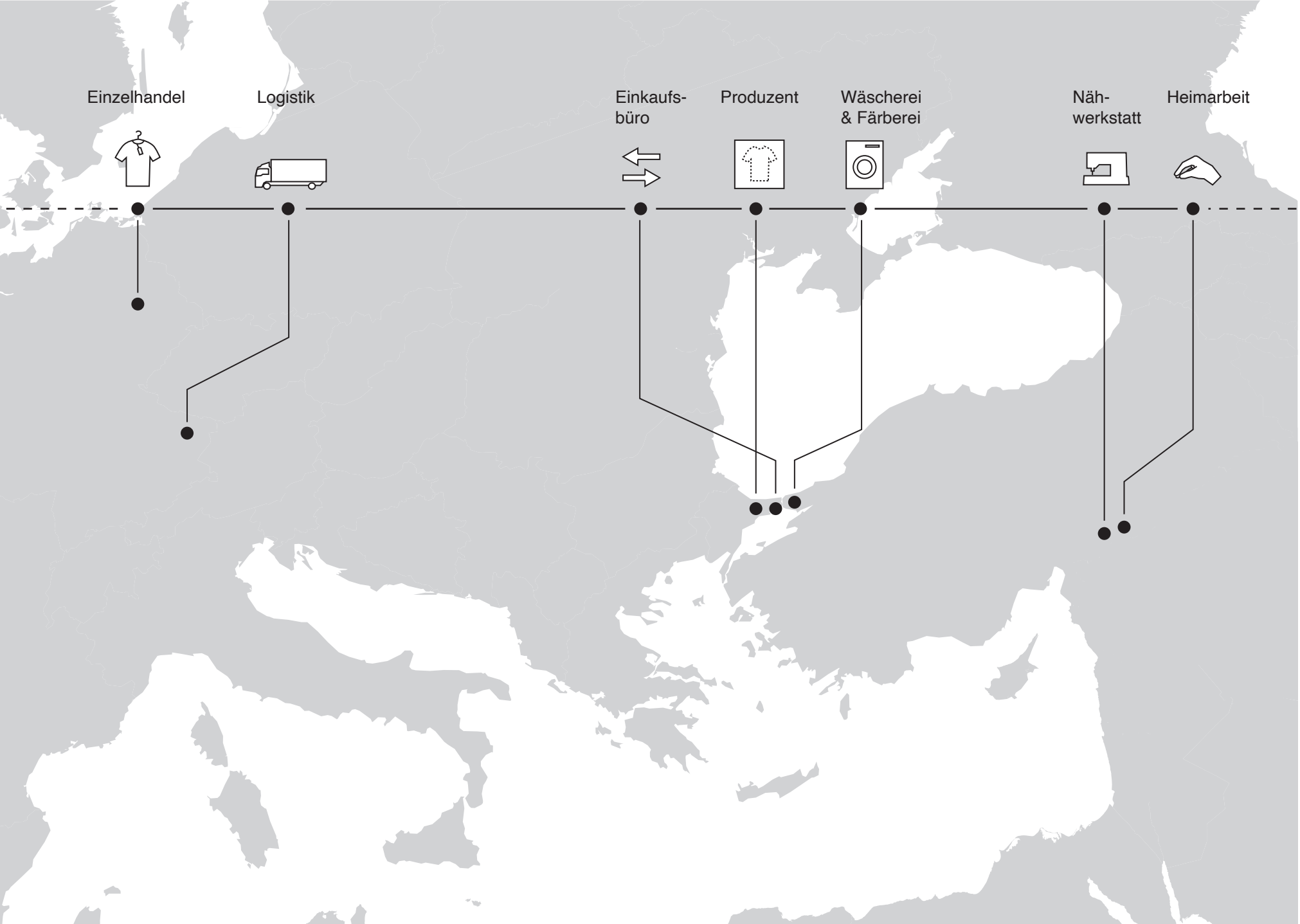
Fragen an die Untersuchungsorte:

1. Wie sind die betrachteten Akteure, die unterschiedliche Produktionsschritte ausführen, funktional und räumlich in multilokale Güterflüsse und Produktionsbeziehungen integriert? Wie verändert sich ihre Produktionsaktivität und Rolle innerhalb globaler Produktionsnetzwerke?
2. Warum finden die spezifischen Produktionsschritte an den betrachteten städtischen Orten statt? Wie sind die Produktionsorte in die Stadtregion eingebettet? Welche lokalen und trans-lokalen Kräfte waren bzw. sind ausschlaggebend im Coupling-Prozess und der baulichen Entwicklung der Standorte? Welche Rückwirkungen hat die städtische Transformation auf die Standortstruktur der betreffenden Produktionsnetzwerke?
3. Was kennzeichnet die städtebaulichen Strukturen, in denen unterschiedliche Produktionsschritte ausgeführt werden, und wie werden sie durch die transnationale Bekleidungsproduktion geformt und transformiert? Wie werden die Produktionsaktivitäten an diesen Orten gleichzeitig durch bauliche Strukturen, städtische Dynamiken und Planungsmaßnahmen beeinflusst?
4. In welcher Art von Architektur artikulieren sich die unterschiedlichen Produktionsschritte? Wie werden die Gebäude durch die Produktionsaktivität geformt und wie beeinflusst die bauliche Struktur die räumliche Organisation der Produktion?

■ 3.b

Idealtypische Fallstudie entlang eines Güterwegs

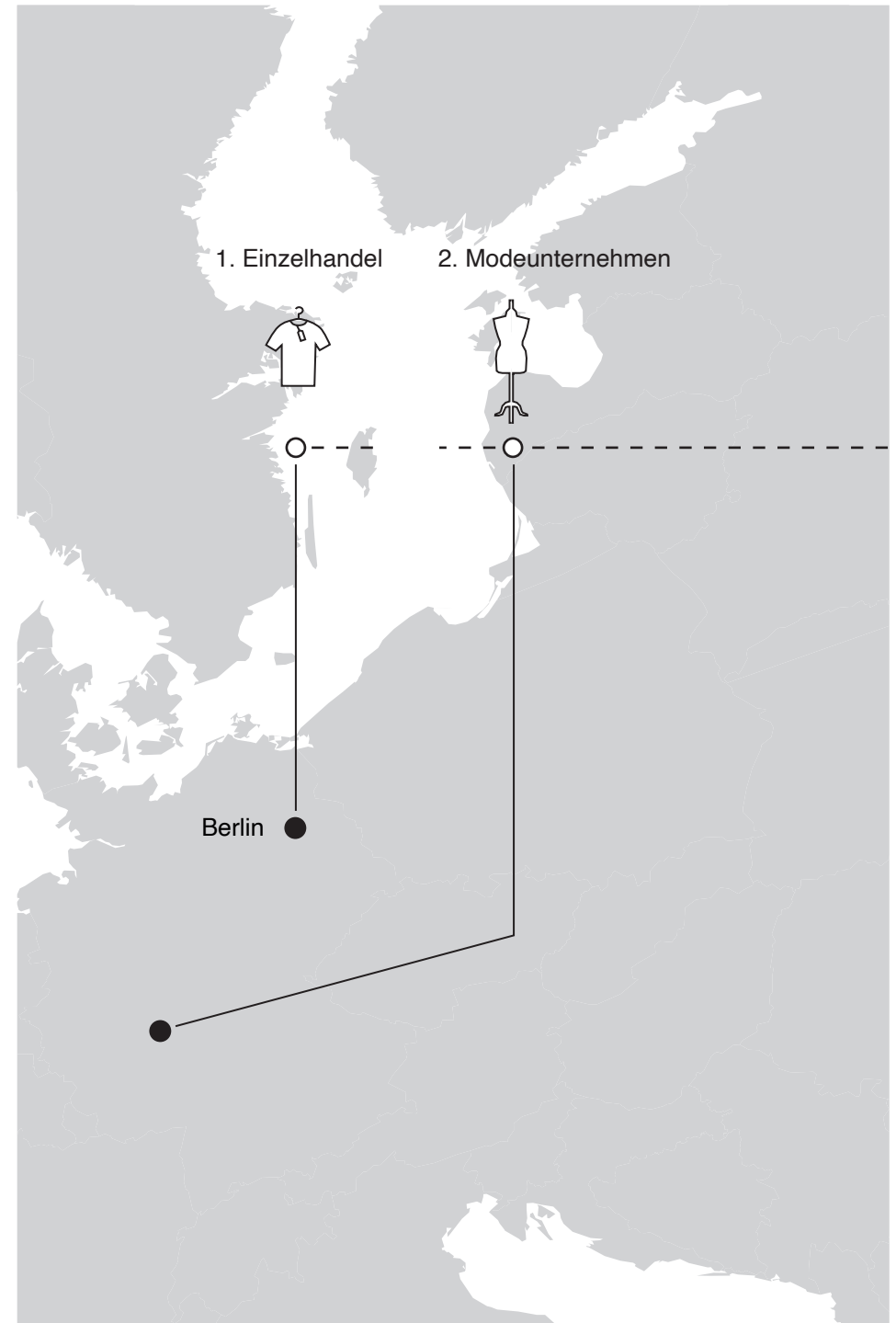
Schema einer idealtypischen multilokalen Fallstudie, wie sie sich aus der Nachverfolgung einer zusammenhängenden Lieferkette bzw. des Güterwegs eines spezifische Produkts ergeben könnte.



■ 3.c

Vorauswahl der Untersuchungsorte nach prototypischen Produktionsorten in Istanbul

Vorauswahl von acht prototypischen Akteuren und Orten. Diese repräsentieren verschiedene Produktionsschritte und Wertschöpfungsstufen im Produktionsnetzwerk der Bekleidungsindustrie, sie sind aber nicht durch die Betrachtung einer durchgehenden Lieferkette verbunden.



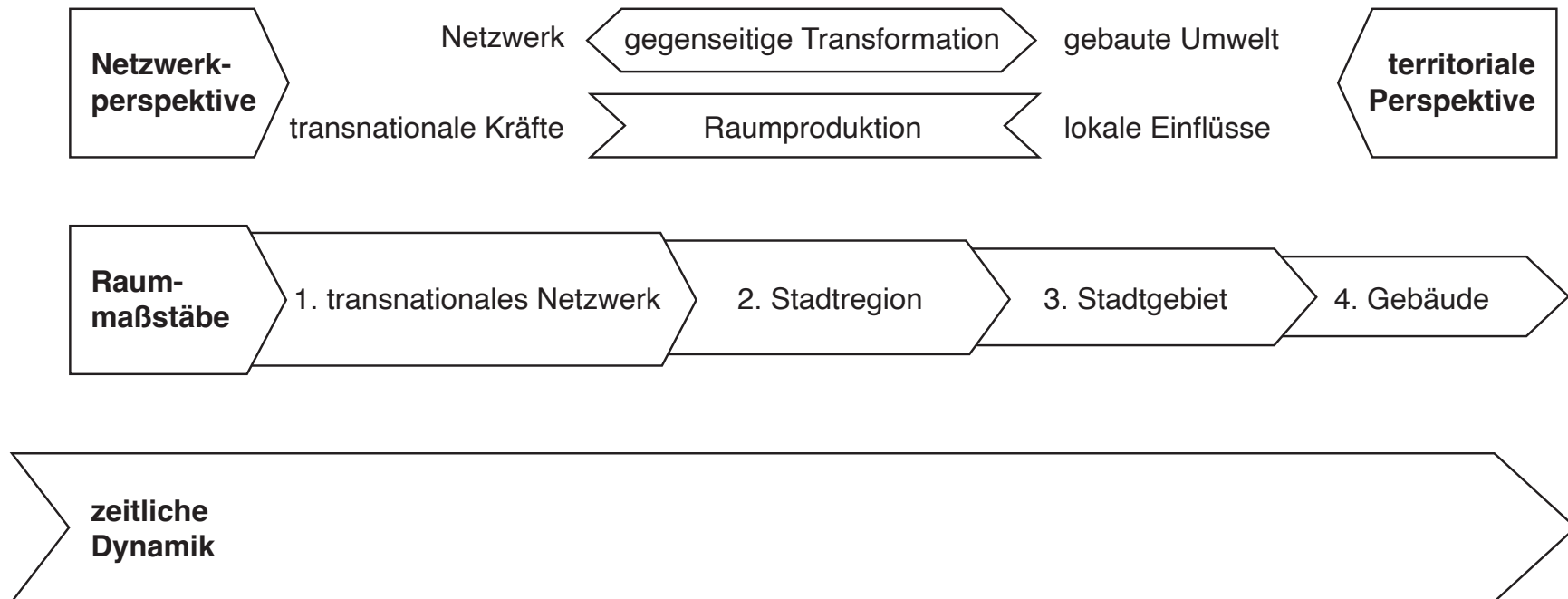
Quelle:

Eigene Darstellung; auf Grundlage von Google Satellite.



■ 3.d

Dimensionen der Analyse



■ 3.e

Analysematrix: Analyseaspekte und Forschungsmethoden

ANALYSESchritte und Maßstäbe	ANALYSEASPEKTE	ANALYSEMETHODEN
<p>1. Akteur & Netzwerk (transnationaler bis lokaler Maßstab)</p> <p><i>Frage 1: Wie sind die betrachteten Akteure, die unterschiedliche Produktionsschritte ausführen, funktional und räumlich in multilokale Güterflüsse und Produktionsbeziehungen integriert? Wie verändert sich ihre Produktionsaktivität und Rolle innerhalb globaler Produktionsnetzwerke?</i></p>	<p><u>Akteur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Art und Größe des Unternehmens - Produktgruppe / Marktsegment - Kernaktivitäten / Charakter des jeweiligen Arbeitsschritts - Unternehmensstruktur, -geschichte und -standorte <p><u>Netzwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Produktionsbeziehungen: Auftraggeber und Auftragnehmer - Produktionsablauf, räumliche Güterflüsse - räumliche Reichweite der Produktionsbeziehungen - Position im Produktionsnetzwerk und ihre zeitliche Veränderung (z.B. Upgrading) 	<p><u>Analysen in zeichnerischer Form</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Diagramme / Organigramme (Produktionsablauf, Produktionsbeziehungen) - Kartierungen (Standortstrukturen, räumlicher Güterfluss) <p><u>Betriebsbesichtigungen und leitfadengestützte Experteninterviews</u></p> <p>mit Vertreter*innen der betreffenden Unternehmen und Subunternehmen sowie vergleichbarer Unternehmen vor Ort / in Istanbul, mit Vertreter*innen von Branchenverbänden und mit Wissenschaftler*innen</p> <p><u>Literatur- und Dokumentenanalyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fachliteratur - Berichte/Materialien zur türkischen Bekleidungsindustrie - ergänzende Internetressourcen: Unternehmenswebseiten etc.
<p>2. Ort (Maßstab der Stadtregion)</p> <p><i>Frage 2: Warum finden die spezifischen Produktionsschritte an den betrachteten städtischen Orten statt? Wie sind die Produktionsorte in die Stadtregion eingebettet? Welche lokalen und translokalen Kräfte waren bzw. sind ausschlaggebend im Coupling-Prozess und der baulichen Entwicklung der Standorte? Welche Rückwirkungen hat die städtische Transformation auf die Standortstruktur der betreffenden Produktionsnetzwerke?</i></p>	<p><u>Einbettung in die Gesamtregion und das städtische Umfeld</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Struktur des weiteren städtischen Umfelds: Industrie- und Wohngebiete, Verkehrsinfrastrukturen, räumliche Verteilung der Textil- und Bekleidungsproduktion <p><u>Entwicklung zum Standort der vernetzten Bekleidungsproduktion</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von Industrieansiedlungen im weiteren Umfeld - Urbanisierung des Umfelds, Siedlungsflächenentwicklung - städtische Auswirkungen der Produktionstätigkeit <p><u>Entwicklung der Bedingungen und Einflussfaktoren des Coupling</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Standortanforderungen der transnationalen Produktion, Bedarfe des spezifischen Produktionsschritts (<i>strategic needs</i>) - Lokale Standortbedingungen und ihre Entwicklung in Relation zu anderen Orten (<i>regional assets</i>) - Verlagerungsdynamik von Unternehmen <p><u>Einfluss räumlicher Planung auf das Coupling</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen der räumlichen Industriepolitik und ihre Effekte - planerischer Umgang mit den räumlichen Auswirkungen der Industrieentwicklung 	<p><u>räumliche Analysen in zeichnerischer Form</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lageplan: städtisches Umfeld, funktionale Einbettung - Schwarzplanstudien des städtischen Umfelds (Analyse der Stadtbausteine) - Satellitenbildauswertung: Industrie- und Siedlungsflächen in zeitlichen Schritten - Kartierung von Betrieben der Textil- und Bekleidungsindustrie - Kartierung von Betriebsverlagerungen <p><u>städtebauliche Analysen in zeichnerischer Form</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - morphologische Schichtenanalyse: Schwarzplananalysen etc. - typologische Studien: Gebäudeaxometrien, Fassaden und Straßenabwicklungen - Nutzungsanalysen / -kartierungen <p>Datengrundlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begehungen der Stadtgebiete, Beobachtungen und fotografische Dokumentation - digitales Kartenmaterial der Stadtverwaltungen - Onlinedienste für Karten und Satellitenbilder - Unternehmensverzeichnisse der Industrie- und Handelskammern <p><u>Leitfadengestützte Experteninterviews</u></p> <p>mit Unternehmensvertreter*innen, Planer*innen und Architekt*innen, Vertreter*innen der städtischen Verwaltung und Politik sowie weiterer lokaler und regionaler Institutionen, Wissenschaftler*innen</p> <p><u>Literatur- und Dokumentenanalyse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wissenschaftliche Aufsätze und Abschlussarbeiten - Planungsdokumente, Planungsberichte - Berichte und Zahlenmaterial von öffentlichen Einrichtungen und NGOs - ergänzende Internetressourcen: Presseberichte, Hompages lokaler Verwaltungen etc.
<p>3. Städtebau (Maßstab des Stadtgebiets)</p> <p><i>Frage 3: Was kennzeichnet die städtebaulichen Strukturen, in denen unterschiedliche Produktionsschritte ausgeführt werden, und wie werden sie durch die transnationale Bekleidungsproduktion geformt und transformiert? Wie werden die Produktionsaktivitäten an diesen Orten gleichzeitig durch bauliche Strukturen, städtische Dynamiken und Planungsmaßnahmen beeinflusst?</i></p>	<p><u>Städtebauliche Struktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Morphologie: Straßennetz, Parzellierung, Bebauung, Freiräume/Grünräume - Bautypen: charakteristische Bautypen, ihre Variation und Transformation <p><u>Nutzungsstruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Industrie- / Gewerbesektoren - Teilbereiche des Textilssektors - Vernetzung von Betrieben im Gebiet <p><u>(gegenseitige) Transformation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Entstehung, bauliche und funktionale Entwicklung des Gebiets - Zusammenspiel von Nutzungen und Bautypen im zeitlichen Wandel, Anpassungsfähigkeit der baulichen Strukturen > Auswirkungen der globalisierten Bekleidungsproduktion auf die gebaute Umwelt > Auswirkungen städtischer Strukturen und Dynamiken auf die Produktionsaktivitäten im Gebiet <p><u>Einfluss der Stadtplanung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen zur planerischen Gestaltung des Gebiets - Auswirkungen der Planung auf die räumliche Struktur und die Produktionstätigkeit im Gebiet 	<p><u>Leitfadengestützte Experteninterviews</u></p> <p>mit Unternehmensvertreter*innen, Planer*innen und Architekt*innen, Vertreter*innen der städtischen Verwaltung und Politik sowie weiterer lokaler und regionaler Institutionen, Wissenschaftler*innen</p> <p><u>Literatur- und Dokumentenanalyse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wissenschaftliche Aufsätze und Abschlussarbeiten - Planungsdokumente, Planungsberichte - Berichte und Zahlenmaterial von öffentlichen Einrichtungen und NGOs - ergänzende Internetressourcen: Presseberichte, Hompages lokaler Verwaltungen etc.
<p>4. Architektur (Maßstab des Gebäudes)</p> <p><i>Frage 4: In welcher Art von Architektur artikulieren sich die unterschiedlichen Produktionsschritte? Wie werden die Gebäude durch die Produktionsaktivität geformt und wie beeinflusst deren bauliche Struktur die räumliche Organisation der Produktion?</i></p>	<p><u>Architektonische Struktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Baukörper: Gliederung, Fassadengestaltung, visuelle Erscheinung - Grundrissstruktur, innere Organisation - Material, Konstruktionsweise, baulicher Zustand - typologische Einordnung <p><u>Nutzungsstruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - räumliche Organisation der Nutzungen, Produktionsabläufe und Warenflüsse <p><u>(gegenseitige) Transformation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - bauliche Anpassungen an veränderte Nutzung, Abweichungen von der Originalplanung - Anpassung der Nutzungen an die Gebäudestruktur <p><u>Einfluss der Planung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rolle architektonischer Gestaltung 	<p><u>Architekturanalyse in zeichnerischer Form</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lageplan: städtebauliche Einbettung - axonometrische Analysen von Baukörper und innerer Organisation - Grundriss- und Fassadenstudien - Nutzungsanalysen und Flussdiagramme <p>Datengrundlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besichtigungen, Skizzen und fotografische Dokumentation - Genehmigungspläne und digitales Kartenmaterial der Stadtverwaltungen - Fotos von Fluchtplänen, die in den Produktionsräumen aushängen - Onlinedienste für Karten und Satellitenbilder <p><u>Leitfadengestützte Experteninterviews</u></p> <p>mit Vertreter*innen der Unternehmen, die die Gebäude besitzen und nutzen</p> <p><u>Literatur- und Dokumentenanalyse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Genehmigungspläne der Gebäude - ergänzende Internetressourcen

■ 3.f

Zeichnerische Datenerhebung vor Ort

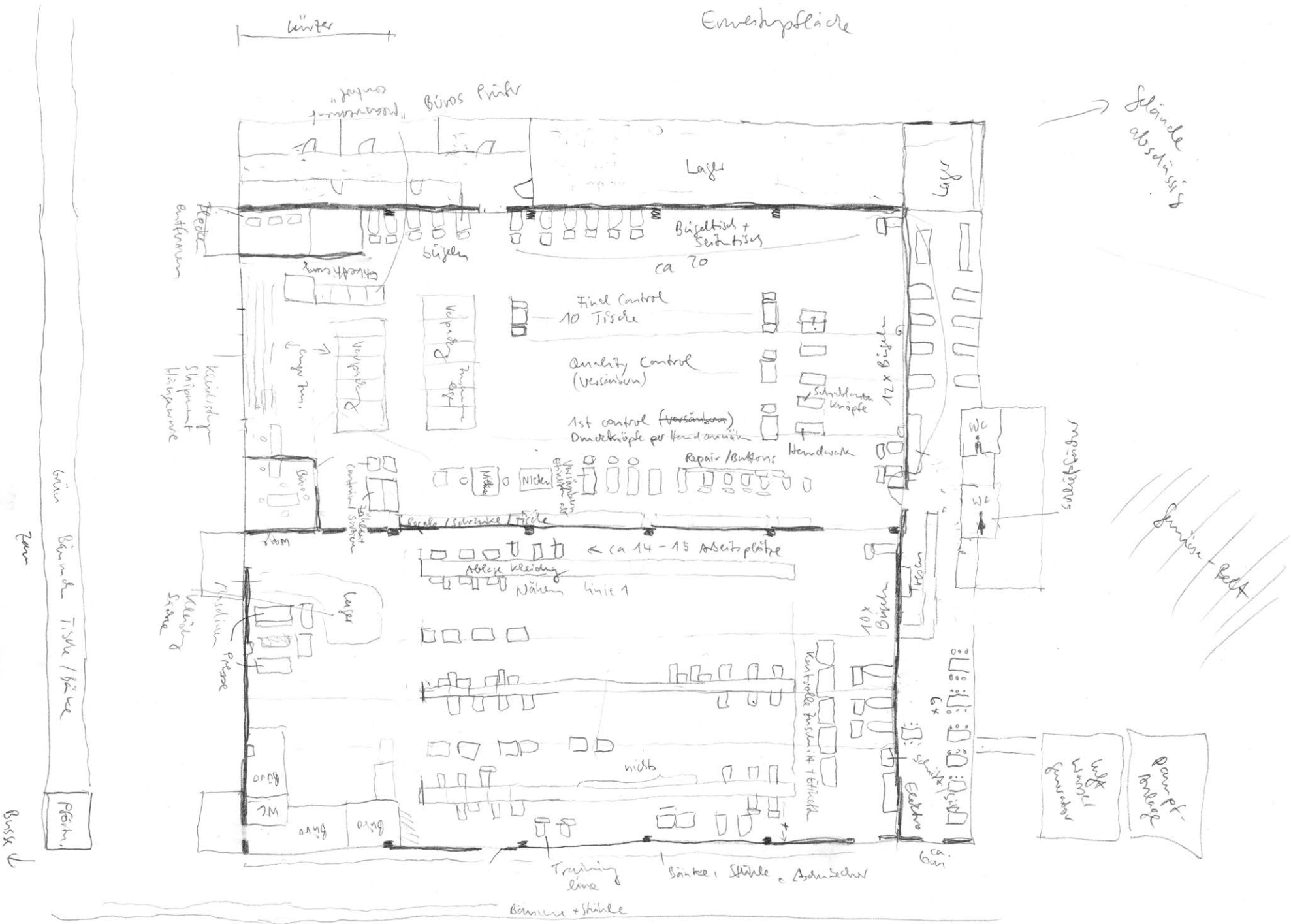
Zeichnerische Dokumentation von vor-Ort-Beobachtungen in einer Bekleidungsfabrik in Malkara, Tekirdağ, August 2022.

Quelle:
Scan einer eigenen Skizze.

Erwerbsfläche

länger

Flände
absetzsig



Kapitel 4. Globalisierte Bekleidungsproduktion in Istanbul

4.1 Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsindustrie

Bild rechts:

Herstellung von Anzügen in einer Bekleidungsfabrik in der European Free Zone nahe Çorlu, eigenes Foto 2015.



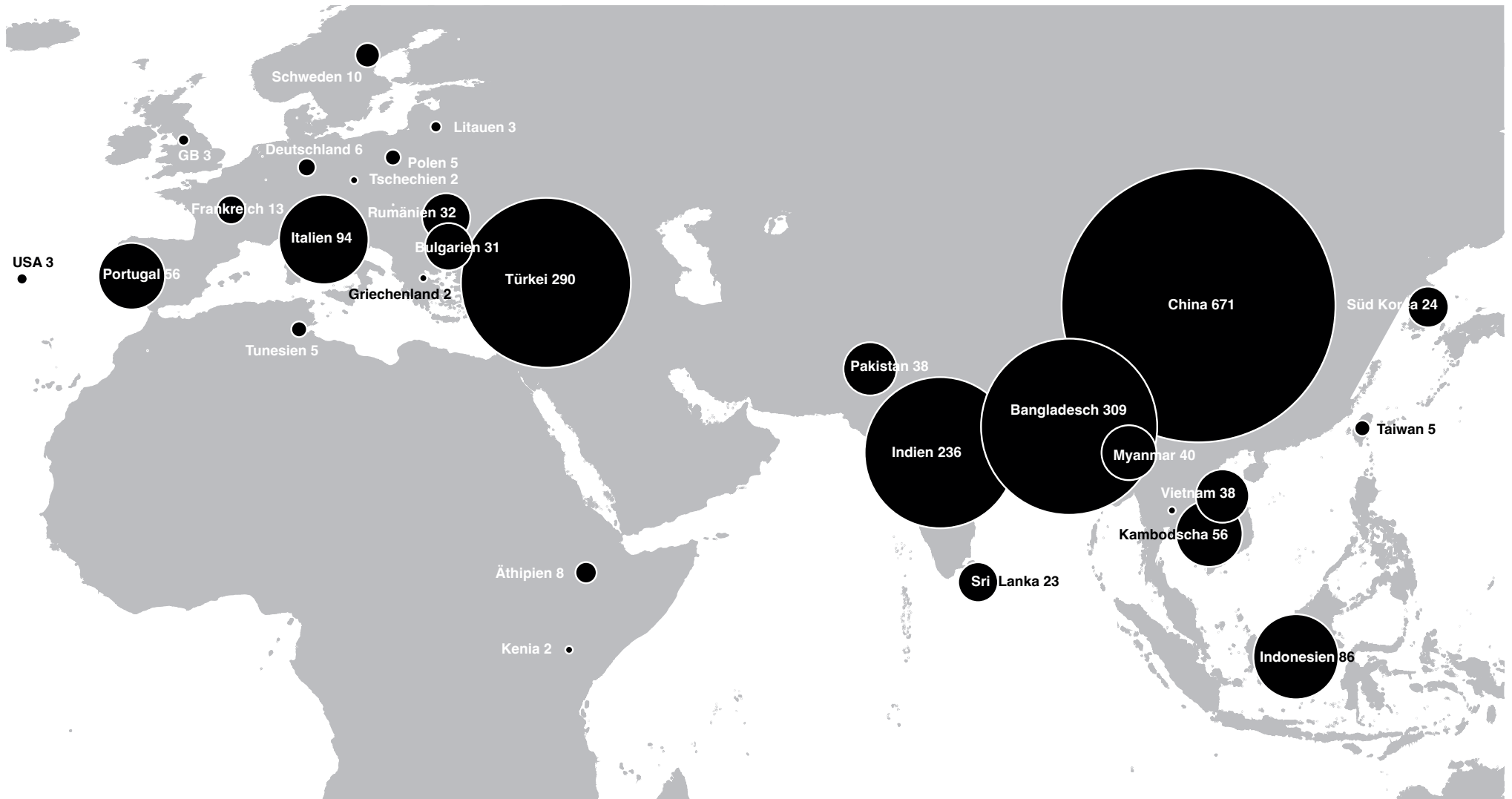
■ 4.1.a

Die weltweite Lieferantenbasis des H&M Konzerns

Zahl der Lieferanten aus den in der H&M Supplier List von 2017 aufgeführten Ländern.

Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage der H&M Supplier List 2017, www.hm.com/supplierlist



■ 4.1.b

Produktionszyklus der Bekleidungsindustrie

Abfolge von Arbeitsprozessen in der Bekleidungsindustrie am Beispiel der Jeansherstellung in der Türkei.



Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage von Interviews mit Bekleidungsunternehmen.

■ 4.1.d

Zahlen zur türkischen Bekleidungsproduktion

1 Export- und Importwerte türkischer Bekleidungs- und Textilprodukte, 1980-2002, in Millionen US-Dollar.

	1980	1983	1986	1989	1992	1995	1998	2002
<i>Apparel</i>								
Exports	131	648	1,245	2,719	4,139	6,121	7,073	8,897
Imports	0.02	0.13	2.5	7.3	31	49	243	263
Surplus	131	648	1,243	2,712	4,108	6,072	6,830	8,634
<i>Textiles</i>								
Exports	343	841	936	1,347	1,652	2,532	3,557	4,244
Imports	79	98	159	294	712	1,813	2,317	3,819
Surplus	264	743	777	1,053	940	719	1,240	425

The Turkish apparel industry

281

Table I.
Turkey's apparel and textiles exports: 1980-2002 (US\$ million)

Source: T.C. Basbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (Turkish State Institute of Statistics)

2 Zielländer türkischer Bekleidungsexporte und Exportwerte in Tausend US-Dollar.

Turkey's Clothing Exports by Countries (USD)

Countries	2018	2019	Change (%) 2017/2018
GERMANY	2.706.918	2.572.143	-5,0%
SPAIN	2.326.613	2.256.870	-3,0%
UK	1.916.839	1.811.812	-5,5%
NETHERLANDS	890.720	1.033.944	16,1%
FRANCE	740.003	746.783	0,9%
IRAQ	617.088	641.426	3,9%
ITALY	472.609	481.558	1,9%
USA	351.062	396.190	12,9%
DENMARK	391.538	383.885	-2,0%
ISRAEL	311.876	346.621	11,1%
POLAND	315.511	275.311	-12,7%
TOTAL	15.304.178	15.540.196	1,5%

Source: Ministry of Trade

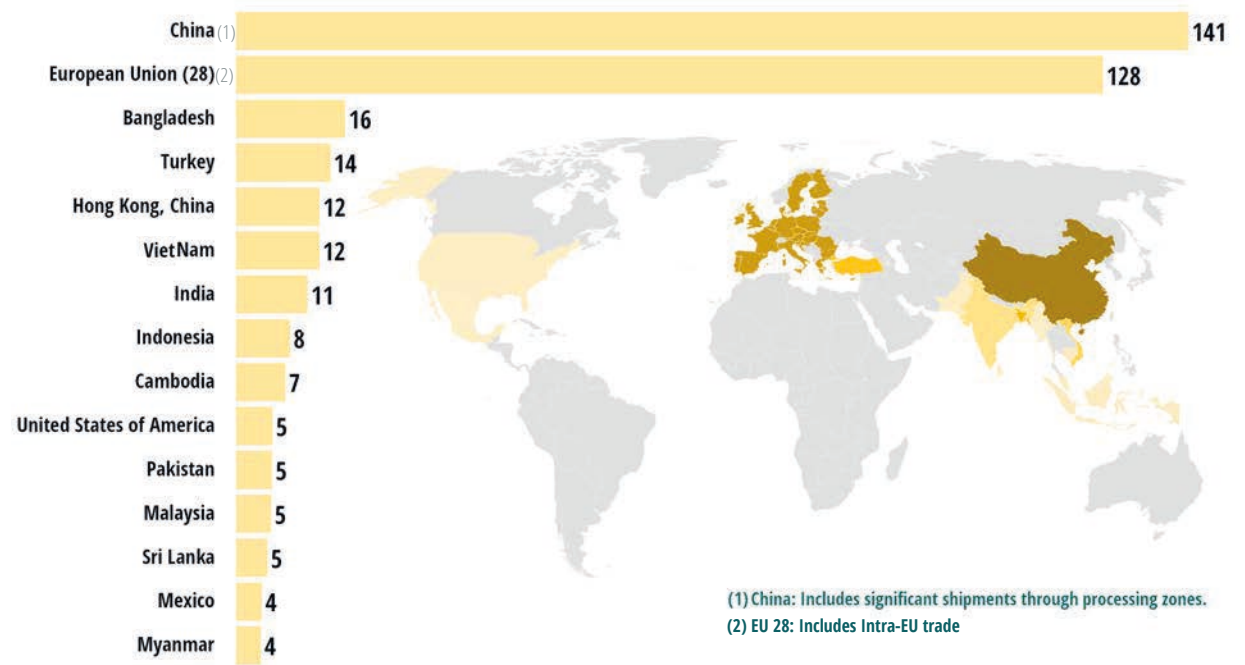
Quellen:

Tabellen entnommen aus:

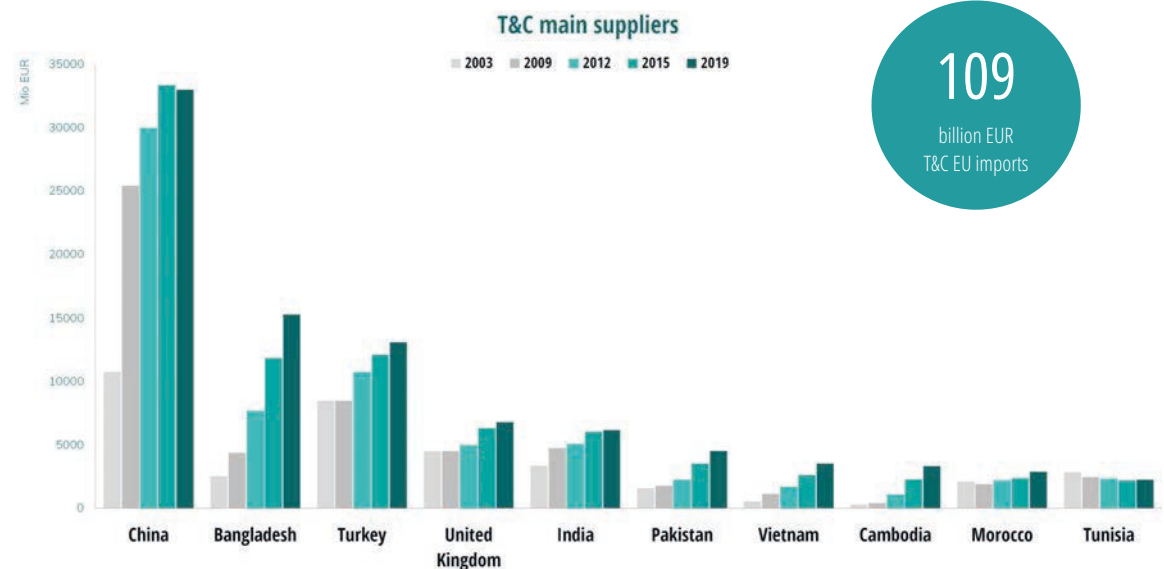
1: Neidik, Binnur. „Organizational foundations of export performance: The case of the Turkish apparel industry“. *Journal of Fashion Marketing and Management* 8, Nr. 3 (2004): 279–99. S. 281.

2: Republic of Turkey, Ministry of Trade. „Clothing Industry“, 2021. S. 5. <https://www.trade.gov.tr/data/5b8fd6d913b-8761f041feee0/Clothing.pdf>.

3 Top-15 der Bekleidungsexportländer, Exportwert in Milliarden Euro. Zahlen nach WTO.



4 Herkunftsländer für EU-Bekleidungsimporte, Importwert in Milliarden Euro, 2003-2019. Zahlen: Euratex/IHS.



Quellen:
 Diagramme entnommen aus:
 Euratex. „Facts & Key Figures of the European Textile and Clothing Industry“, 2020, S. 22 und 24. <https://euratex.eu/wp-content/uploads/EURATEX-Facts-Key-Figures-2020-LQ.pdf>

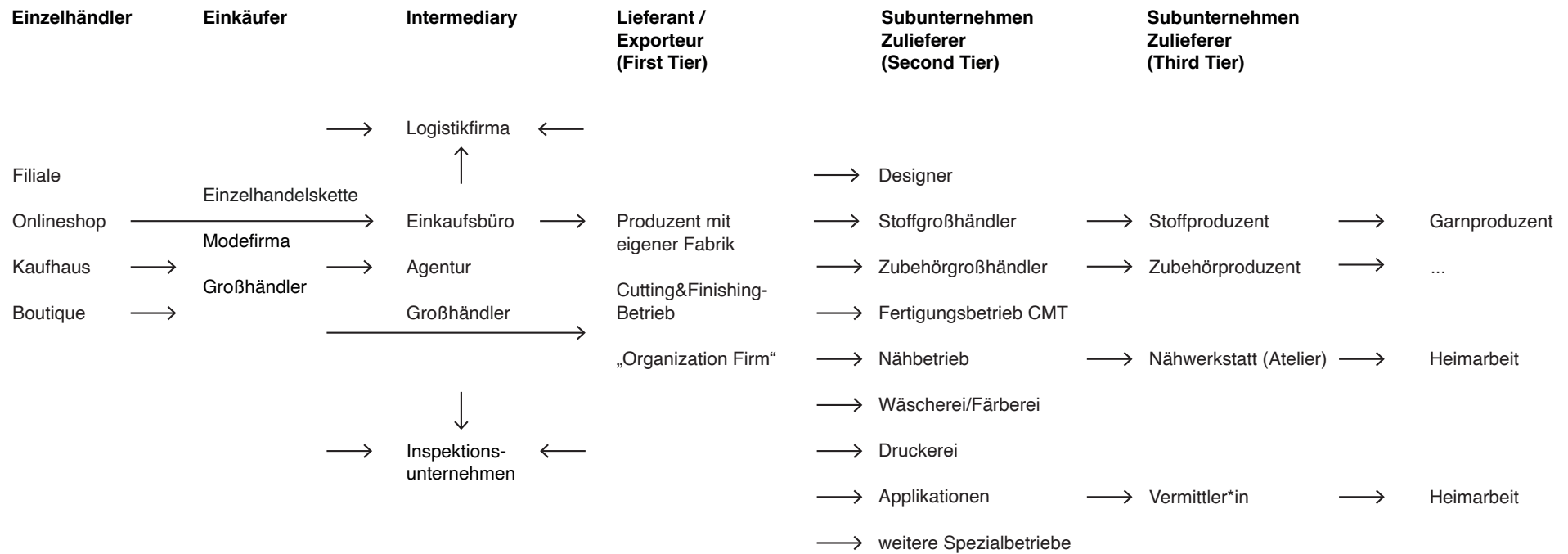
■ 4.1.e

Das mehrstufige System globaler Produktionsnetzwerke der türkischen Bekleidungsproduktion

Das Diagramm zeigt Akteure auf verschiedenen Stufen des Produktionssystems und ihre Produktionsbeziehungen.

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Interviews mit Bekleidungsunternehmen.



→ beauftragt / kauft von

4.2 Die Produktionsgeografie Istanbul

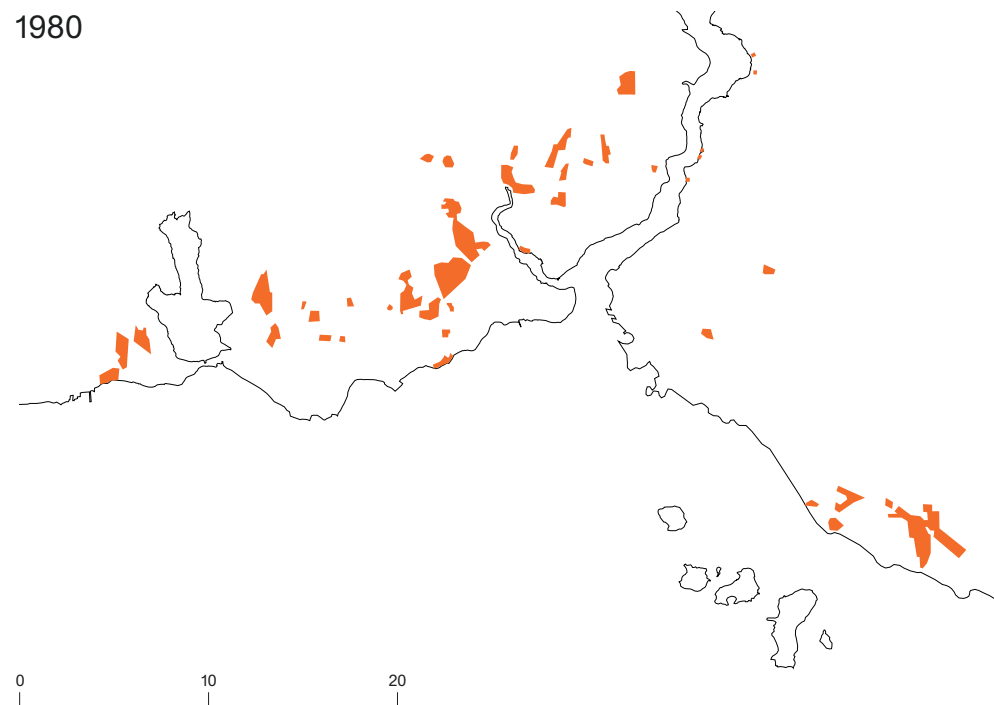
Bild rechts:

Modell der European Free Zone (*Avrupa Serbest Bölgesi*, ASB) nahe Çorlu, eigenes Foto 2015.



■ 4.2.a

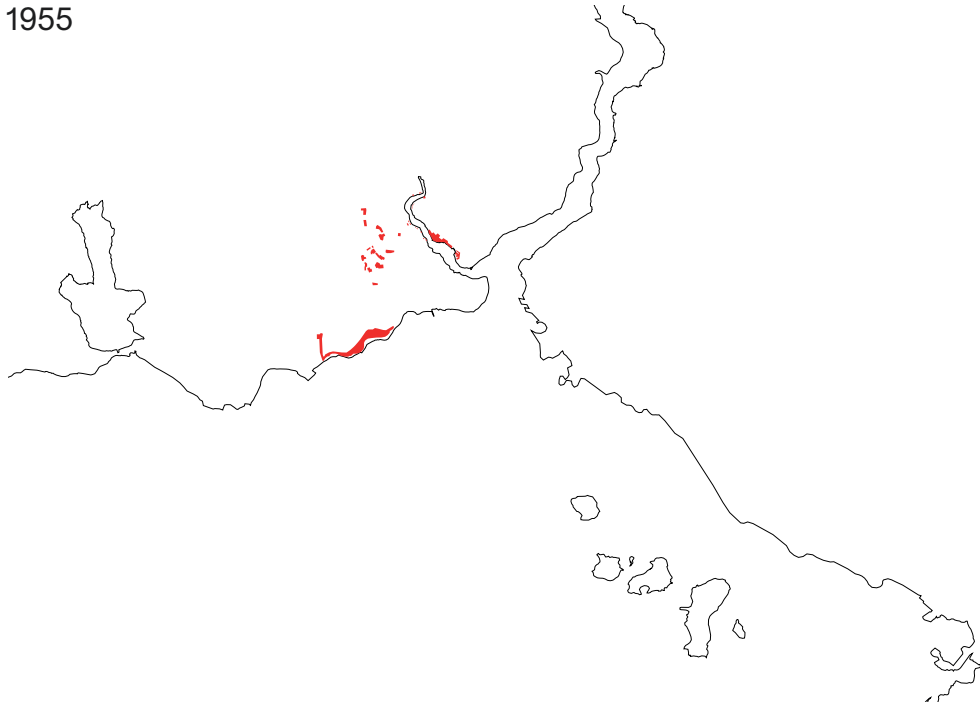
Entwicklung der Industrieflächen in Istanbul, 1955–1995



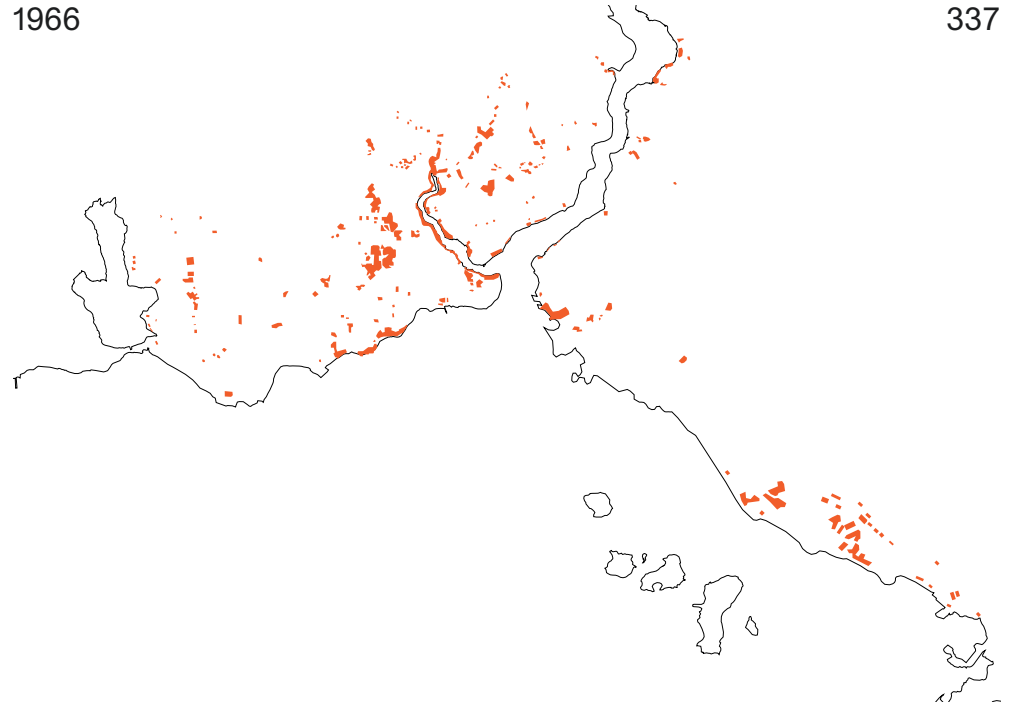
Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Karten aus:
Standl, Harald. *Der Industrieraum Istanbul: Genese der Standortstrukturen und aktuelle Standortprobleme des verarbeitenden Gewerbes in der türkischen Wirtschaftsmetropole*. Bamberg: Fach Geographie an der Universität Bamberg im Selbstverlag, Bamberg, 1994;
Seger, Martin, und Friedrich Palencsar. *İstanbul : Metropole zwischen den Kontinenten*. Berlin u.a.: Borntraeger, 2006.

1955

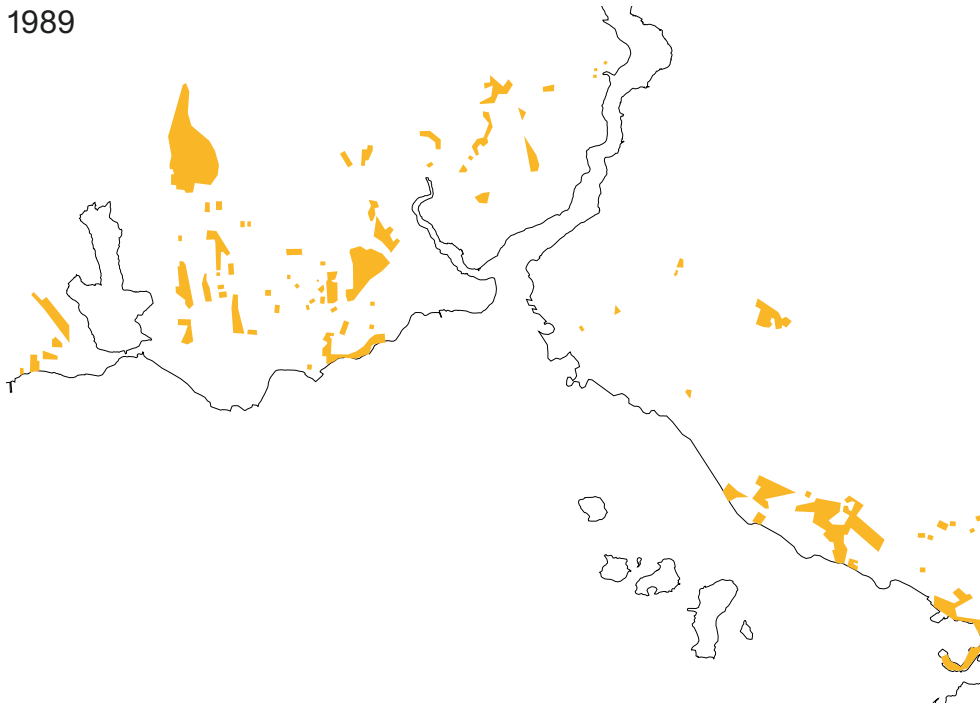


1966

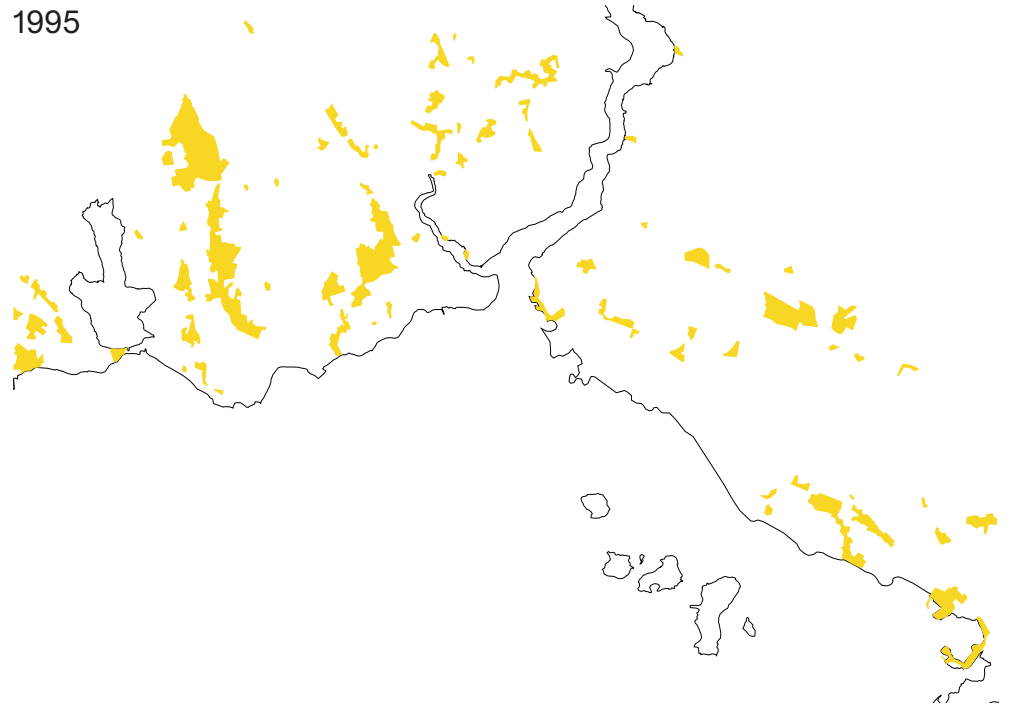


337

1989

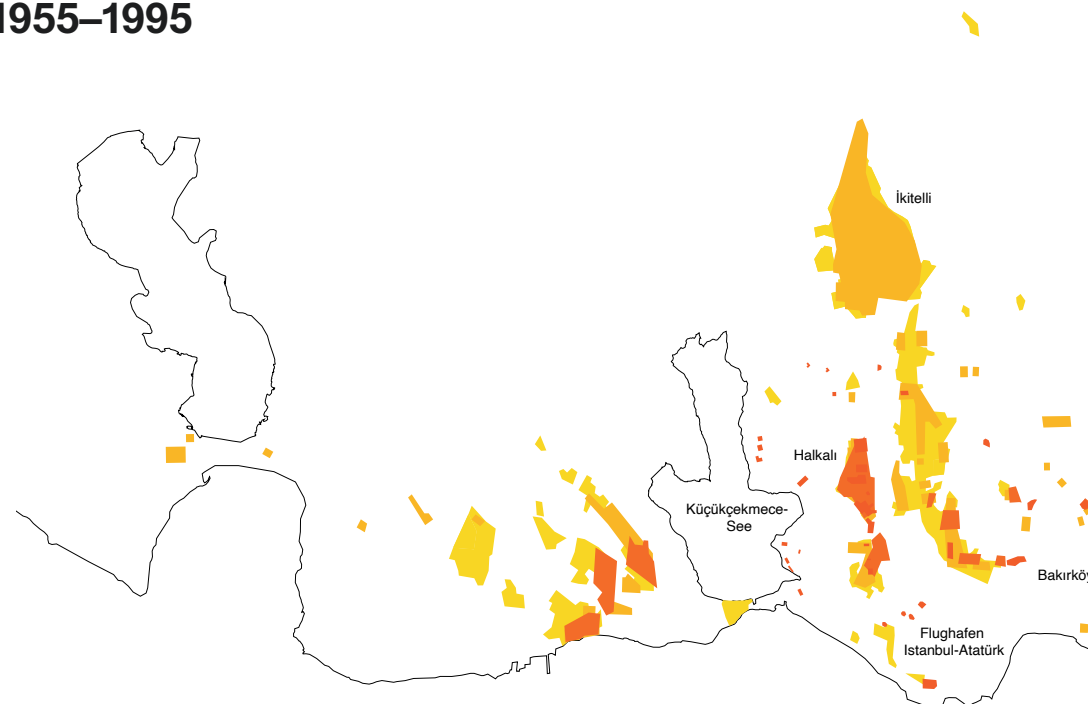


1995



■ 4.2.b

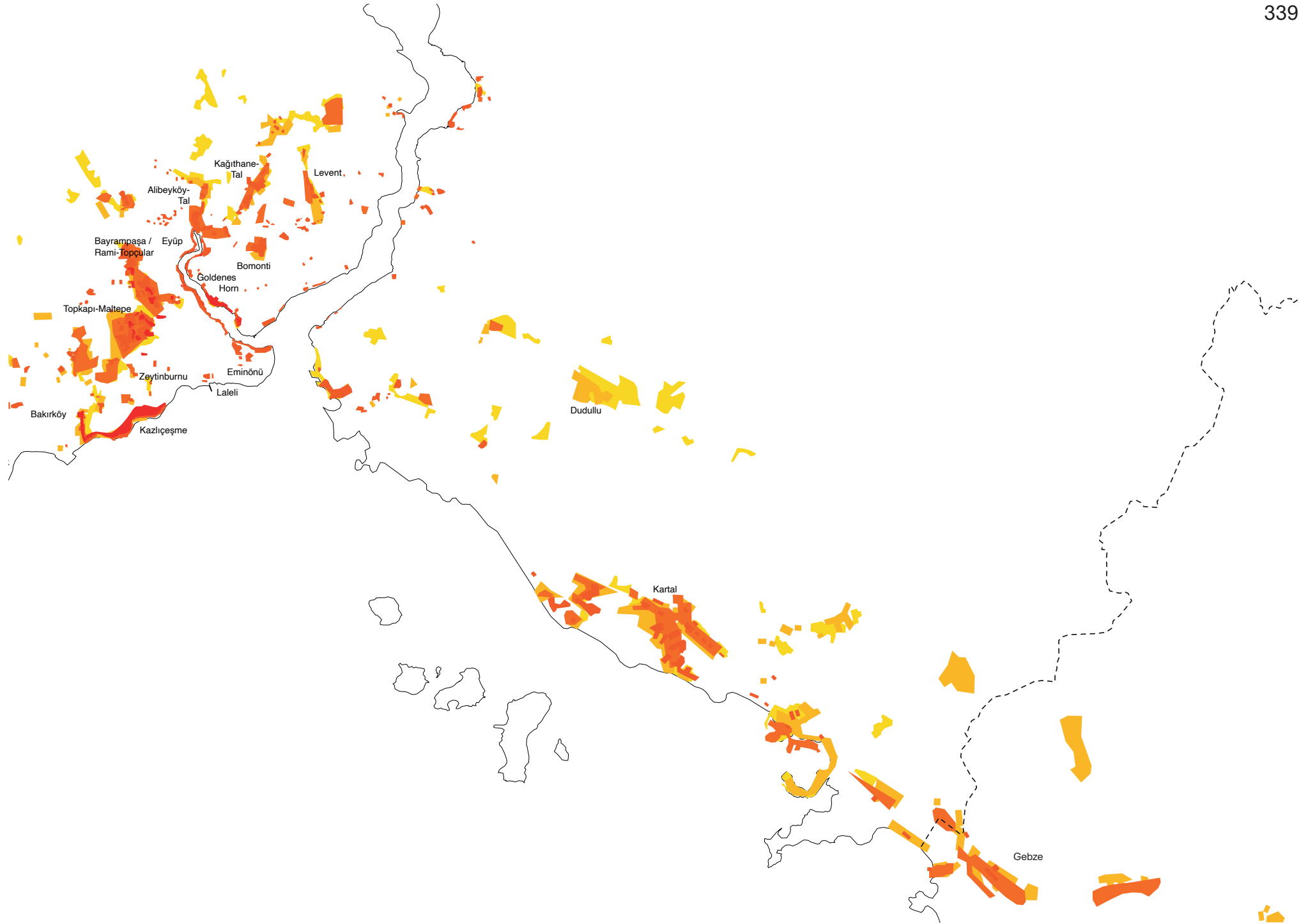
Entwicklung der Industrieflächen in Istanbul, 1955–1995



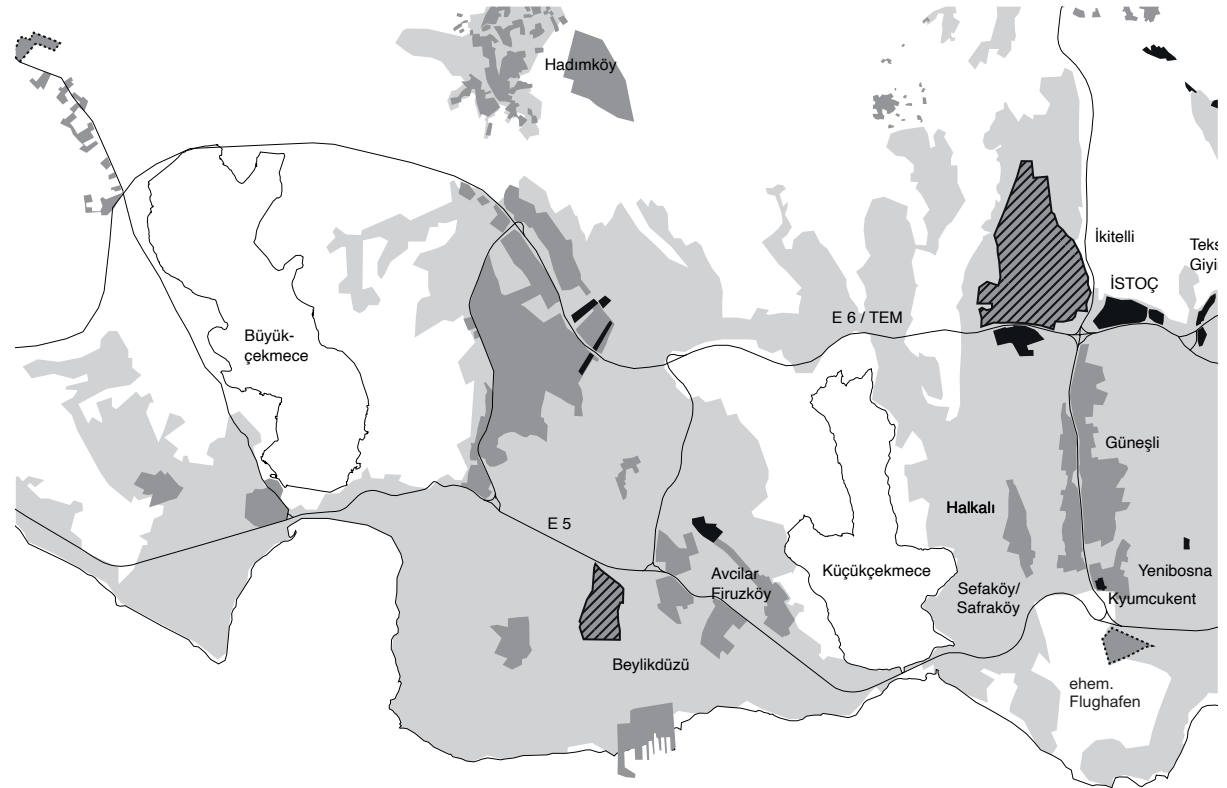
Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Karten aus:
Standl, Harald. *Der Industrieraum Istanbul: Genese der Standortstrukturen und aktuelle Standortprobleme des verarbeitenden Gewerbes in der türkischen Wirtschaftsmetropole*. Bamberg: Fach Geographie an der Universität Bamberg im Selbstverlag, Bamberg, 1994;
Seger, Martin, und Friedrich Palencsar. *İstanbul: Metropole zwischen den Kontinenten*. Berlin u.a.: Borntraeger, 2006.



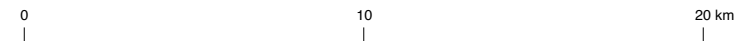


4.2.c Industrieflächen in Istanbul, 2016



- alle Industrieflächen
- ▨ Organisierte Industriezonen
- Kleingewerbebezonen
- ▤ Freizonen
- Siedlungsflächen

Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage von Google Satellite,
OpenStreetMap 2016.





■ 4.2.d Gebäude mit industrieller Nutzung

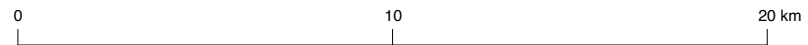
Kartierung basierend auf GIS-Daten des Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP), um 2005:
Gebäude mit industrieller Nutzung auf mindestens einem Geschoss

- 1 Detail (Merter)
- 2 Übersicht (der Rahmen zeigt den Ausschnitt in Bild 1)



Quellen:

Eigene Darstellung nach Daten des Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP) / Bimtaş Arbeitsgruppe, um 2005. Den GIS-Datensatz erhielt ich von einem Interviewpartner (Industrieplaner 2015).



■ 4.2.e


Unternehmensstandorte der Bekleidungsindustrie in Istanbul nach ISO, 2016

Unternehmensstandorte der Bekleidungsproduktion (NACE-Abteilung 14) nach Unternehmensliste der Industriekammer Istanbul (ISO), 2016.

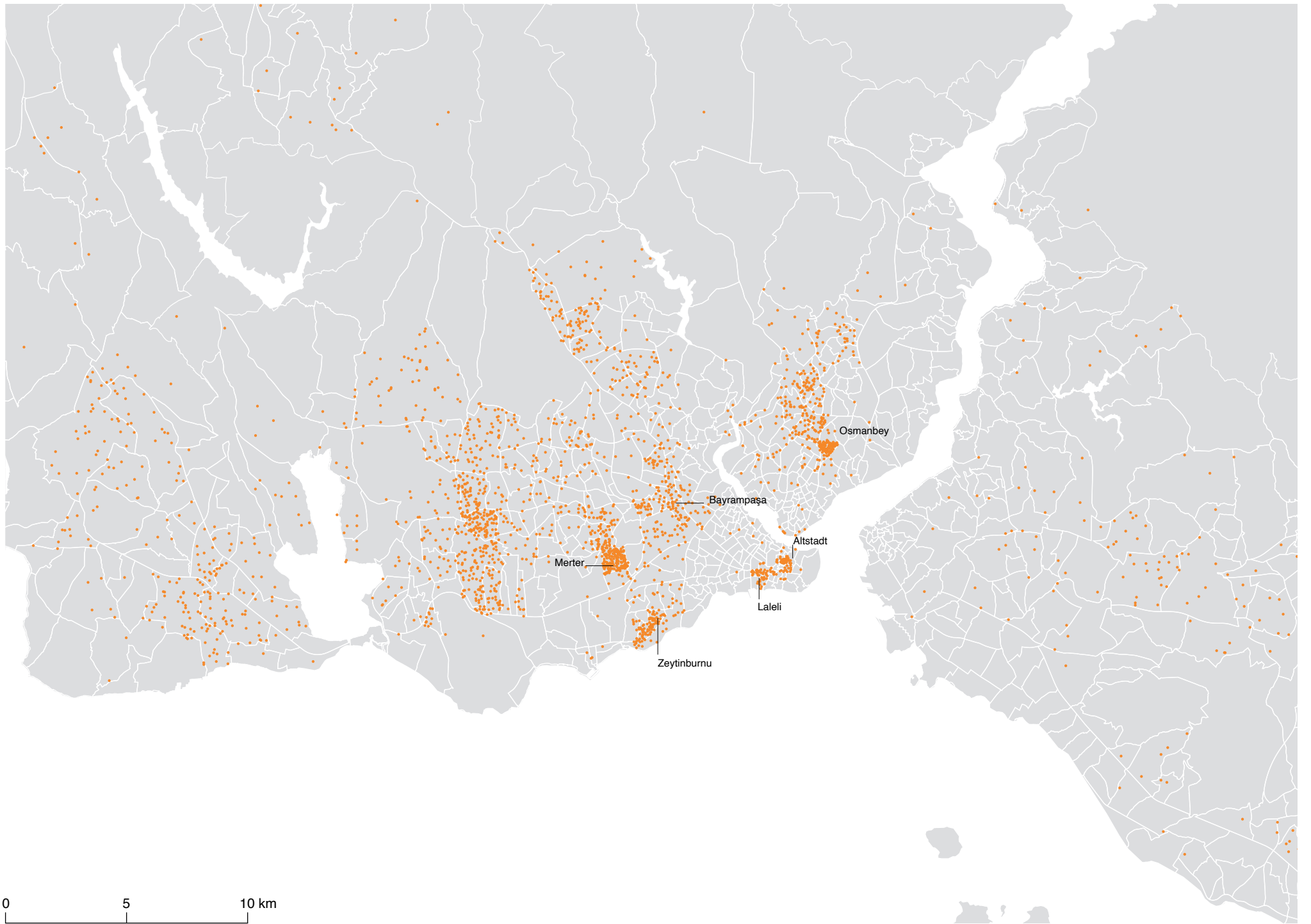
Als Unternehmenssitz wurde hier das jeweilige Stadtviertel (Mahalle) erfasst, sofern es aus den Adressdaten der ISO-Unternehmensliste hervorging. Die Zahl der Unternehmensstandorte in einem Stadtviertel wurde innerhalb der Mahalle-Grenzen *zufällig* verteilt. Es ist zu beachten, dass der Produktionsstandort vom Unternehmenssitz abweichen kann.

Quelle:

Eigene Darstellung nach einem Auszug aus dem Unternehmensregister der Industriekammer Istanbul (ISO), 2016.

 Unternehmensstandorte, nach Mahalle
Mahalle-Grenzen

Maßstab 1:200 000



■ 4.2.f

Unternehmensstandorte der Bekleidungsindustrie in Istanbul nach ITO, 2009

Unternehmensstandorte der Bekleidungsproduktion (NACE-Abteilung 14) nach Unternehmensliste der Handelskammer Istanbul (ITO), 2009.

Als Unternehmenssitz wurde hier das jeweilige Stadtviertel (Mahalle) erfasst. Die Geokodierung erfolgte an der Kadir Has Universität unter Leitung von Prof. Murat Güvenç. Die Zahl der Unternehmensstandorte in einem Stadtviertel wurde innerhalb der Mahalle-Grenzen *zufällig* verteilt. Es ist zu beachten, dass der Produktionsstandort vom Unternehmenssitz abweichen kann.

Quelle:

Eigene Darstellung nach Unternehmensregister der ITO, 2009, geokodiert und erhalten von der Kadir Has Universität, Prof. Murat Güvenç.

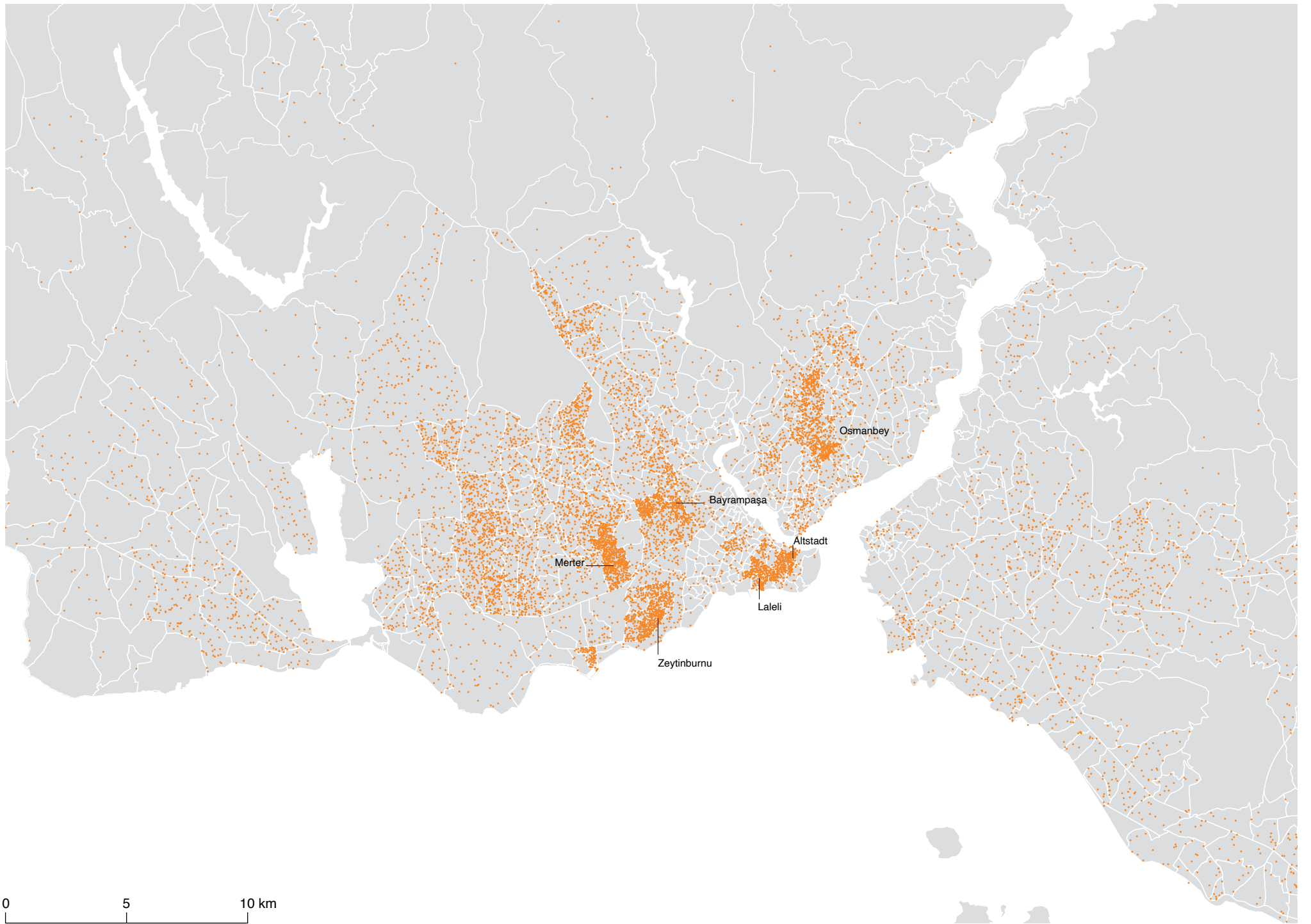


Unternehmensstandorte, nach Mahalle



Mahalle-Grenzen

Maßstab 1:200 000



0 5 10 km

■ 4.2.g


Unternehmensstandorte der Textilindustrie in Istanbul nach ISO, 2016

Unternehmensstandorte der Bekleidungsproduktion (NACE-Abteilung 13) nach Unternehmensliste der Industriekammer Istanbul (ISO), 2016.

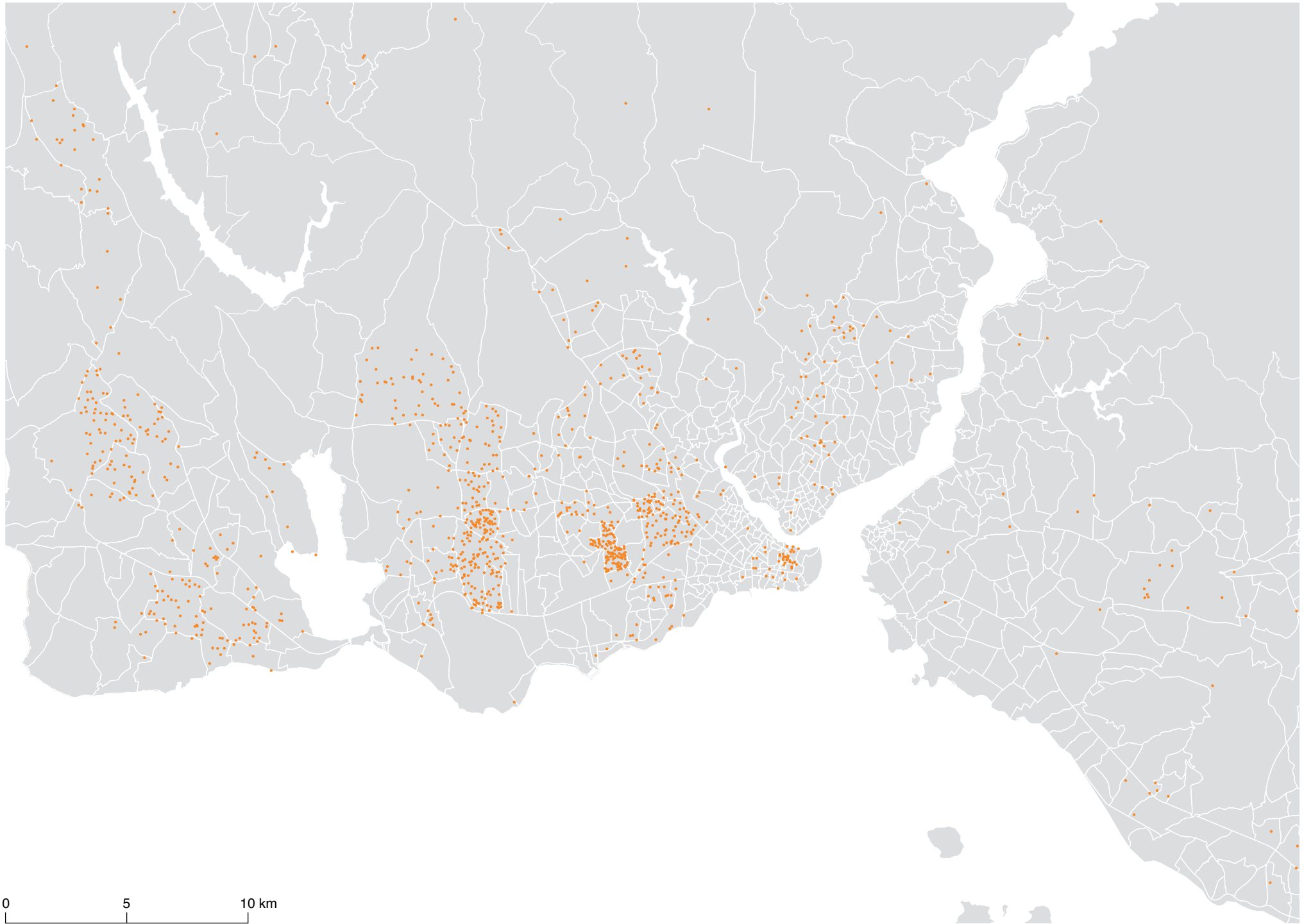
Als Unternehmenssitz wurde hier das jeweilige Stadtviertel (Mahalle) erfasst, sofern es aus den Adressdaten der ISO-Unternehmensliste hervorging. Die Zahl der Unternehmensstandorte in einem Stadtviertel wurde innerhalb der Mahalle-Grenzen *zufällig* verteilt. Es ist zu beachten, dass der Produktionsstandort vom Unternehmenssitz abweichen kann.

Quelle:

Eigene Darstellung nach einem Auszug aus dem Unternehmensregister der Industriekammer Istanbul (ISO), 2016.

 Unternehmensstandorte, nach Mahalle
Mahalle-Grenzen

Maßstab 1:200 000

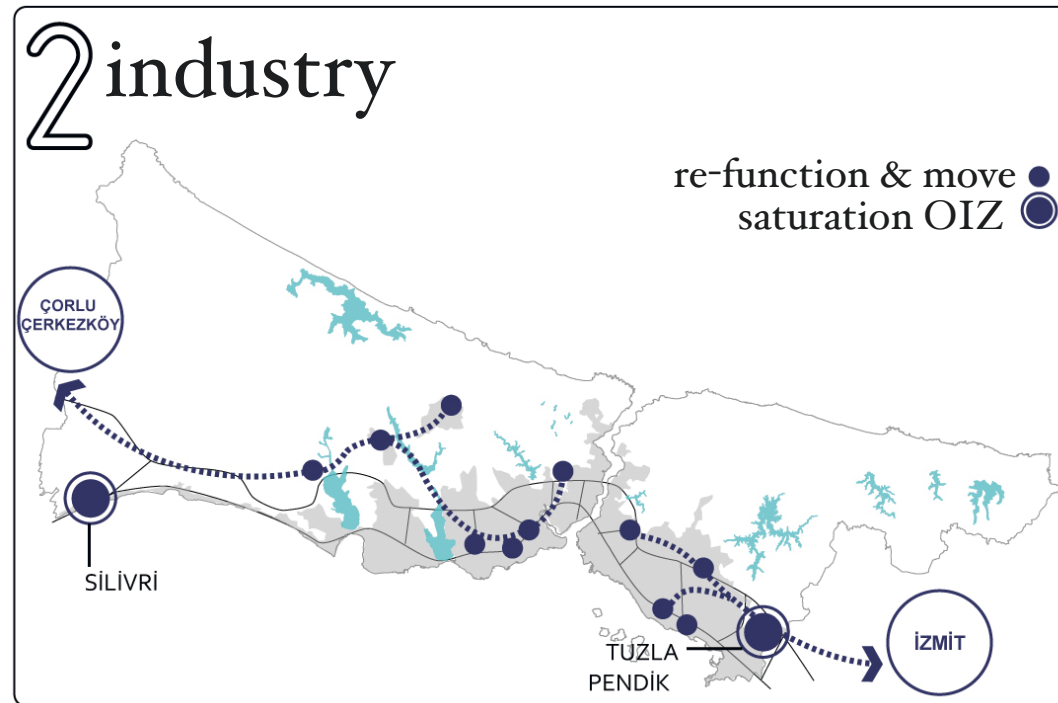


■ 4.2.h

Planungen zur Dezentralisierung der Industrie Istanbuls

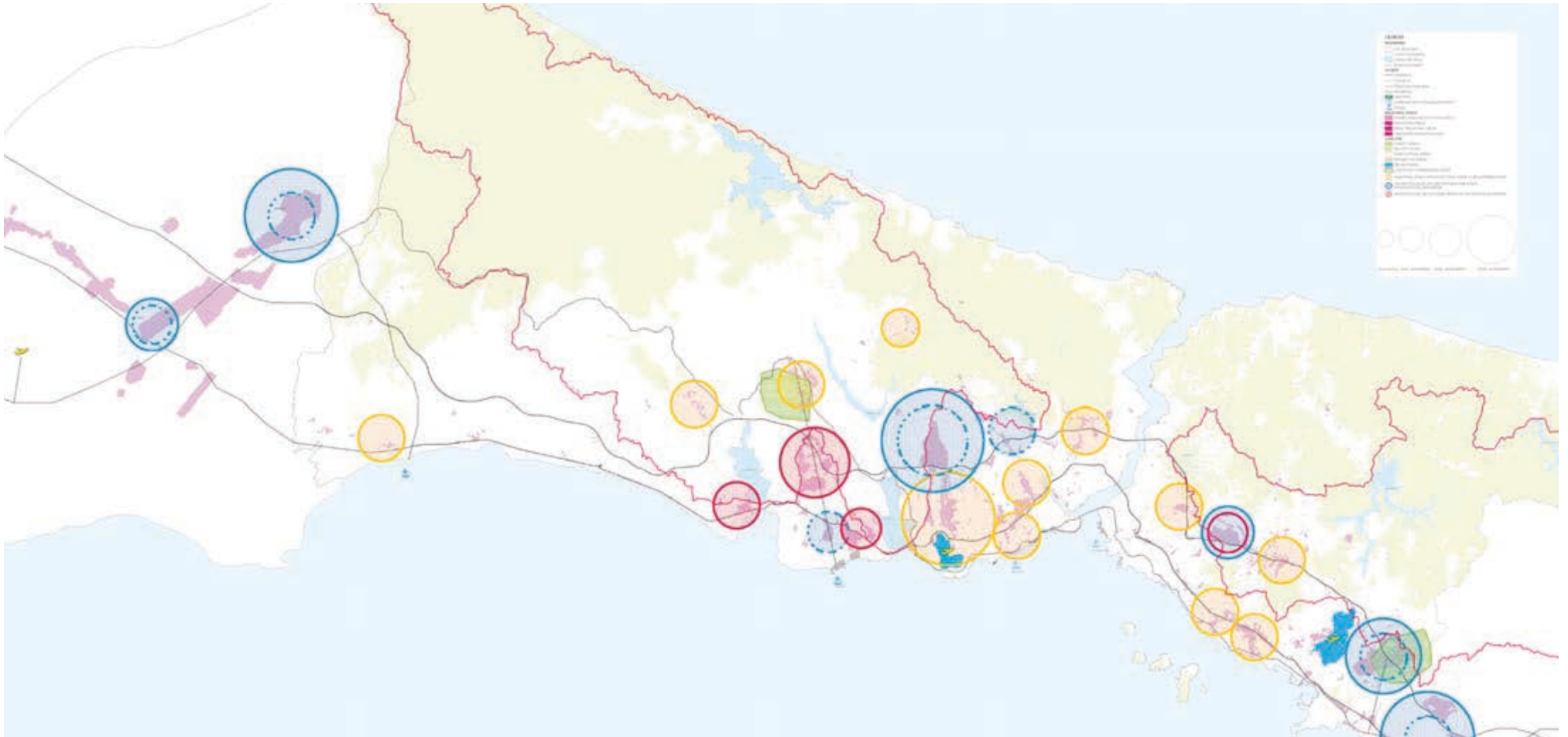
1 In den Planungen des IMP (Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center) wurden die Industrieregionen Çorlu-Çerkezköy im Westen sowie Gebze und İzmit im Osten der Metropole als Ausweichstandorte bzw. Pufferzonen für die Istanbul-er Industriebetriebe definiert.

2 Planung des IMP für die Istanbul-er Industriegebiete, um 2005 (später übernommen in den Environmental Plan 2009): Die gelb markierten Industriegebiete sollten Dienstleistungs- und Zentrumsfunktionen weichen, die rot markierten sollten saniert werden und die blauen Kreise markieren OSBs mit Kapazitäten zur Aufnahme weiterer Betriebe.



Quelle;

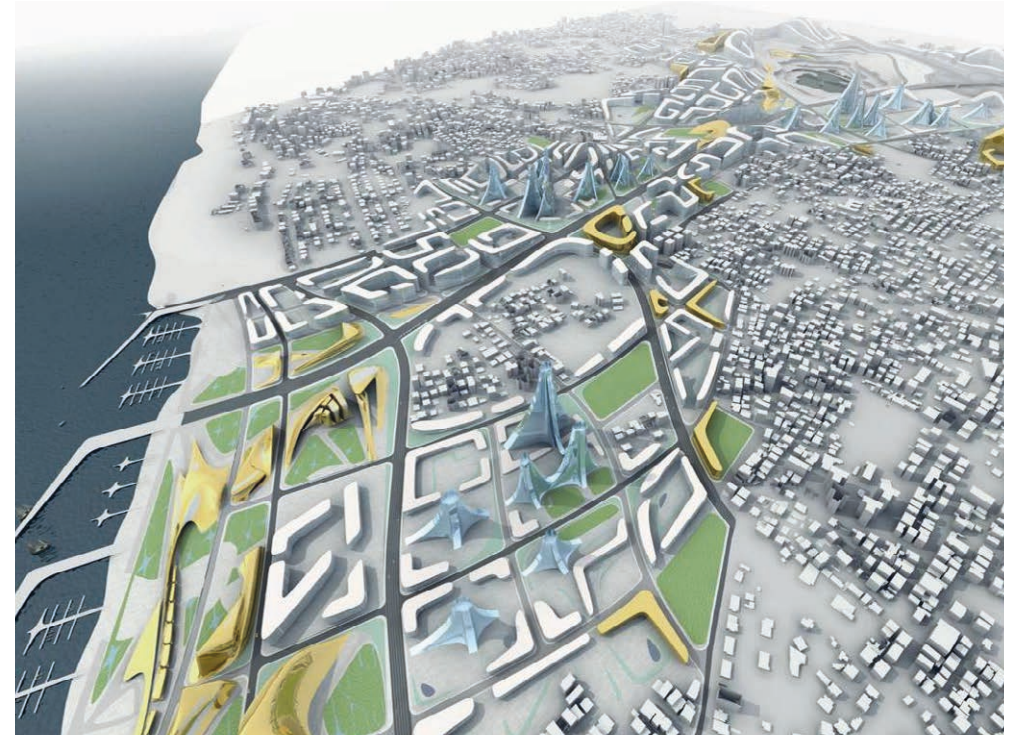
Folie aus Ulaş Akın (IMP): „Planning Istanbul“, 2015.



Quelle:
 Karte aus IMP: „The Istanbul Masterplan Summary“, 2007,
 S. 15.

■ 4.2.i

Planungen zur Konversion von Industrieflächen: Kartal, 2009



1 alte Industrieflächen in Kartal

2 Masterplanung für ein neues Subzentrum in Kartal von Zaha Hadid Architects, 1. Platz im städtebaulichen Wettbewerb 2006

Quelle:

Folien aus: Baz, İbrahim (IMP). „Masterplanning İstanbul“. Istanbul Urban Age Conferencs, November 2009.

■ 4.2.j

Persistenz der Produktion im Stadtzentrum, 2009



- 1 Altstadtviertel nahe Eminönü für Produktion und Großhandel von Schuhen, Leder und Absätzen
- 2 Herstellung von Schuhen in der Altstadt

Quelle:
Eigene Aufnahmen, Istanbul 2009.

4.3 Städtische Stationen der Produktionskette

Bild rechts:

Eingang zur Nähwerkstatt von Güler Tekstil, eigenes Foto
2015.

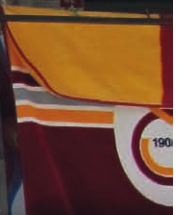


TEKSTİL'DE ÇALIŞACAK
BAYAN OVERLOKÇU, REÇMECİ
TEMİZLEMECİLER, ORTACILAR
VE KALİTE KONTROLÇÜLER
ARANIYOR
YEMEK+SSK+SERVİS
0542 411 02 78 - 0536 783 70 05

KAHRAMAN

84

82



■ 4.3.a

Einzelhandel, Berlin

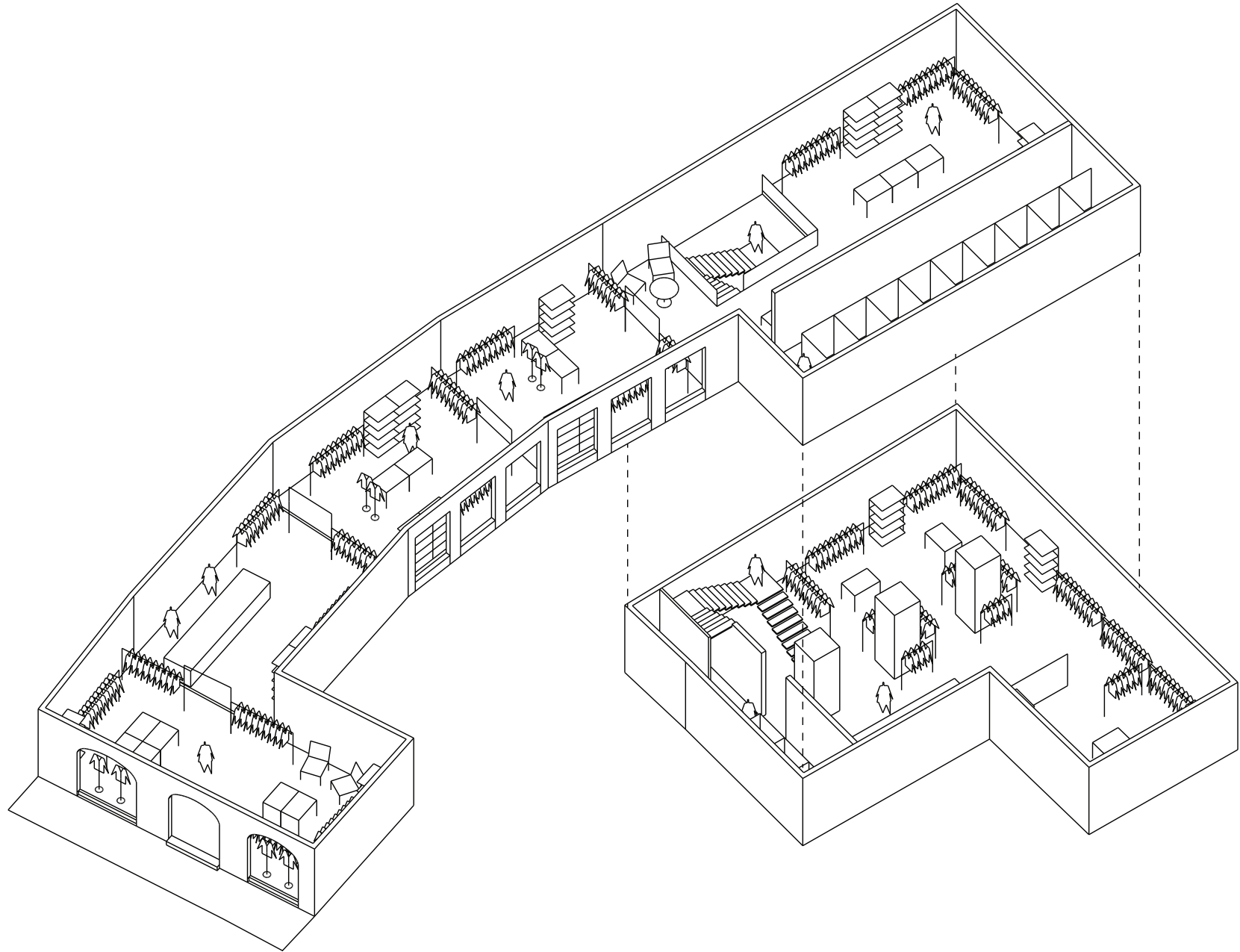
Einzelhandelsflächen im Altbaubestand in der Neuen Schönhauser Straße, Berlin: Filiale von Cos, einer Marke der H&M-Gruppe, eröffnet 2009, 350qm.



Quelle:

Studierendenarbeit aus dem Lehrforschungsprojekt "Spatial Patterns of Globalization. Berlin as a node of fashion industries", TU Berlin, 2013.

Foto Neue Schönhauser Straße: www.besuch-berlin.de.



■ 4.3.b

Modeunternehmen, Kleinstadt in Hessen

- 1 Städtisches Umfeld: suburbanes Gewerbegebiet
- 2 Haupthaus: Unternehmensleitung und Warenlogistik
- 3 Flagshipstore





■ 4.3.c

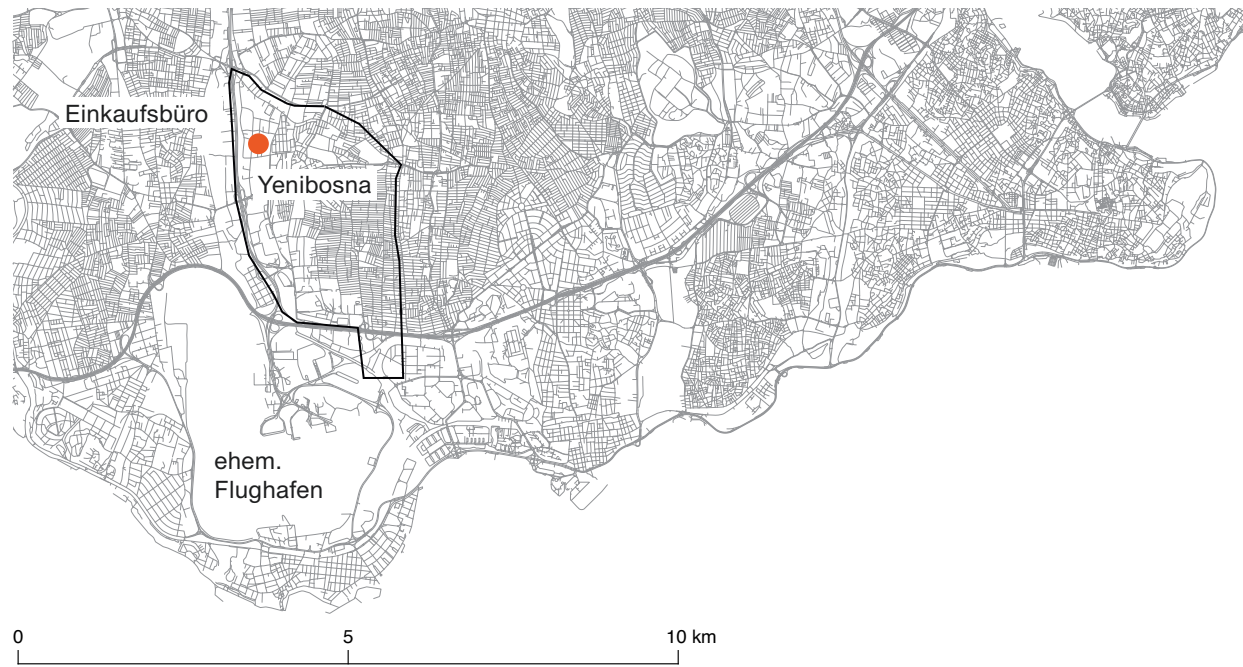
Einkaufsagentur, Yenibosna

1. Unternehmenssitz der Einkaufsagentur
2. Firmenheadquarters Produktionsgebäude in der Nachbarschaft
3. Neubau von Luxuswohnkomplexen

Quelle:

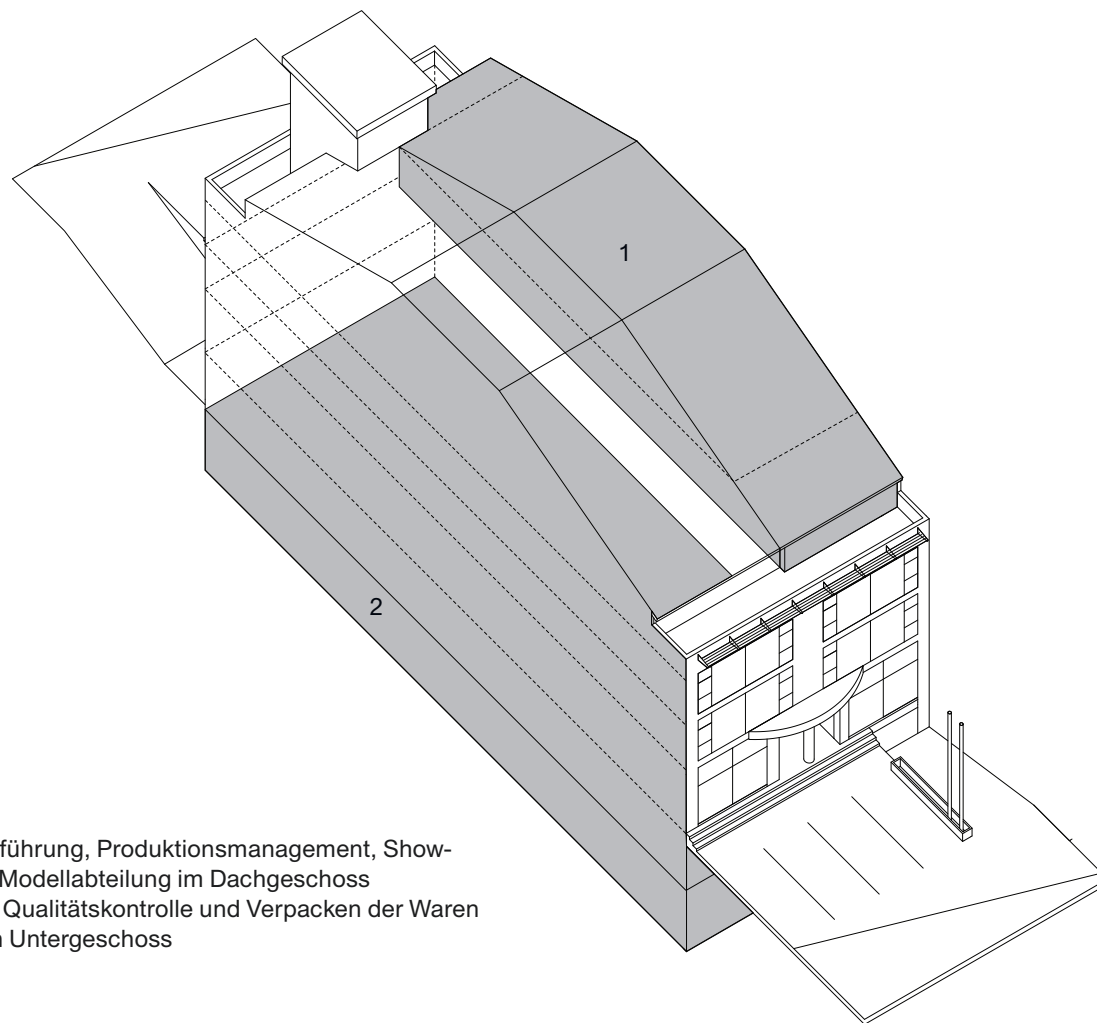
Eigene Karte auf Basis von GIS-Daten der Stadtverwaltung (IBB), 2015. Eigene Fotos, 2015.





■ 4.3.d Bekleidungsproduzent, Merter

- 1 Straßenzug in Merter
- 2 Unternehmenssitz von Yilmaz Giyim
- 3 Unternehmenssitz von Yilmaz Giyim, Isometrie
- 3 Schwarzplan Merter und Umgebung, Maßstab 1:7500



- 1 Geschäftsführung, Produktionsmanagement, Show-room und Modellabteilung im Dachgeschoss
- 2 Zuschnitt, Qualitätskontrolle und Verpacken der Waren im zweiten Untergeschoss

Quellen:

Eigene Fotos, 2015. Eigene Darstellungen auf Basis von GIS-Daten der Stadtverwaltung (IBB), 2015, Vor-Ort-Beobachtungen, Baupläne aus dem Archiv des Bauamts von Güngören.



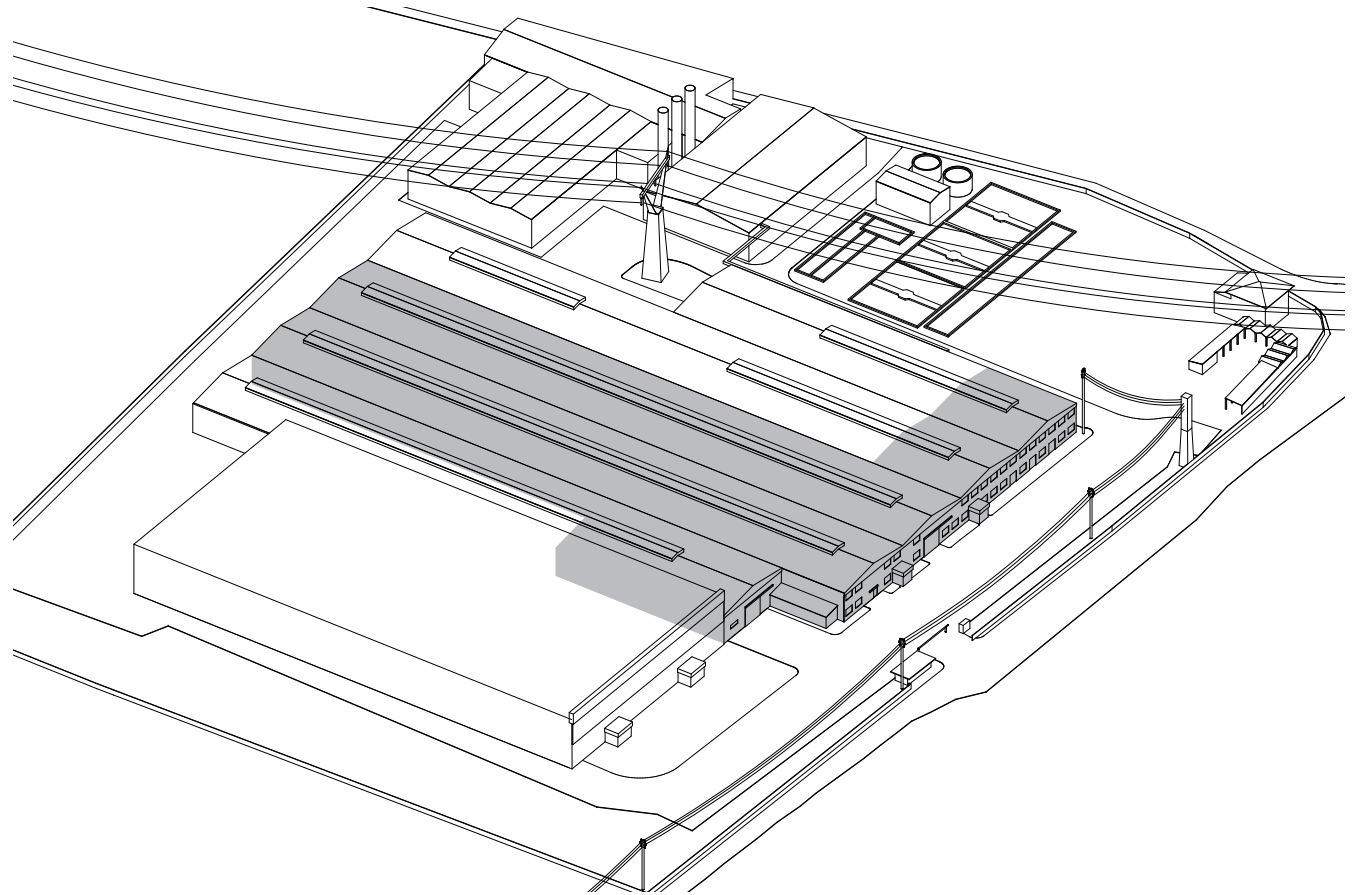
Bekleidungs-
produzent

0 200 400m

■ 4.3.e

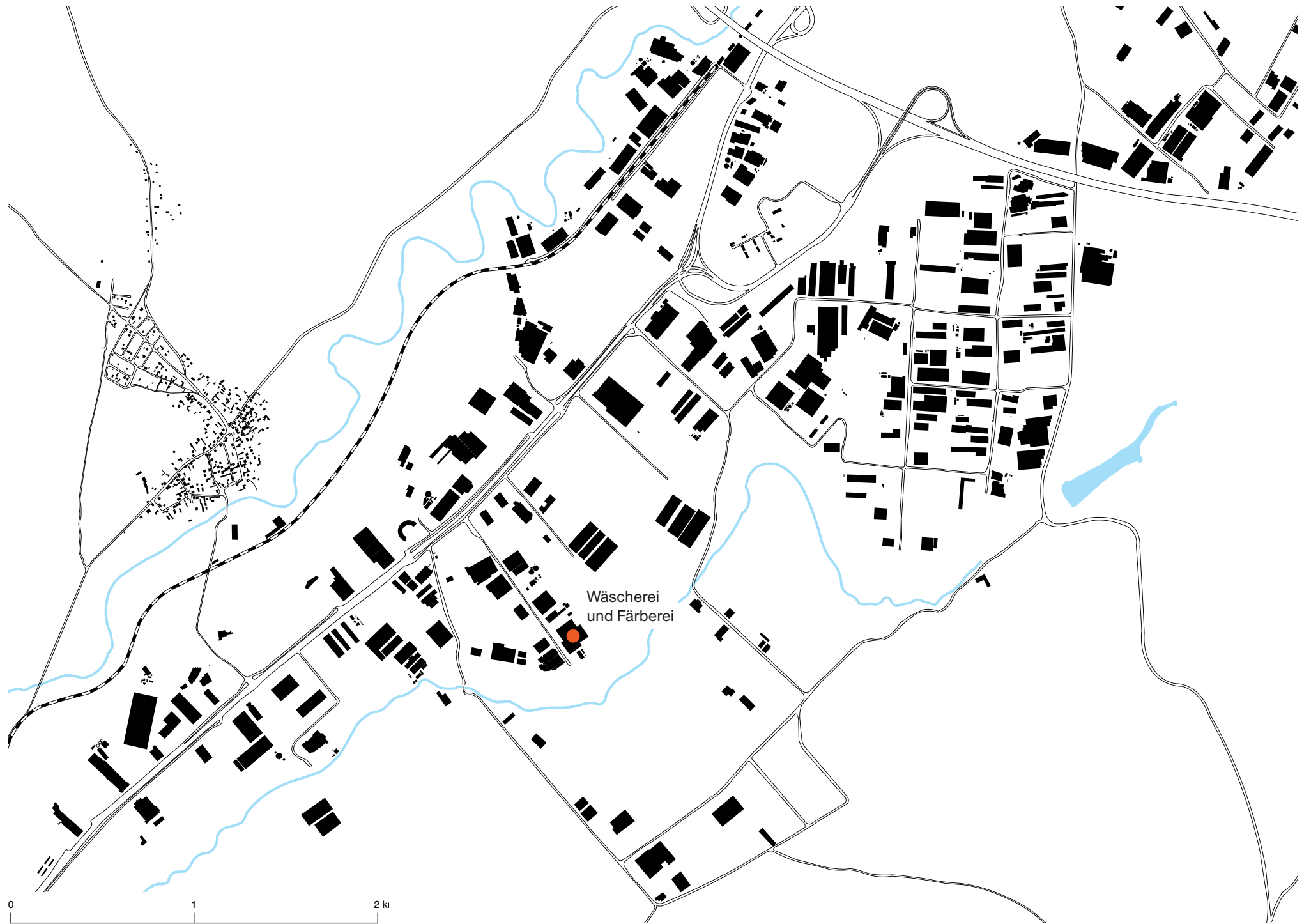
Wäscherei und Färberei für Jeans, Çorlu-Velimeşe

- 1 Straßenzug in Çorlu-Velimeşe
- 2 Fabrik von Aksu Yikama
- 3 Fabrik von Aksu Yikama, Isometrie
- 3 Schwarzplan Çorlu-Velimeşe, ca. 1:25 000

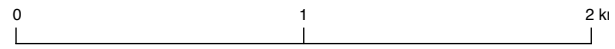


Quellen:

Eigene Fotos 2015. Eigene Darstellungen auf Basis von digitalen Bestandsdaten der OSB-Verwaltung 2015, Vor-Ort-Beobachtungen 2015, Google Satellite.



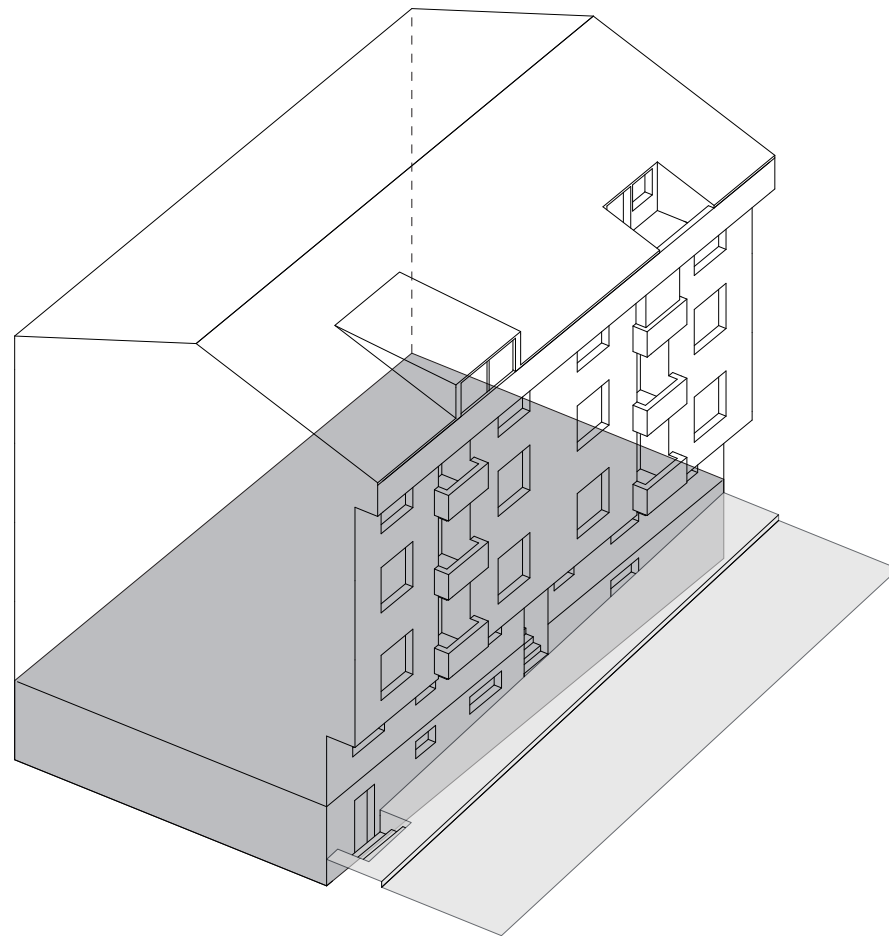
Wäscherei
und Färberei



■ 4.3.f

Nähwerkstatt, Sultangazi

- 1 Gewerbegebäude mit Nähbetrieben in der Hauptstraße
- 2 Nähbetrieb von Güler Tekstil im Souterrain eines Wohnhauses
- 3 Nähbetrieb von Güler Tekstil, Isometrie
- 4 Schwarzplan Sultangazi



Quellen:

Eigene Fotos 2015. Eigene Darstellungen auf Basis von Vor-Ort-Beobachtungen 2015, GIS-Daten der Stadtverwaltung (IBB) 2015.

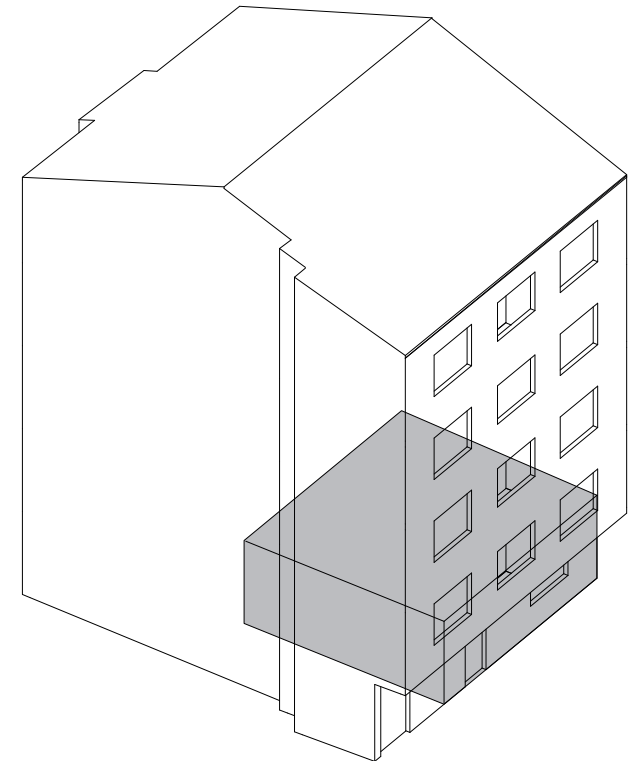


■ 4.3.g Heimarbeit, Ümraniye

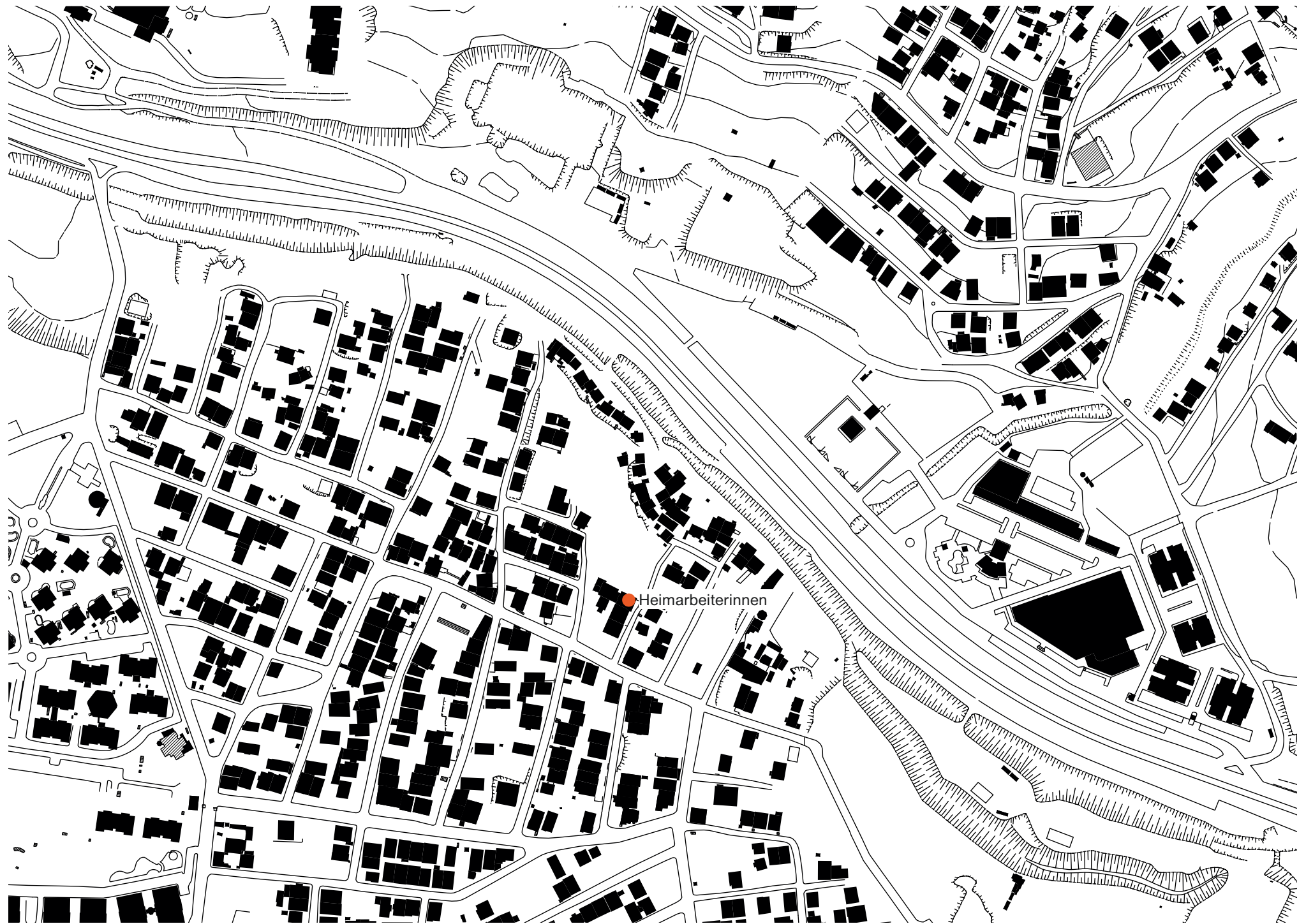
- 1 Straße im Norden Ümraniyes
- 2 Arbeitsraum der Heimarbeiterinnen



- 3 Innenraum
- 4 Arbeitsraum der Heimarbeiterinnen (Isometrie)
- 5 Topografische Karte der Nachbarschaft im Norden Ümraniyes



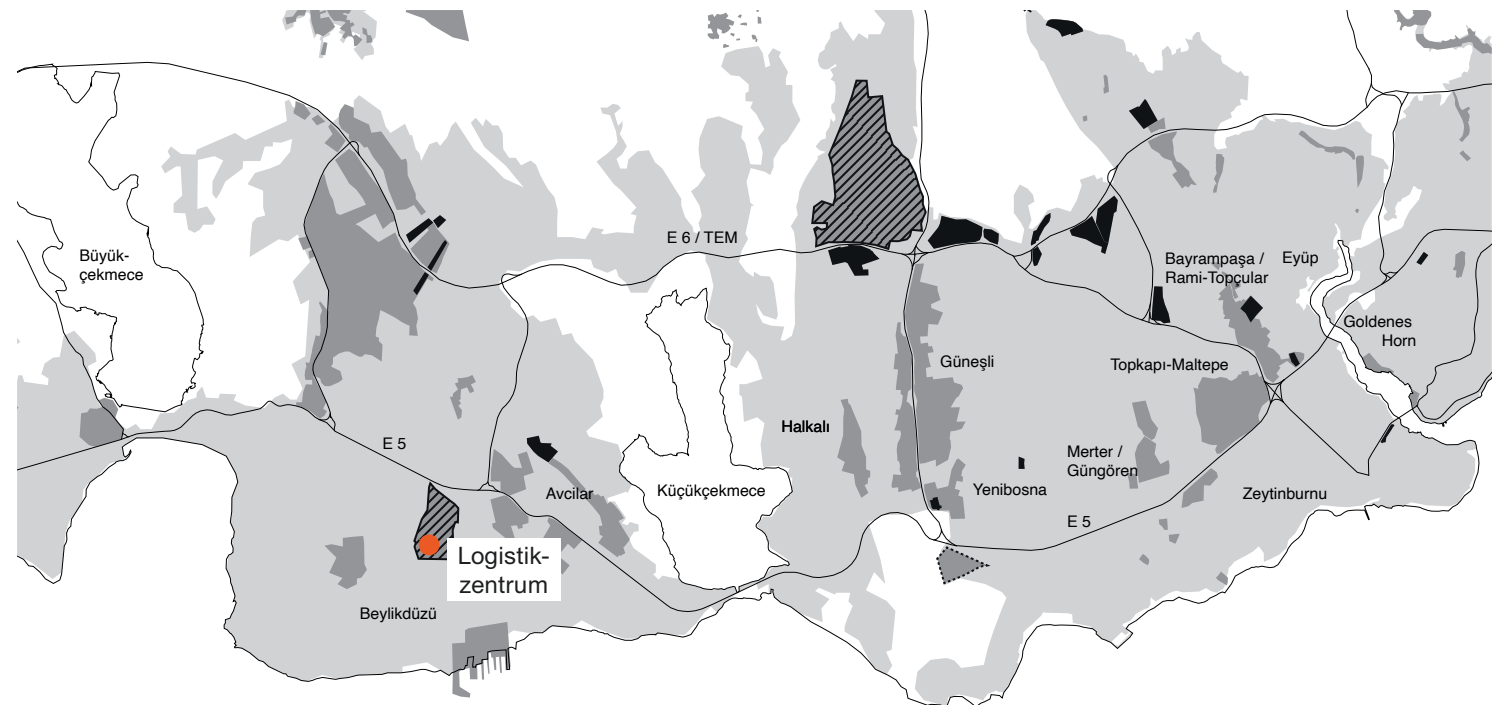
Quellen:
Eigene Fotos 2015. Eigene Darstellungen auf Basis von Vor-Ort-Beobachtungen 2015, CAD-Daten der Bezirksverwaltung Ümraniye 2015.



Heimarbeiterinnen

■ 4.3.h Logistikzentrum, Beylikdüzü

- 1 Lage im Westen Istanbuls (OSB Beylikdüzü)
- 2 Außenansicht des Hochregallagers
- 3 Innenansicht



Quellen:
Eigene Fotos 2015. Eigene Darstellungen
auf Grundlage von Google Satellite 2016,
OpenStreetMap 2016.



Kapitel 5. Merter: Schnittpunkt städtischer Produktionssysteme

5.1 Akteur und Netzwerk: Der Bekleidungsproduzent Yilmaz Giyim in Merter


Bild rechts:

Showroom von Yilmaz Giyim (Name geändert), eigenes
Foto 2015.





■ 5.1.a


Steckbrief Yilmaz Giyim, Stand 2015


 Bekleidungsproduzent, First-Tier-Supplier

* 1974 als Stickereibetrieb gegründet

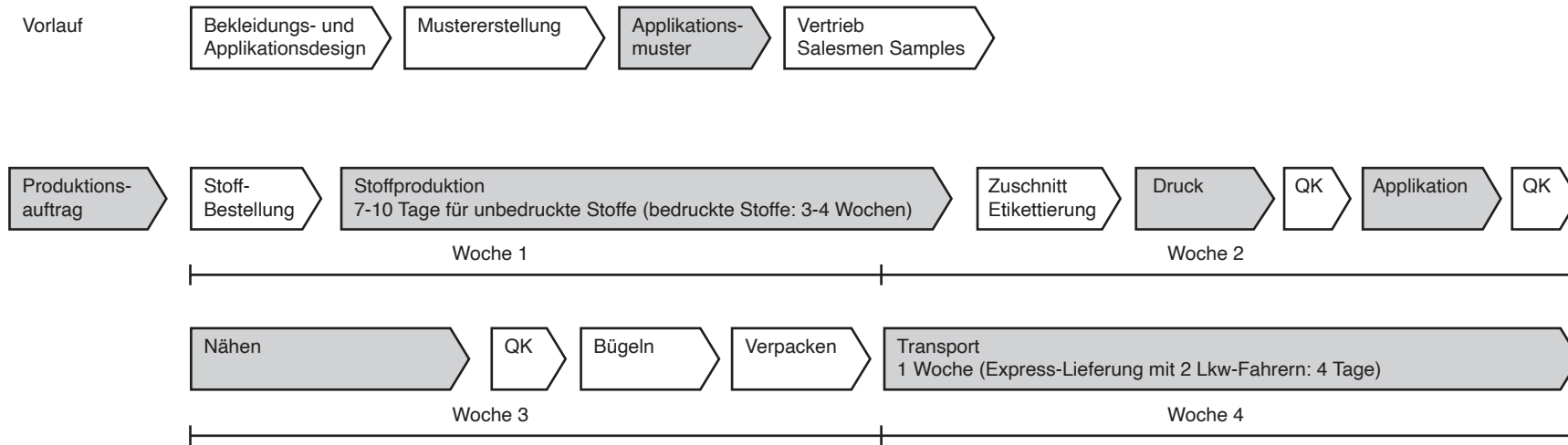
 Produktion von Rundstrickbekleidung (T-Shirts) mit Applikationen


 ca. 40 Beschäftigte


 ca. 1 200 m² Geschäfts- und Produktionsfläche

 Produktionskapazitäten: 60 000 Kleidungsstücke im Monat

■ 5.1.b Arbeitsprozesse bei Yilmaz Giyim



 von Yilmaz ausgeführte Arbeitsschritte

 von Subunternehmen ausgeführte Arbeitsschritte

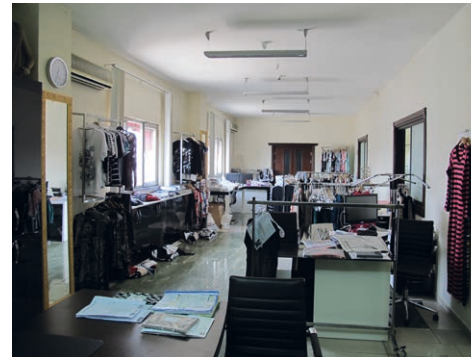
Quelle:
Eigene Darstellung nach Interviews Yilmaz Giyim 2015.

■ 5.1.c

Arbeitsprozesse bei Yilmaz Giyim

Produktentwicklung und Produktionsmanagement:

- 1 Mustererstellung in der Modellwerkstatt
- 2 Produktionsmanagement und Kundenbetreuung
- 3 Präsentation der Kollektion im Showroom



Cutting & Finishing:

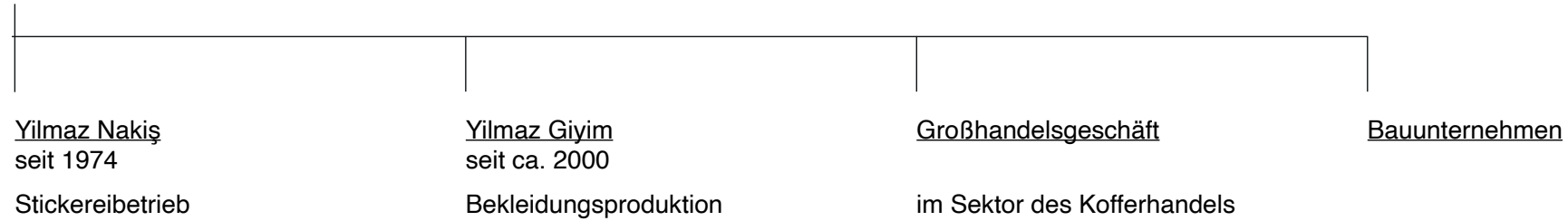
- 4 Zuschnitt der Stoffe
- 5 Qualitätskontrolle der fertigen Waren
- 6 Bügeln
- 7 Verpacken und Abtransport (über Band zur Einfahrt)



■ 5.1.d

Unternehmensstruktur und -standorte der Firmengruppe Yilmaz

Yilmaz Grup



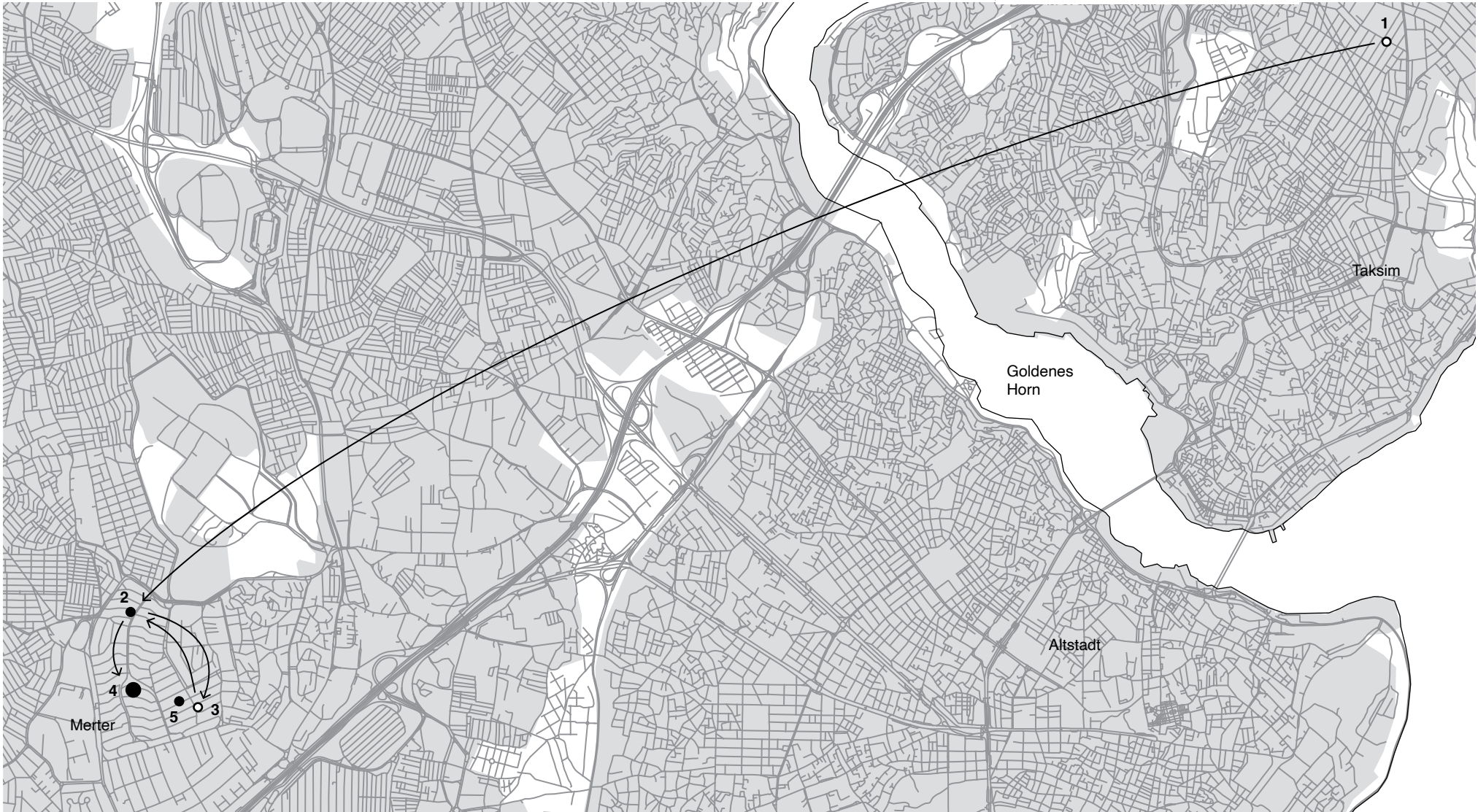
Quelle:

Eigene Darstellung, Interview Yilmaz Giyim 2015,
GIS-Daten der Stadtverwaltung (IBB), 2015.

- 1 Yilmaz Stickereiwerkstatt, Pangalti, 1974-89
- 2 Yilmaz Stickereiwerkstatt, Merter, Uzun Sokak, 1989-2002, seit 2006
- 3 Yilmaz Stickereiwerkstatt und Bekleidungsproduktion, Merter, Savaş Caddesi, 2002-ca.2006
- 4 Sitz von Yilmaz Grup und Yilmaz Giyim, Merter, Fatih Caddesi, seit 2010



- ehemaliger Unternehmensstandort
- aktueller Hauptsitz
- aktueller Produktionsstandort



■ 5.1.e

Beispielhafte Produktionskette von Yilmaz Giyim



Produktionsschritte:

- 1 Stofflieferung aus Çorlu oder Bursa
- 2 Zuschnitt und Etikettierung durch Yilmaz Giyim, Merter
- 3 Textildruck in Güneşli
- 4 Stickerei-Applikationen durch Yilmaz Nakış in Merter
- 5 Näharbeiten durch Güler Tekstil in Sultangazi
- 6 Qualitätskontrolle, Bügeln und Verpacken durch Yilmaz Giyim, Merter
- 7 Versand per Lkw nach Deutschland

Standorte weiterer Geschäftspartner von Yilmaz Giyim (Auszug aus insgesamt 30-40 Auftragnehmern):

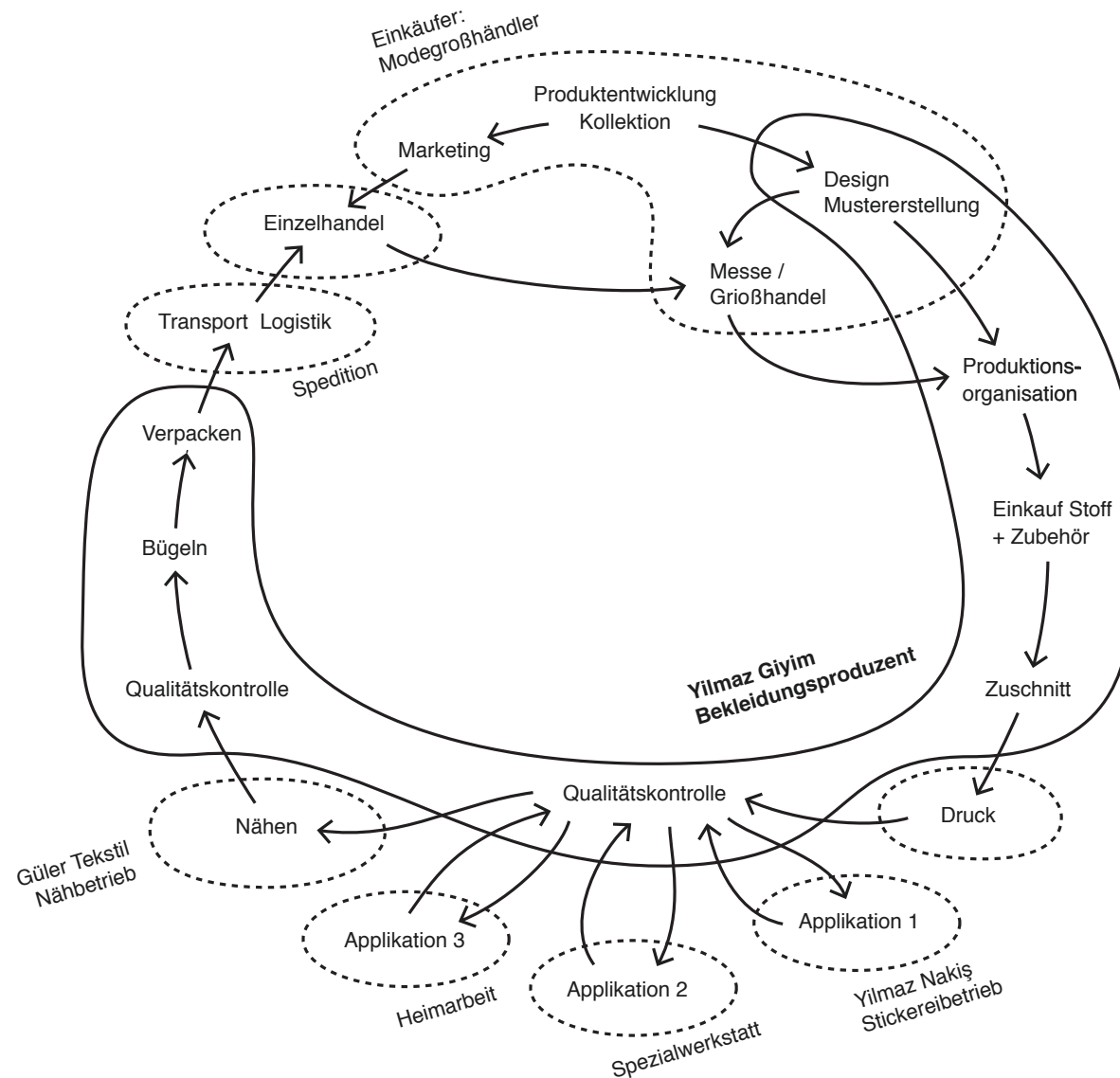
- K Kunde / Einkäufer
- D Druckerei
- S Strass-Applikationen
- H Heimarbeit (Perlenstickerei)
- N Nähbetriebe
- Z Zubehörhändler

Quelle:

Eigene Darstellung, Interviews Yilmaz Giyim, Yilmaz Rundgang 2015, Google Satellite.



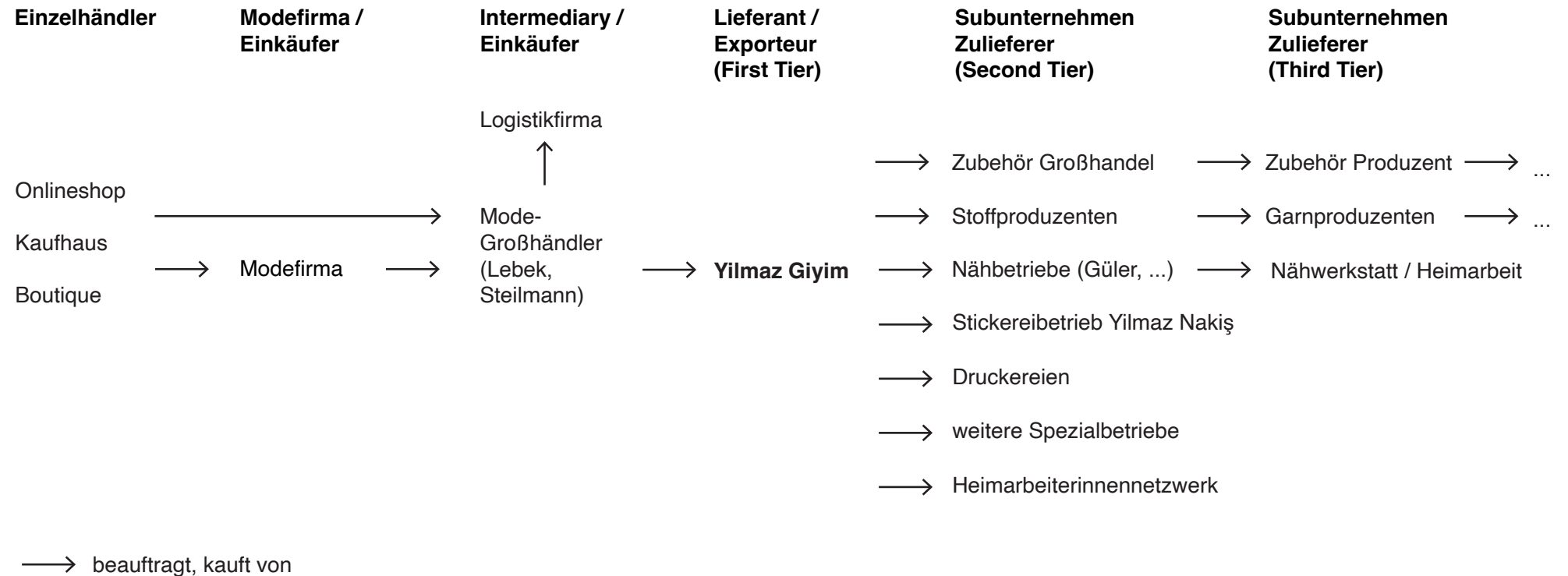
■ 5.1.f Produktionsablauf und Arbeitsteilung nach dem Modell Cutting & Finishing



Quelle:
Eigene Darstellung, Interviews Yilmaz
Giyim, Yilmaz Rundgang 2015

■ 5.1.g

Position von Yilmaz Giyim in den Produktionsnetzwerken der Bekleidungsindustrie



Quelle:
Eigene Darstellung, Interviews Yilmaz Giyim, Yilmaz Rundgang 2015

5.2 Ort: Das Textilviertel Merter und sein städtisches Umfeld



■ 5.2.a

Lage Merters im Stadtgebiet von Istanbul

- Siedlungsflächen (2017)
- Industrieflächen (2017)
- Hauptverkehrsadern
- - - Bezirksgrenze Güngören

Quelle:

Eigene Darstellung auf Basis von Google Satellite, OpenStreetMap.

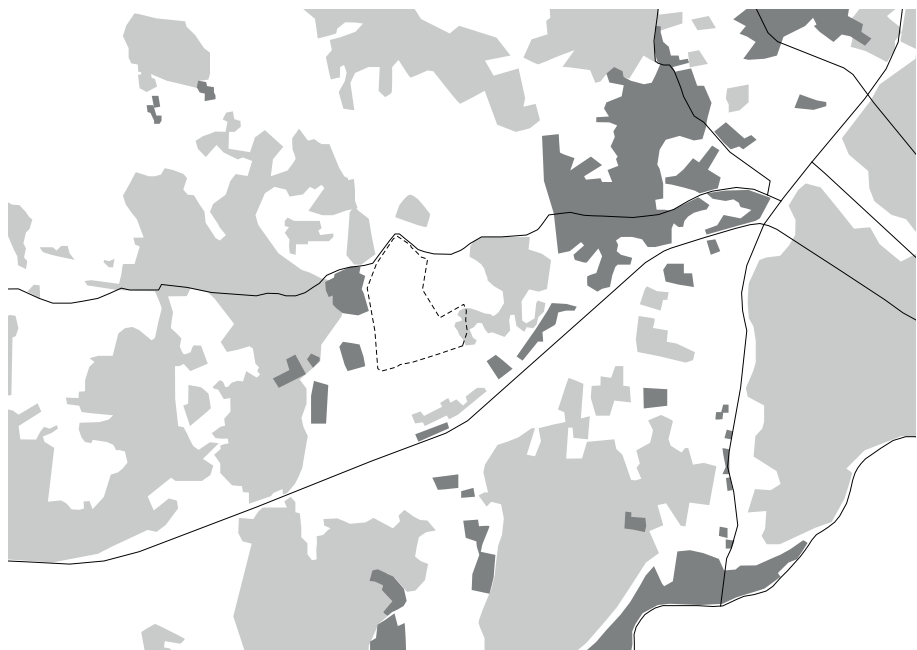


0 5 10 km

Atatürk Flughafen
(2019 geschlossen)

■ 5.2.b

Entwicklung der Industrie- und Siedlungsflächen um Merter, 1970 - 2017



1970







1982

Quellen:

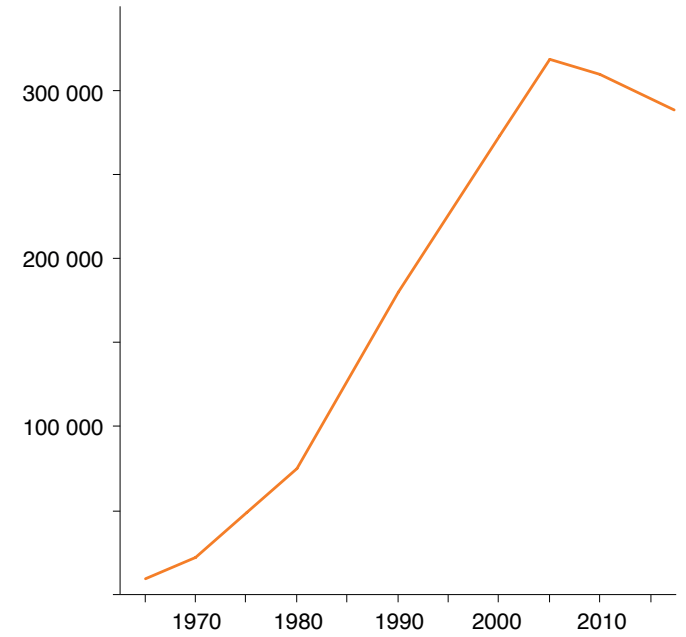
Eigene Darstellung auf Grundlage von İstanbul Şehir Haritası“ (<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>) und Google Satellite.

0 1 2 km

-  Siedlungsflächen
-  Industrieflächen
-  Hauptverkehrsadern
-  Umriss Gewerbegebiet Merter



2017



Bevölkerungsentwicklung des Bezirks
Güngören, 1965-2018

Quelle:
Wikipedi, Güngören Belediyesi 2019 (Zahlen: TÜİK).

■ 5.2.c
Luftbild 1970



■ 5.2.d
Luftbild 1982



■ 5.2.e

Bekleidungsfabrik Vakko

- 1 Bekleidungsfabrik Vakko in Merter um 1970 (o. J.)
- 2 Bekleidungsfabrik Vakko in Merter um 2000 (o. J.)

Quellen:

<http://www.gungoren.gov.tr/tarihce>;
<http://www.sozcu.com.tr/2017/ekonomi/istanbulun-es-ki-sanayi-tesisleri-1813838/>

Quelle vorhergehende Seiten (5.2.c, 5.2.d):

İstanbul Şehir Haritası (<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>)



■ 5.2.f

Verlagerung von Produktionsanlagen und Firmensitzen beispielhafter Unternehmen aus Merter

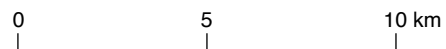
Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage der Interviews mit Kaya* (2015), Triikko* (2015), Rundstrickwarenproduzent (2013/15), Eroglu (2013), eroglugiyim.com, sahinlerholding.com.tr, vakko.com.

Maßstab 1:200 000

* Name geändert

- ○ aktueller / ehemaliger Firmensitz
- □ aktuelle / ehemalige Produktionsanlage
- Siedlungsflächen
- Industrieflächen



■ 5.2.Xa

Exkurs: Kofferhandel in Istanbul

Osmanbey (2013):

- 1, 2 Typische Straßen für den Großhandel mit Abendmode im Gründerzeitviertel Osmanbey



Laleli (2015):

- links (von oben nach unten)
3, 4 Typische Straßen für den Kofferhandel in Laleli
5 In den Katakomben unter einer orthodoxen Kirche werden Pelzmäntel gehandelt

mitte (von oben nach unten)

- 6 Dienstleister für Verpackung
7 Anliefersituation, Hotel
8 Trägerdienste

rechts (von oben nach unten)

- 9 Produktwerbung in kyrillischer Schrift
10, 11 Transportdienstleister mit Spezialisierung auf bestimmte Zielländer



Quelle:
Eigene Fotos.



■ 5.2.Xb

Exkurs: Kofferhandel in Istanbul

Merter (2013/2015/2019):

links (von oben nach unten)

- 1 Straße im Showroomviertel (Selvi Sokak)
- 2 Transport kleiner Bestellmengen mit Karren
- 3 Fertig verpackte Ware vor dem Transport ins Zielland

Mitte (von oben nach unten)

- 4 Treppenanlagen, die die Erschließung mehrerer Geschosse vom Straßenniveau ermöglichen
- 5 Großhandelspassage (Çarşı) in einem ehemaligen Gewerbebau
- 6 Großhandelspassage (Çarşı) in einem Neubau

rechts (von oben nach unten)

- 7 Showroom eines Jeanshändlers
- 8 Showroom mit verpackter Ware
- 9 Hotelneubau, der auf internationale Einkäufer*innen zielt

Quelle:

Eigene Fotos.



■ 5.2.g

Merter als zentraler Unternehmensstandort der Bekleidungs- und Textilindustrie Istanbuls

Unternehmensstandorte nach Unternehmensliste der Industriekammer Istanbul (ISO), 2016 (Ausschnitt).



1 Unternehmen der Bekleidungsproduktion (NACE-Abteilung 14)

2 Unternehmen der Textilproduktion (NACE-Abteilung 13)

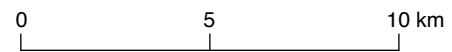
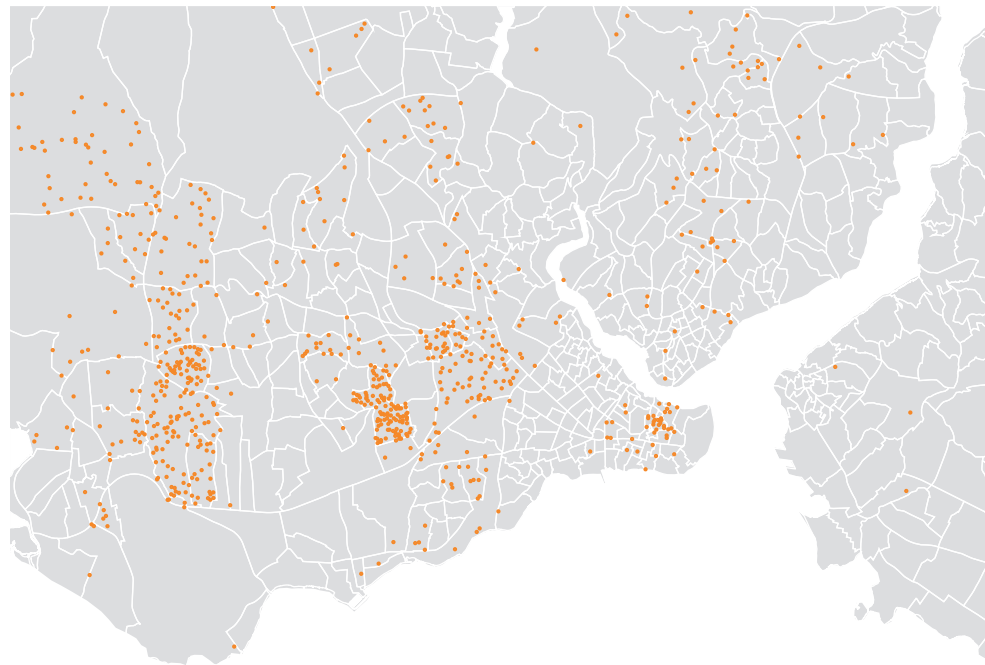
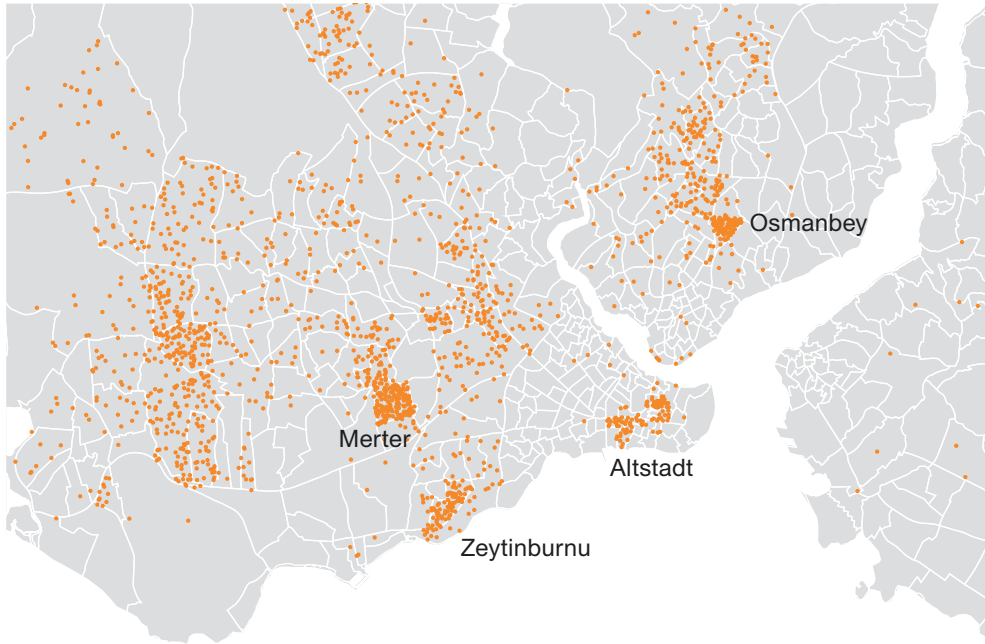
Als Unternehmenssitz wurde hier das jeweilige Stadtviertel (Mahalle) erfasst, sofern es aus den Adressdaten der ISO-Unternehmensliste hervorging. Die Zahl der Unternehmensstandorte in einem Stadtviertel wurde innerhalb der Mahalle-Grenzen *zufällig* verteilt. Es ist zu beachten, dass der Produktionsstandort vom Unternehmenssitz abweichen kann.

Quelle:

Eigene Darstellung nach einem Auszug aus dem Unternehmensregister der Industriekammer Istanbul (ISO), 2016.

 Unternehmensstandorte, nach Mahalle
 Mahalle-Grenzen

Maßstab 1:200 000



■ 5.2.h

Merter als zentraler Unternehmensstandort der Bekleidungs- und Textilindustrie Istanbuls



Unternehmensstandorte nach Unternehmensliste der Handelskammer Istanbul (ITO), 2009 (Ausschnitt).

- 1 Unternehmen der Bekleidungsproduktion (NACE-Abteilung 14)
- 2 Produktionsunternehmen für industrielles Zubehör (NACE-Klasse 32.99.05 – Herstellung von Knöpfen, Reißverschlüssen etc.)
- 3 Großhandelsunternehmen für Bekleidung und Schuhe (NACE-Klasse 46.42)

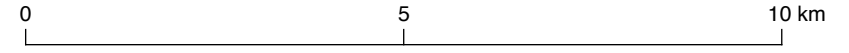
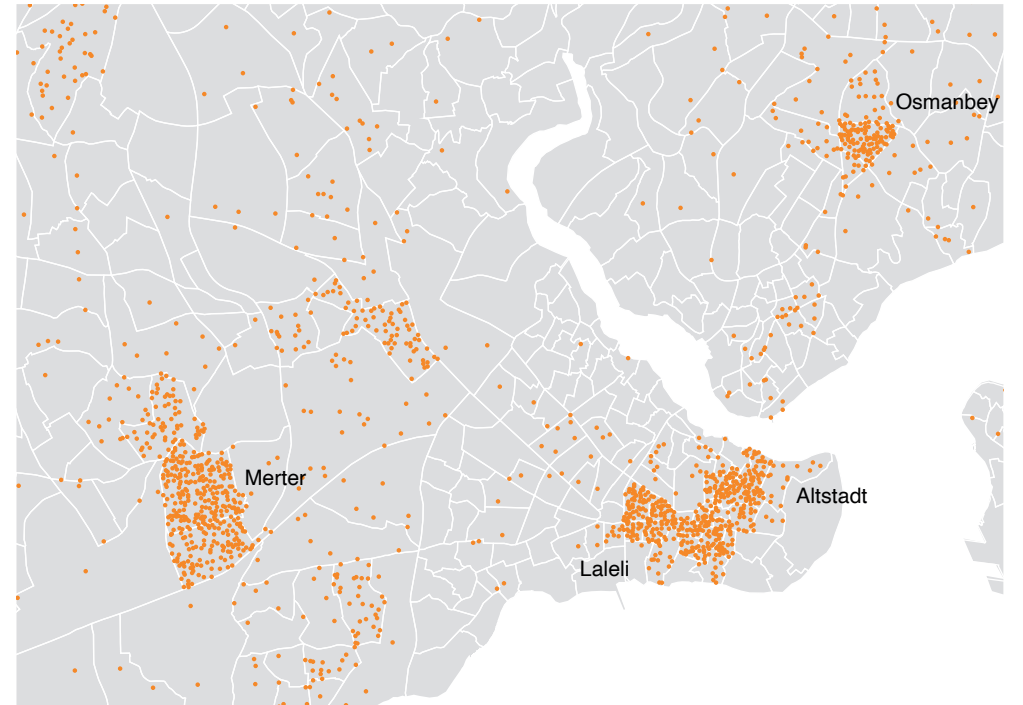
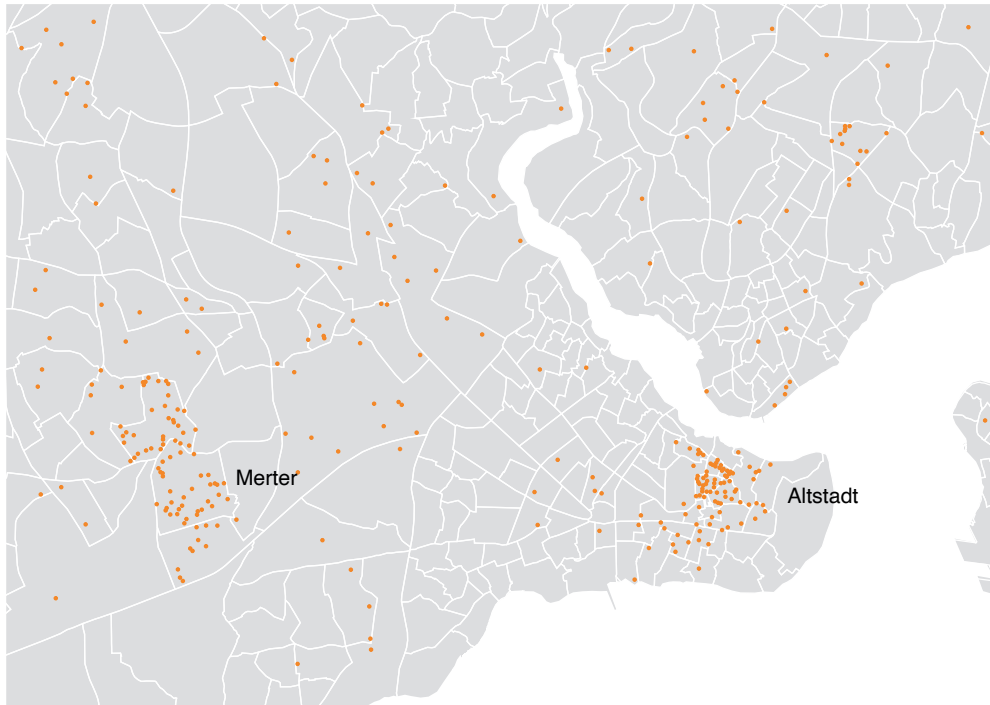
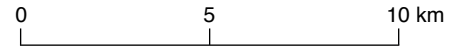
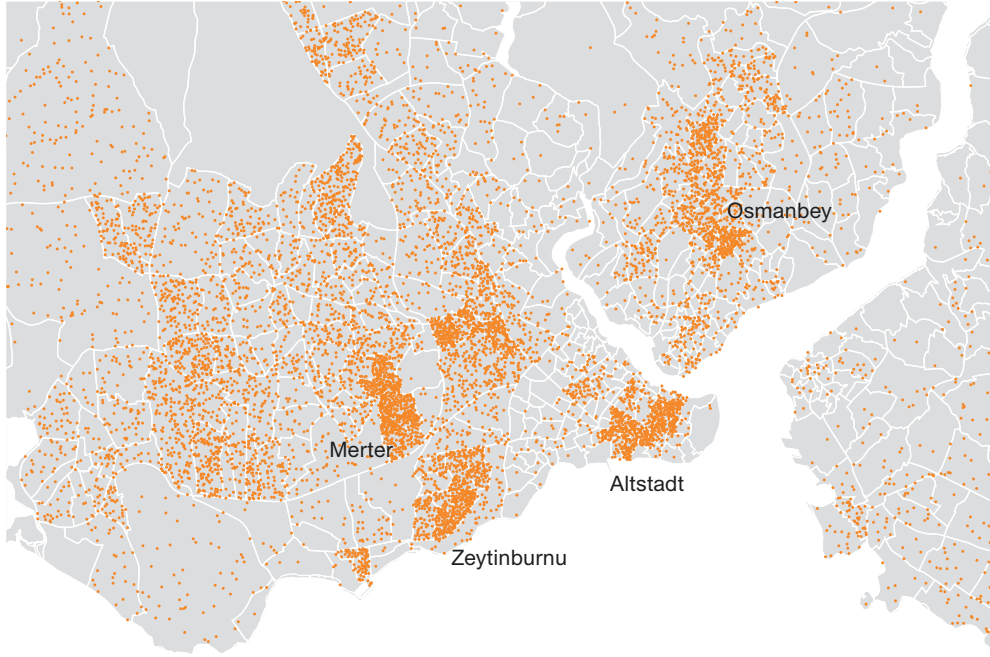
Als Unternehmenssitz wurde hier das jeweilige Stadtviertel (Mahalle) erfasst. Die Geokodierung erfolgte an der Kadir Has Universität unter Leitung von Prof. Murat Güvenç. Die Zahl der Unternehmensstandorte in einem Stadtviertel wurde innerhalb der Mahalle-Grenzen *zufällig* verteilt. Es ist zu beachten, dass der Produktionsstandort vom Unternehmenssitz abweichen kann.

Quelle:

Eigene Darstellung nach Unternehmensregister der ITO, 2009, geokodiert von der Kadir Has Universität, Prof. Murat Güvenç.

 Unternehmensstandorte, nach Mahalle
 Mahalle-Grenzen

Maßstab 1:200 000 (oben)
Maßstab 1:100 000 (unten)



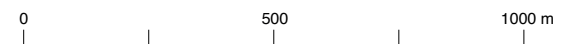
■ 5.2.i

Schichtenanalyse Merter und Umgebung: Schwarzplan

Quelle:
Eigene Darstellung nach digitalen Plänen der Bezirke,
Google Satellite.

2018

Maßstab 1:15 000





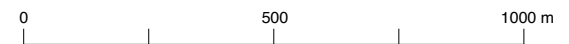
■ 5.2.j

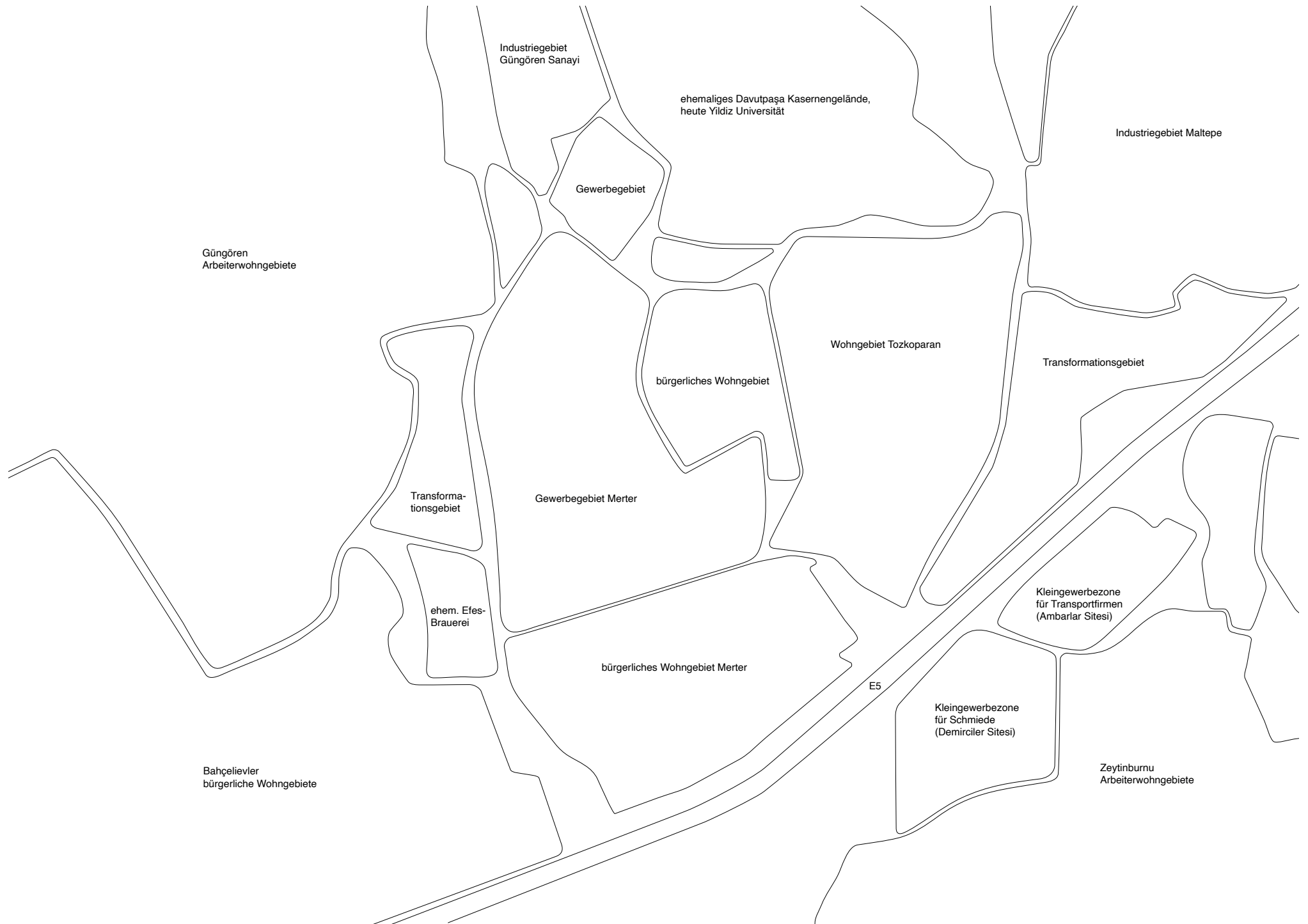
Schichtenanalyse: Stadtbausteine

Quelle:
Eigene Darstellung nach digitalen Plänen der Bezirke,
Google Satellite.

2018

Maßstab 1:15 000





■ 5.2.k

Schichtenanalyse: Industrie- und Gewerbegebiete

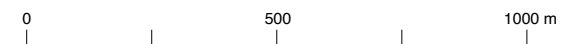
Quelle:

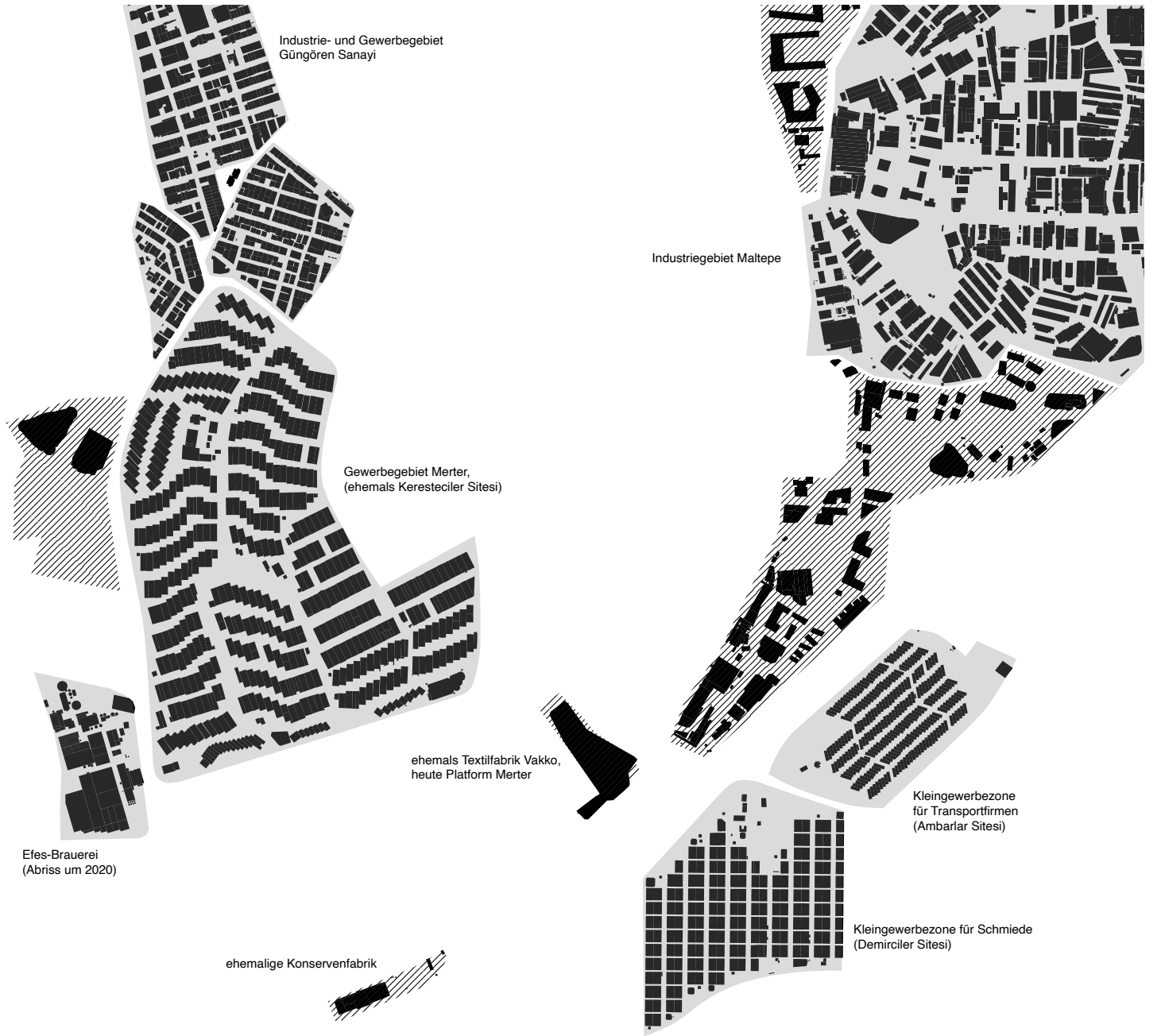
Eigene Darstellung nach digitalen Plänen der Bezirke,
Google Satellite.

■ Industrie- und Gewerbegebiete
▨ Transformationsgebiete

2018

Maßstab 1:15 000





Industrie- und Gewerbegebiet
Güngören Sanayi

Industriegebiet Maltepe

Gewerbegebiet Merter,
(ehemals Keresteciler Sitesi)

ehemals Textilfabrik Vakko,
heute Platform Merter

Kleingewerbezone
für Transportfirmen
(Ambarlar Sitesi)

Kleingewerbezone für Schmiede
(Demirciler Sitesi)

Efes-Brauerei
(Abriss um 2020)

ehemalige Konservenfabrik

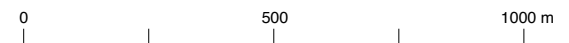
Textilfabrik Akin

■ 5.2.1 Schichtenanalyse: Wohngebiete

Quelle:
Eigene Darstellung nach digitalen Plänen der Bezirke,
Google Satellite.

2018

Maßstab 1:15 000





Gecekondu
ungeplante
Einfamilienhäuser
ab 1950er

Tozkoparan
geplanter öffentlicher Wohnungsbau
in durchgrünter Zeilenbauweise
ab 1960er

Cömertkent Sitesi
Großwohnsiedlung
12-geschossig
nach 1980

Güngören
ungeplanter privater Wohnungsbau
in dichter, geschlossener Bauweise
ab 1960er

Großwohnsiedlung
10-geschossig
nach 1980

geplanter privater Wohnungsbau
in offener, durchgrünter Bauweise
ab 1980

Gecekondu

Tercüman Sitesi
Großwohnsiedlung
20 Geschosse
ab 1990er Jahre

Wohngebiet Merter / „Simitaş Blocks“
geplanter privater Wohnungsbau
in offener, durchgrünter Bauweise
ab 1960er

öffentlicher Wohnungsbau (Kiptaş)
9-geschossig
um 2006

**„Ağaoğlu My City
Bahçelievler“**
Wohnpark
um 2010

Zeytinburnu
Gecekondugebiete in zweiter Generation
in dichter, geschlossener Bauweise
ab 1960er

Bahçelievler
geplanter privater Wohnungsbau
in offener, durchgrünter Bauweise
ab 1960er

■ 5.2.m

Schichtenanalyse: Ausbreitung des Textilsektors

- 1 Kale Outlet Center
- 2 Plattform Merter
- 3 Großhandels- und Outletgeschäfte im Wohngebiet Merter
- 4, 5 Lager- und Produktionsflächen in den Erdgeschossen angrenzender Wohngebiete



Quelle:

Eigene Fotos. Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen, digitaler Pläne der Bezirke, Google Satellite.

Maßstab 1:15 000





■ 5.2.n

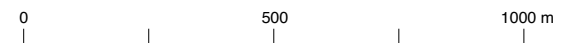
Schichtenanalyse: Gebäude mit industrieller Nutzung

Kartierung basierend auf GIS-Daten des Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP), um 2005:
Gebäude mit industrieller Nutzung auf mindestens einem Geschoss.

- jegliche industrielle Nutzung
- Textil- und Bekleidungsindustrie

Quellen:
Eigene Darstellung nach Daten des Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (IMP) / Bimtaş Arbeitsgruppe, um 2005. Den GIS-Datensatz erhielt ich von einem Interviewpartner (Industrieplaner 2015).

Maßstab 1:15 000





■ 5.2.o

Schichtenanalyse: Neubaukomplexe / Immobilienprojekte seit ca. 2010

1 Plattform Merter: Apartmenthochhäuser und Geschäftsnutzung



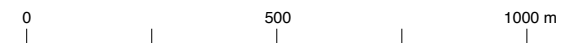
Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen, Webrecherchen, digitaler Pläne der Bezirke, Google Satellite.

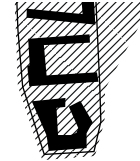
/// Transformationsgebiete

2017

Maßstab 1:15 000



„Inistanbul“
2017 im Bau



„Real Merter“
ab 2015

„Kale Outlet Center“
um 2006

Metro Großmarkt
um 2011



„nef Merter 13“
um 2015

„Beyaz Rezidans“
um 2012



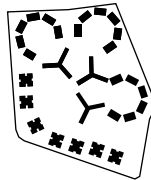
„Parima Ofis“
um 2014

„Nef Merter 12“
2017 im Bau

„Platform Merter“
um 2012








„Ağaoğlu My City Bahçelievler“
um 2010



„Realistanbul“
um 2010

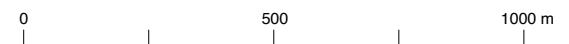


■ 5.2.p Schichtenanalyse: Verkehr

-  Nebenstraßen
-  Hauptstraßen
-  Autobahn
-  U-Bahn
-  Tram
-  Haltestelle

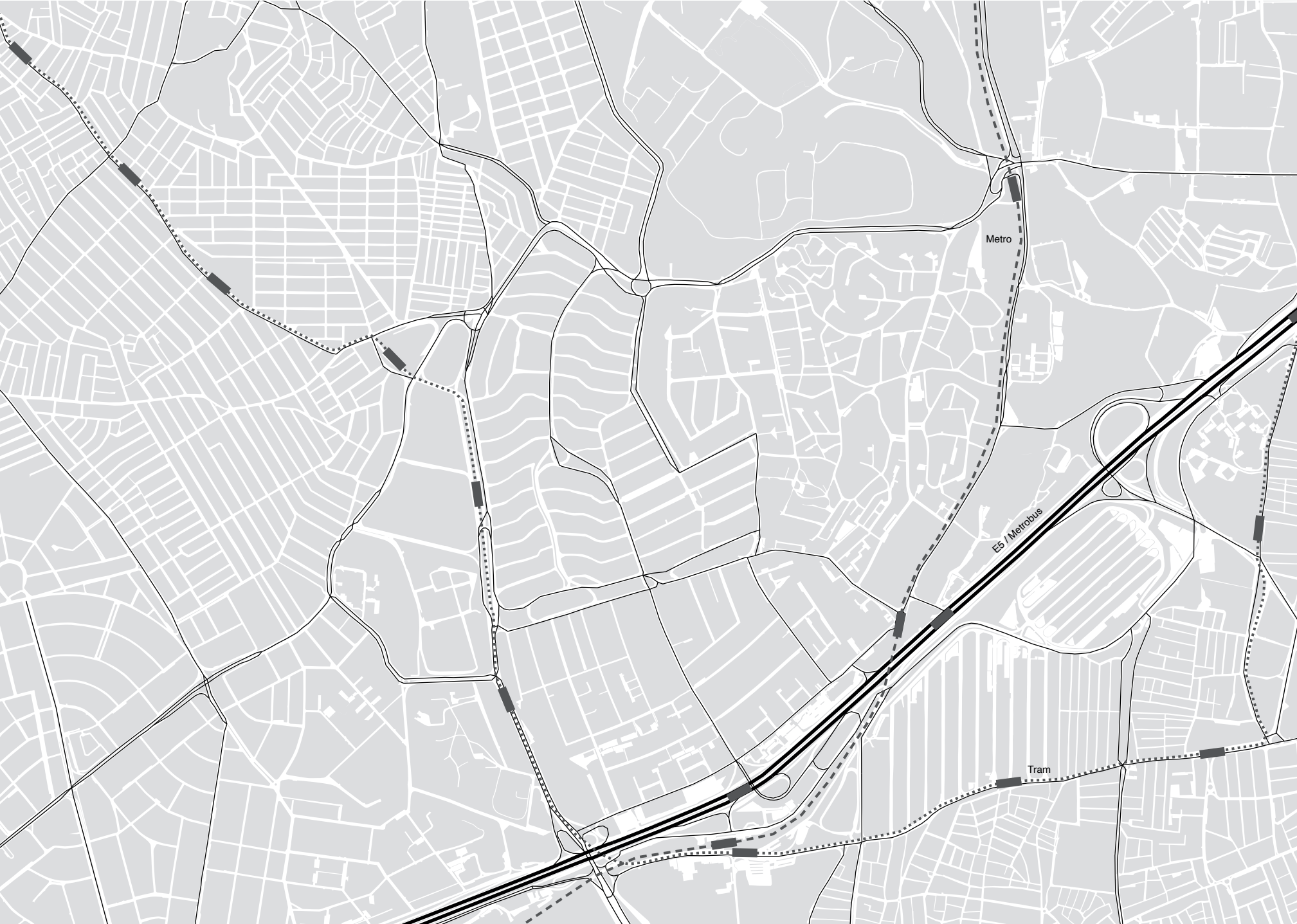
2018

Maßstab 1:15 000



Quelle:





Eigene Darstellung nach digitalen Plänen der Bezirke,
Google Maps.






■ 5.2.q

Flächennutzungsplan Bezirk Güngören, 2015












Geschäftsgebiete

-  Geschäfts- und Dienstleistungsgebiet
-  Geschäfts-, Dienstleistungs- und Wohngebiet
-  Geschäftsgebiete entlang der Straße
-  Tankstellen und Kfz-Wartung

Wohngebiete

-  Wohngebiet, 2 Geschosse
-  Wohngebiet, 3 Geschosse
-  Wohngebiet, 4 Geschosse
-  Wohngebiet, 5 Geschosse
-  Geschäfts-, Dienstleistungs- und Wohngebiet, GFZ 1,25, max. Höhe 15,5m

Soziale Infrastruktur

-  Verwaltungszentren
-  Grünflächen (Parks, Spielplätze)
-  Sporteinrichtungen und Sportplätze
-  Verkehrsinseln
-  Grundschulen
-  Mittelschulen
-  Technik- und Berufsschulen
-  Hochschulen und Universitätsgebiete
-  Gesundheitseinrichtungen
-  Kultureinrichtungen
-  Religiöse Einrichtungen

- - - Bezirksgrenze

Quelle:

Eigene Darstellung nach digitalem Datensatz, erhalten vom Planungsamt Güngören, 2015



■ 5.2.r

Flächennutzungsplan Bezirk Güngören, Planerläuterungen, o. J.

Auszüge aus den Planerläuterungen zum Flächennutzungsplan.

Übersetzung der Texte in den Abbildungen:

1. „Maßnahmen zur Unterstützung des regionalen Handels. Wir tragen zur Beschäftigung, Wirtschaft und urbanen Transformation der Region bei, indem wir – im Einklang mit den Planentscheidungen höherer Ebene – im Gebiet Merter die Entwicklung des Handels in Richtung der E-5-Achse fördern.“

Blaue Kennzeichnung: Merter Textilgebiet

Rosa Kennzeichnung: Handelsentwicklungszone

2. „Wenn die Parzellen bestimmte Bedingungen erfüllen, ohne die Begrenzung der Baufläche und der Gebäudehöhe zu überschreiten, können wir kommerzielle Projekte genehmigen.“

So kann bei der Zusammenlegung von Grundstücken für kommerzielle Bauvorhaben die GRZ auf 0,6 erhöht werden.

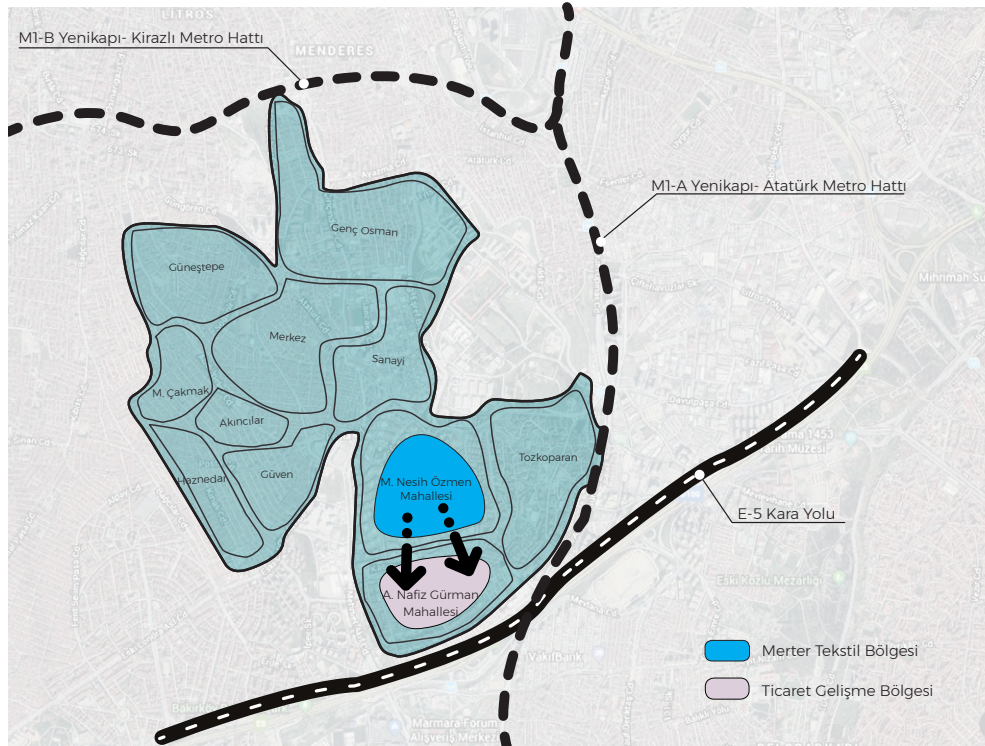
Quelle:

Güngören Belediyesi. „İmar Planı Çalışmaları. Kentsel Dönüşüm Odaklı İmar Plan Notları Revizyonu (Planungsstudie. Revision der Anmerkungen zum Flächennutzungsplan in Bezug auf städtische Transformation)“. Güngören, Istanbul: Güngören Belediyesi, o.J.

5

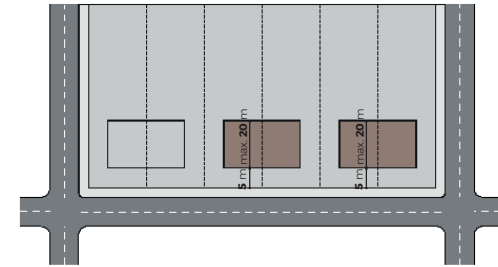
Bölgesel Ticaretin Desteklenmesine Yönelik Düzenlemeler

Merter bölgesinde üst ölçekli plan kararları doğrultusunda ticaretin E-5 aksına doğru gelişmesini destekleyerek **bölgenin istihdam, ekonomi ve kentsel dönüşümüne katkı sunuyoruz.**



Parsellerin sahip oldukları **inşaat alanı ve yapı yükseklik sınırı aşılmadan** belirli koşulları sağlaması halinde **tamamı ticari kullanımlı projeler yapabiliyoruz.**

• Mevcut Durum



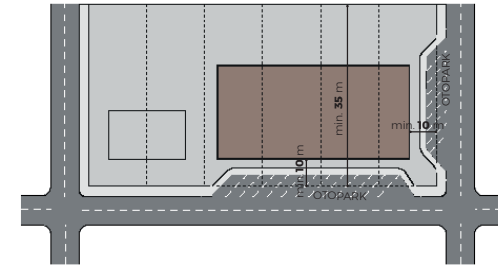
Sahip olunan inşaat alanı ve yükseklik sınırı aşılmadan;

- Min. 3.000 m² alansal büyüklük
- Min. 35 m parcel derinliği
- Yolardan 10m, diğer cephelerden 5m çekme
- Otopark ihtiyacının bodrum katlardan sağlanması

Halinde



• Düzenleme Sonrası



Maks. TAKS 0.60'a artırılarak Ticari kullanımlı projeler yapılabilir.

■ 5.2.Ya

Exkurs: Kleingewerbebezonen und Handelszentren

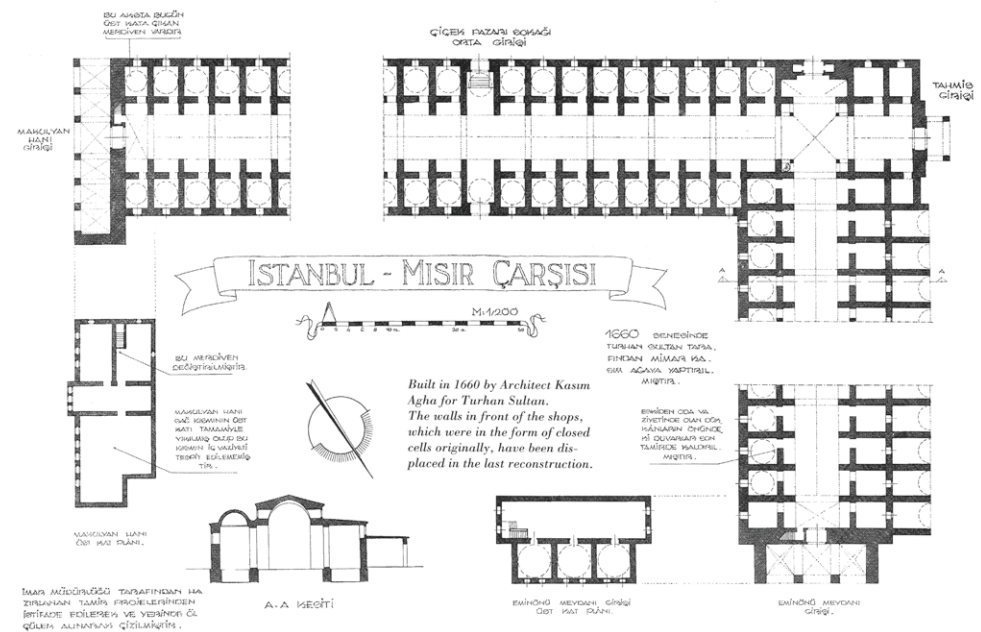
Traditionelle Typologien für Handelsbauten:

Çarşı (Basar):

- 1 Grundriss des ägyptischen Basars (Mısır Çarşısı) in der Istanbululer Altstadt nahe Eminönü
- 2 Innenraum des Mısır Çarşısı

Han (Gewerbe- und Handelshof):

- 3 Traditioneller Han in der Istanbululer Altstadt
- 2 Moderner Han für Juweliere in der Istanbululer Altstadt

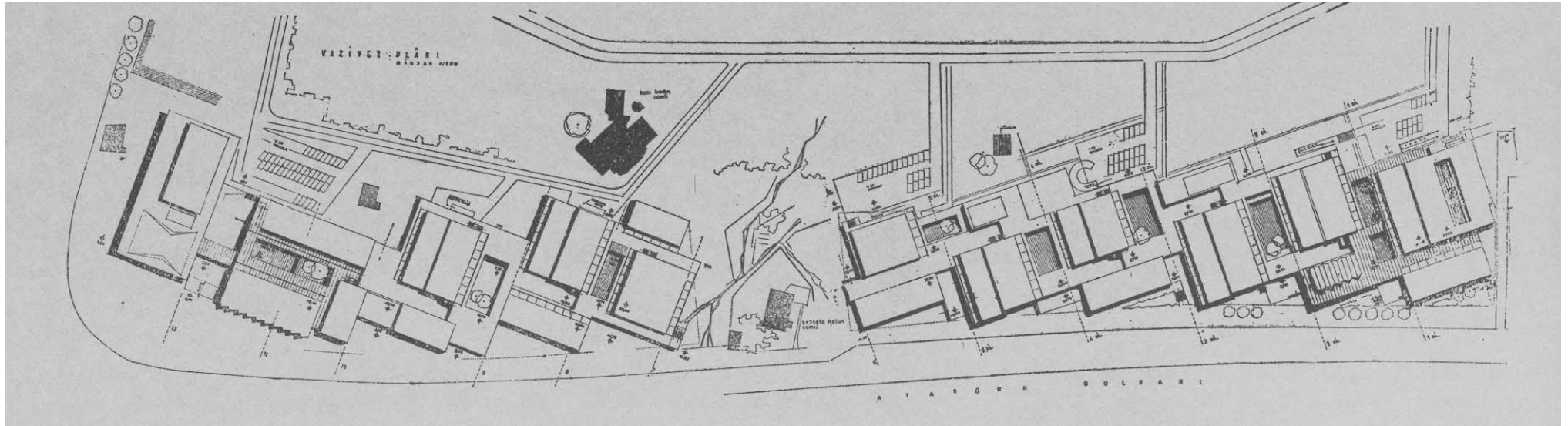


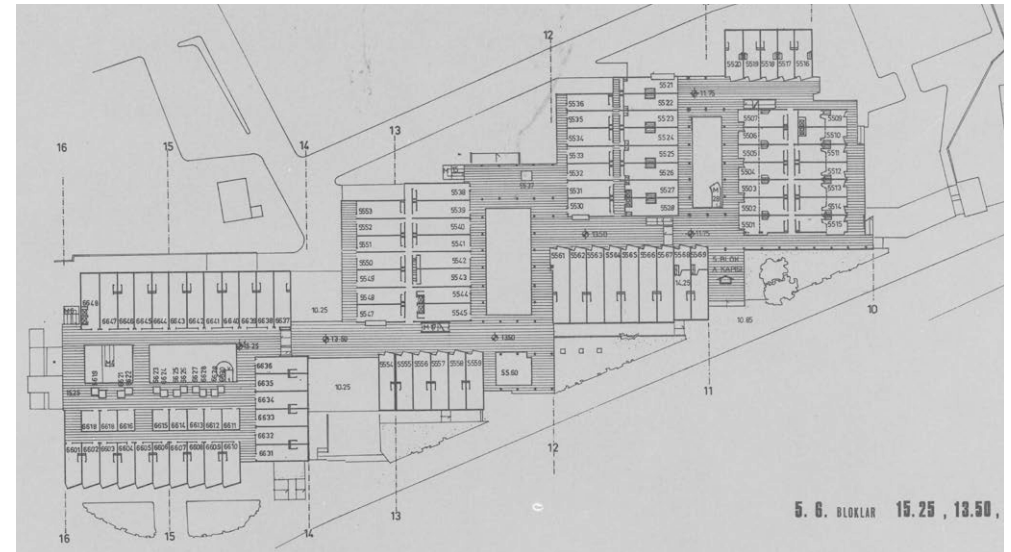
Quelle:

Özdeş, Gündüz: *The Turkish Çarşısı*. Ankara: Tepe Construction Industries Inc., 1998 (Bilder 1 und 2); eigene Fotos, 2009 (Bilder 3 und 4).



■ 5.2.Yb Exkurs: Kleingewerbebezonen und Handelszentren





Der Handelskomplex für Textilhändler
(Istanbul Manifacturacılar Çarşısı / IMÇ), Fertigstellung 1967
1–5 Historische Fotografien und Plän , um 1969

Quelle:

Özcan, Namik, (Hrsg): *İstanbul Manifacturacılar ve Kumaşçılar Çarşısı*. Istanbul: Reklamajans, 1969.
Eigene Fotos.

6–9 Zustand 2015



■ 5.2.Yc

Exkurs: Kleingewerbebezonen und Handelszentren

- 1 Großhandelskomplex PERPA, Okmeydanı, Bauzeit 1986-1989 (2017)
- 2 Textilkent, Großhandelsstadt für Textilunternehmen, Bauzeit ca. 1993-2000 (o.J.)
- 3 Kleingewerbegebiet für Schmiede (Demirciler Sitesi), 1970er Jahre (2013)



Quellen:

Bild 1: CeeGee, CC-BY-SA-4.0 via Wikimedia Commons,

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PerPa_\(2\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PerPa_(2).jpg)

Bild 2: <https://www.tekstilkent.org.tr/tr/foto-album/>

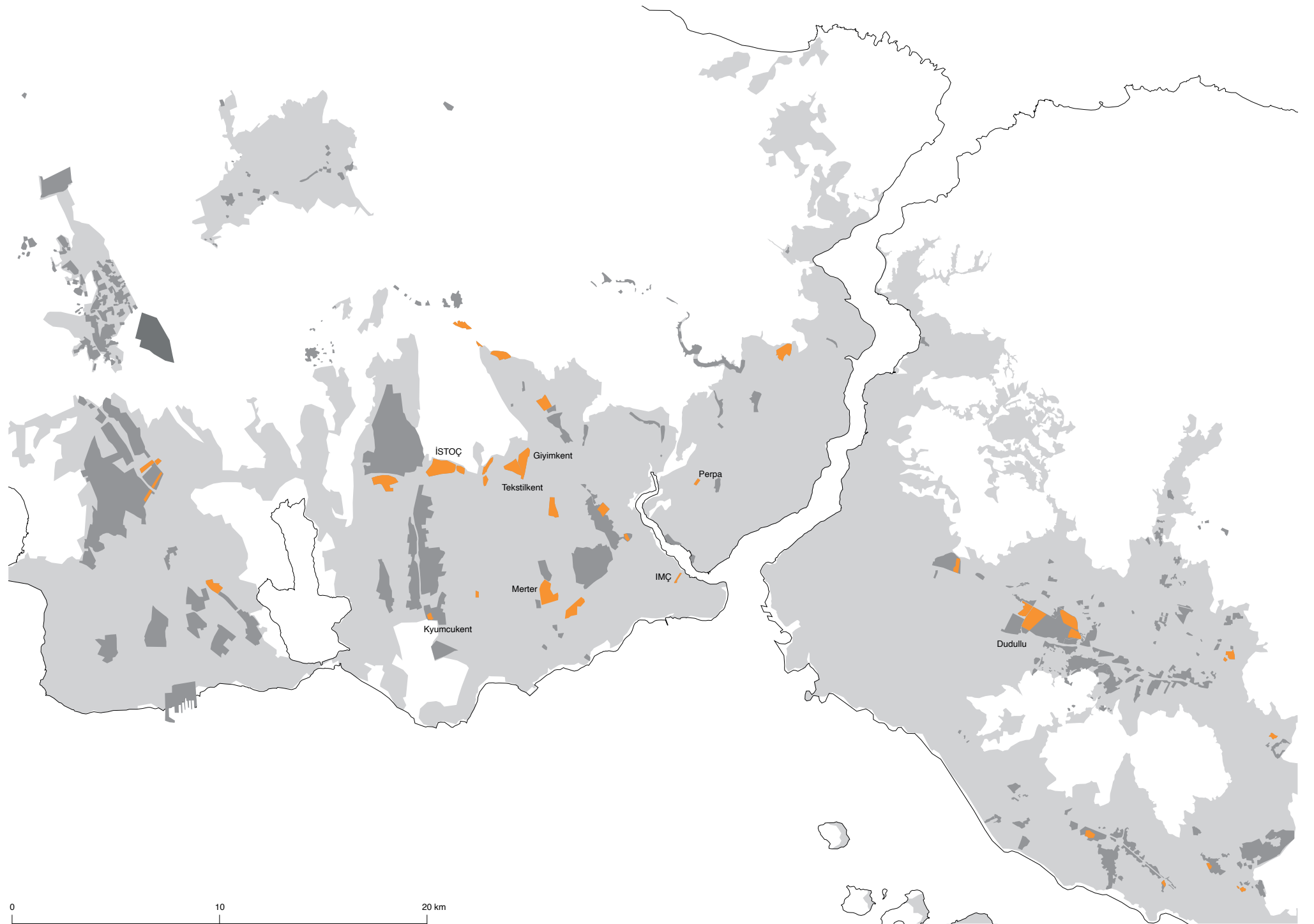
Tekstilkent-ve-Koza-Plaza/

Bild 3: eigenes Foto.

Karte: eigene Darstellung auf Grundlage von Google
Satellite, OpenStreetMap.

2017

- Siedlungsflächen
- Industrieflächen
- Kleingewerbebezonen



5.3 Städtebau: Das Gewerbegebiet Merter



RIO style

Mevsim

dplus

www.dplus.tc

VURULAR TRİKO DOKUMA
KURUMU GENEL YÖN. TEL: 0146 061
037 78 08 - 037 78 21 - 037 78 02

TEMPO

TEMPO

dplus

G
GULCAN
HAYAT, SIRA VE FİYAT
CEZİTLİ STOK
KUMAŞLARI

RAYON

Spak
637 11 45 - 637 66 69

RAYON

■ 5.3.a

Bebauungsplan der Keresteciler Sitesi, 1969

Quelle:

Archiv des Bauamts Güngören. Titel: „İstanbul Kereste Piyasası Mahdut Mesuliyetli Yapı Kooperatifi ve Diğer İnşaat Malzemesi Toptan Satıcıları Çarşısı. Mevzii İmar Planı (İstanbul Bauholzmarkt Baugenossenschaft und Großhandelsmarkt für andere Baumaterialien. Bebauungsplan)“. Maßstab 1:1000. 12. August 1969.



■ 5.3.b

Satellitenbild Merter

Quelle:
İstanbul Şehir Haritası (<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>).

2017

Maßstab 1:7500



■ 5.3.c Schwarzplan

Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage von GIS-Daten der Istanbul-
buler Bezirke 2015, Google Satellite, 2018.

2018

Maßstab 1:7500





■ 5.3.d Parzellierung

Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage eines digitalen Datensatzes (CAD), erhalten vom Planungsamt Güngören, 2015.

Die Parzellen liegen in dem digitalen Datensatz nur für den Bezirk Güngören vor.

2015
Maßstab 1:7500



Bezirk Eesenler

Bezirk Bahçelievler



■ 5.3.e

Straßennetz und öffentliche Räume

- Öffentliche Räume / Grünräume im Gewerbegebiet Merter:
- 1, 2 Grünraum über Tiefgarage
 - 3 Parkplatz mit Grünbereich / Teegarten
 - 4 Fußgängerzone

2017

Maßstab 1:7500



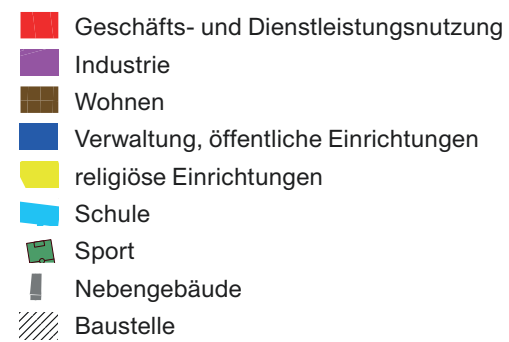
Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von GIS-Daten der Istanbulischer Bezirke 2015, Vor-Ort-Beobachtungen, Google Maps.



■ 5.3.f

Nutzungen nach Bestandsplan der Bezirksverwaltung Güngören



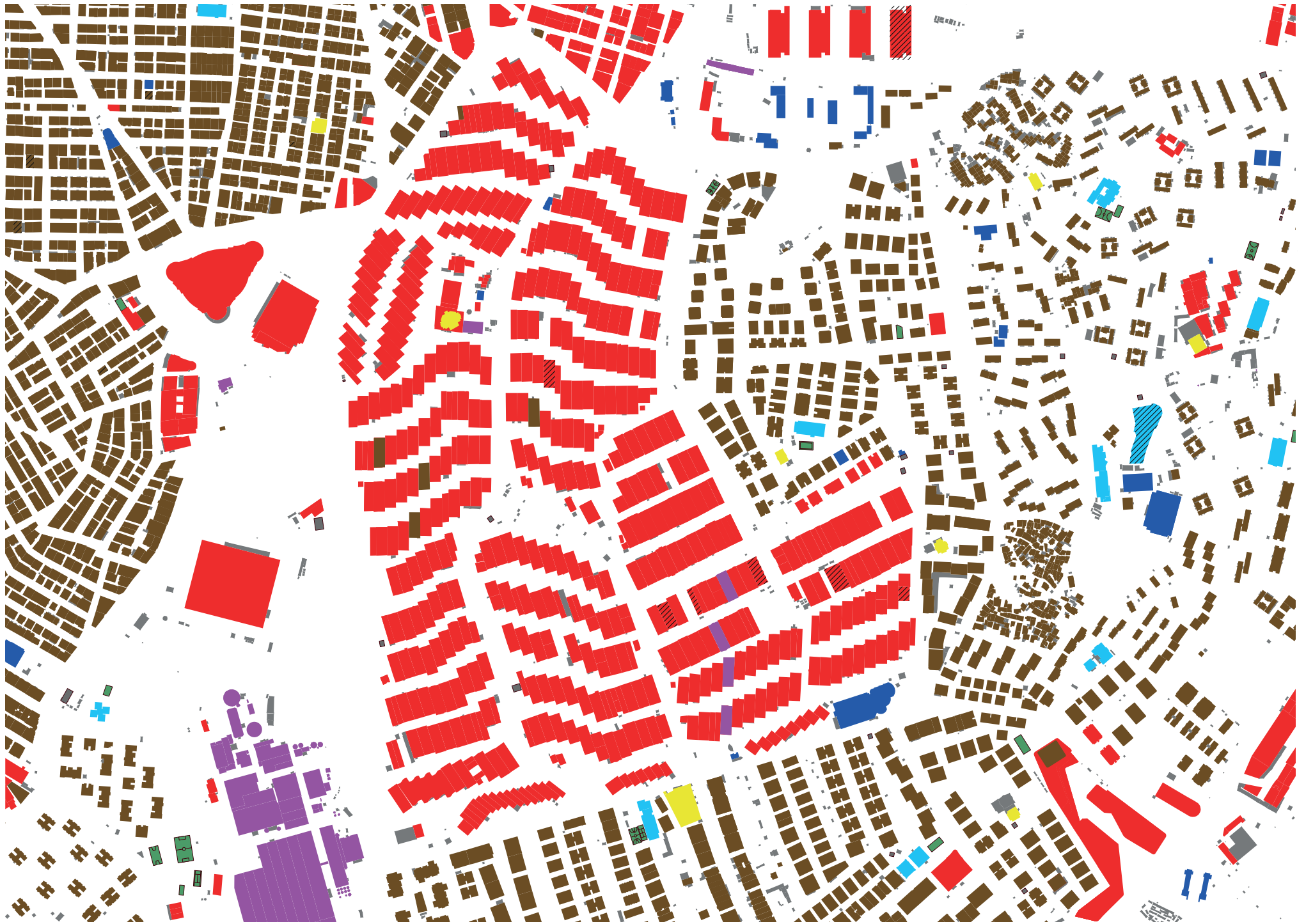
2015

Maßstab 1:7500



Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage eines digitalen Datensatzes, erhalten vom Planungsamt Güngören, 2015



■ 5.3.g

Nutzungsschwerpunkte innerhalb des Textilsektors

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen und GIS-Daten der Bezirke (2015).

2015

Maßstab 1:7500





Lederwaren und Schuhe

Zubehörgroßhandel

Produktions-
und Lager-
aktivitäten

Banken

Damenmode

Kofferhandel
(Showrooms)

Herrenmode

Einzelhandel und
Outletgeschäfte

Kale Outlet
Center

■ 5.3.h Hotels, Transportunternehmen, Banken

1, 2 Hotelneubauten, 2019, 2019, 2015

3, 4 Logistikfirmen und Banken, 2019



- ▨ Hotels
- ▣ Transportunternehmen
- Banken

2019

Maßstab 1:7500



Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen, Google Maps, İstanbul Şehir Haritası“ (<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>) und CAD-Daten des Bezirks Güngören; eigene Fotos.



■ 5.3.i

Nutzungen jenseits des Textilsektors

Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen, Interviews, Google Maps und CAD-Daten des Bezirks Güngören.

2017

Maßstab 1:7500





Bezirk Güngören
Polizei und Ordnungsamt

Polzeiwache

Apotheke
Post

Sultan Fatih
Moschee

Gesundheitszentrum
und Rettungsdienst

Baklava Fabrik

„Backhaus“
Großbäckerei

MESIAD
Vereinsräume

Feuerwache

Stadtverwaltung Istanbul (IBB)
Urban Design Direktorat
und andere Abteilungen

Stadtverwaltung Istanbul (IBB)
Dienstleistungszentrum

Tankstelle

Veysel Karani Moschee

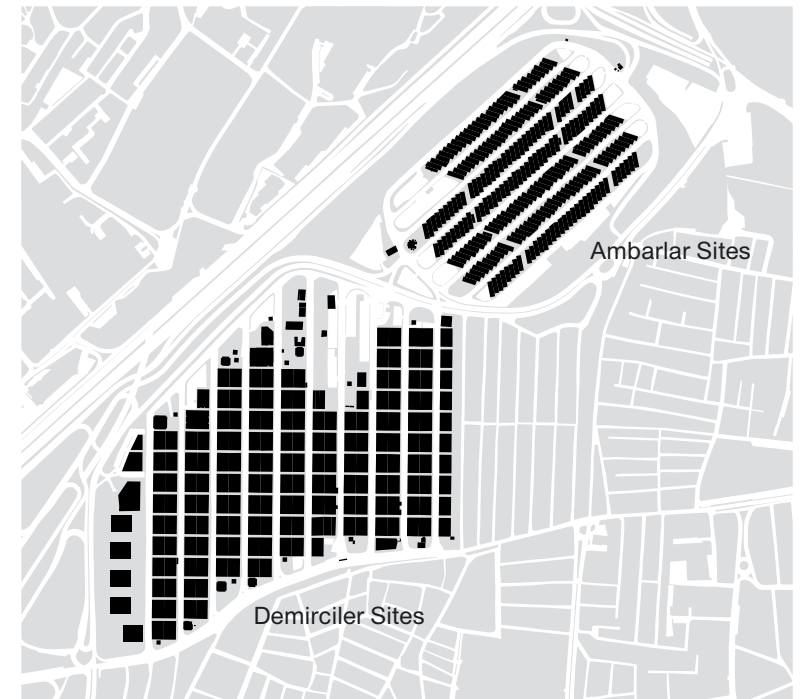
■ 5.3.j

Typologische Studien: Kleingewerbebezonen im Vergleich

1 Keresteciler Sitesi (Gewerbegebiet für Holzhändler), Güngören / Merter, Planung 1969, Baubeginn späte 1970er Jahre



2 Demirciler Sitesi und Ambarlar Sitesi (Kleingewerbegebiete für Schmiede und Transportunternehmen), Zeytinburnu, 1970er Jahre

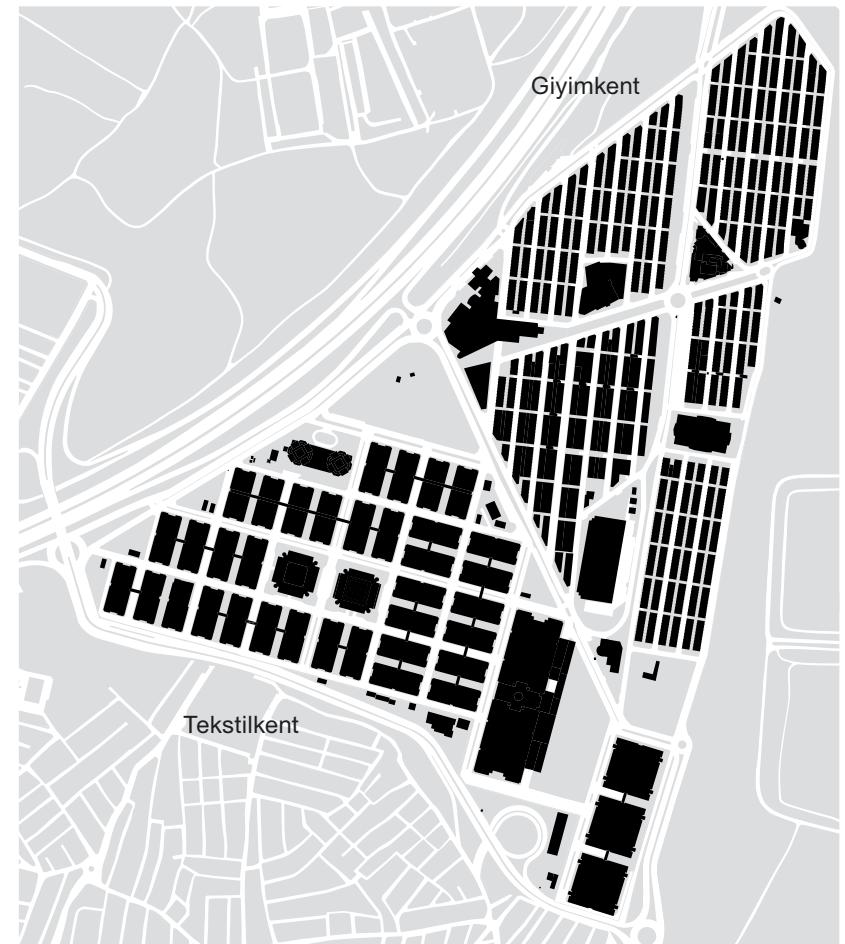


0 200 400m

3 ISTOÇ (İstanbul Toptancılar Çarşısı / Markt der Großhändler von Istanbul),
Bağcılar, 1980er Jahre



4 Tekstilkent und Giyimkent (Textil-/Bekleidungsstadt),
Esenler, Baubeginn 1993

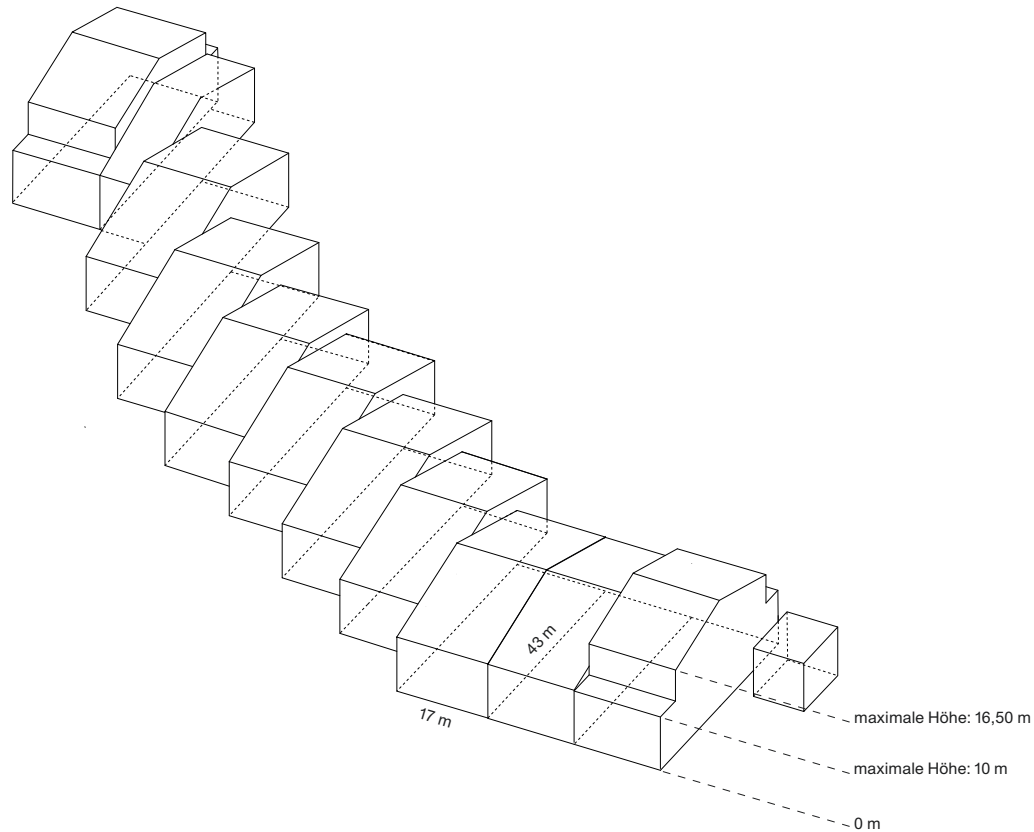


Quelle:
Eigene Darstellung auf Basis von GIS-Daten der Bezirke
(2015).

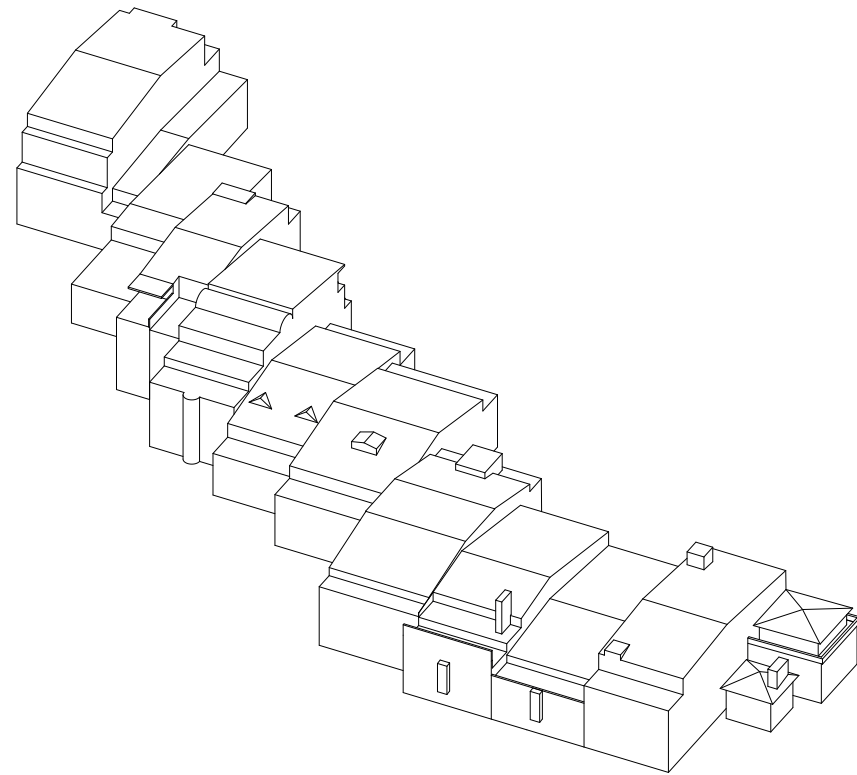
■ 5.3.k

Baublock in Merter: Planerisch definierte Bauvolumina und Baubestand

1 Zusammensetzung des planungsrechtlich möglichen Grundtyps in einem beispielhaften Block (Fatih Caddesi)



2 Gebäudevolumina im Bestand in einem beispielhaften Block (Fatih Caddesi), 2022



Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage des städtebaulichen Plans der Keresteciler Sitesi (links), Vor-Ort-Beobachtungen und Google Streetview (rechts).

■ 5.3.1

Individuelle Dachaufbauten und Außenanlagen im Bestand

- 6 Zahl der Unter- und Vollgeschosse
- oberstes Vollgeschoss
- Dachgeschoss 1
- Dachgeschoss 2
- Außenanlagen: Schuppen, Treppen, Mauern, Zufahrten

2015, ohne Maßstab



Quelle:

Eigene Darstellung auf Basis eines digitalen Datensatzes, erhalten vom Planungsamt Güngören, 2015

■ 5.3.m

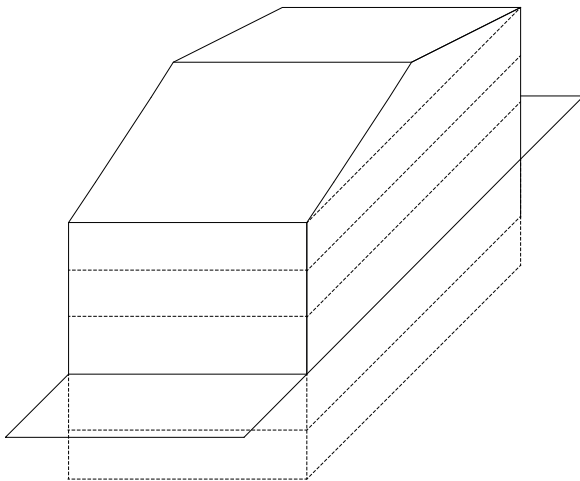
Typologische Studien: Transformation des Gebäudegrundtyps

- 1 Grundtyp: zulässiges Bauvolumen nach Bebauungsplan
- 2 Erste Transformationsstufe: Produktionsgebäude (Textil- und Bekleidung)
- 3 Zweite Transformationsstufe: „Bricolage“, Produktions- und Handelsgebäude
- 4 Dritte Transformationsstufe: „Facelift“ Geschäftshaus
- 5 Dritte Transformationsstufe: „Facelift“ Großhandel
- 6 Vierte Transformationsstufe: Geschäftspassage
- 7 Fünfte Transformationsstufe: Neubau Showroomgebäude
- 8 Fünfte Transformationsstufe: Neubau Showroom-Mall

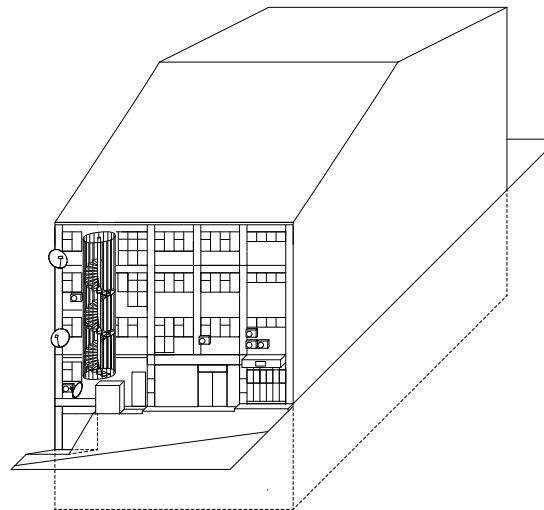
Quelle:

Eigene Darstellung auf Basis von Vor-Ort-Beobachtungen und Fotos, 2015, 2019

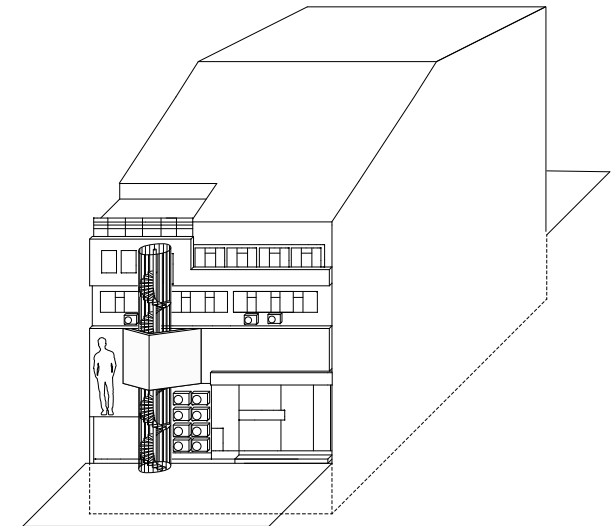
1



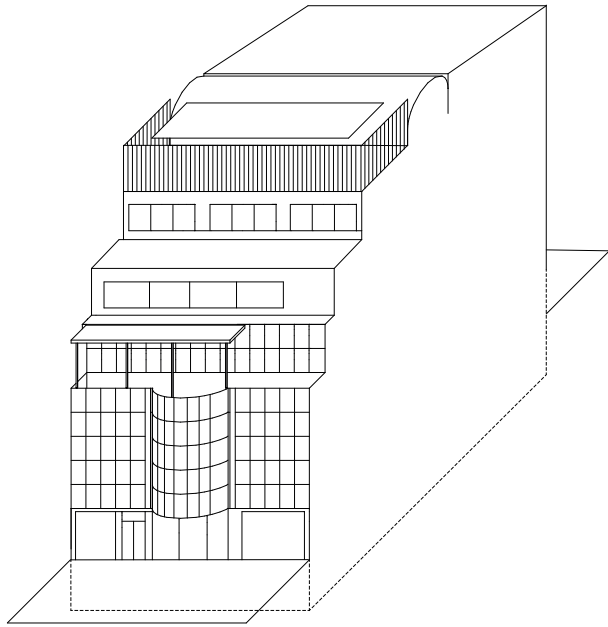
2



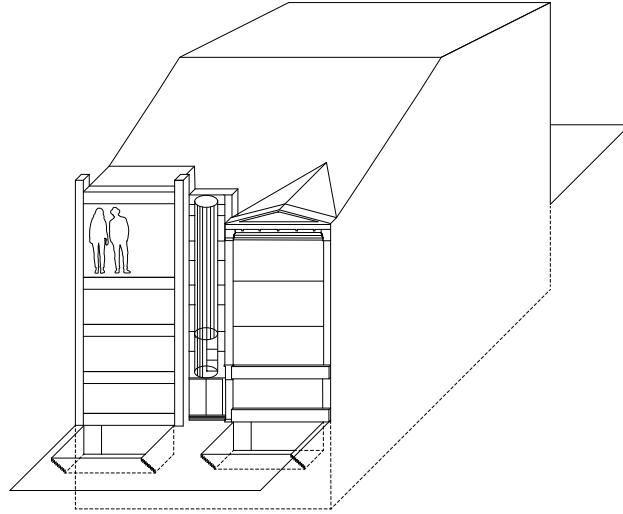
3



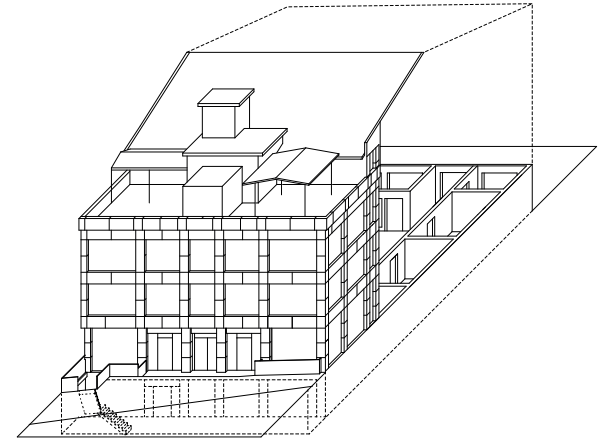
4



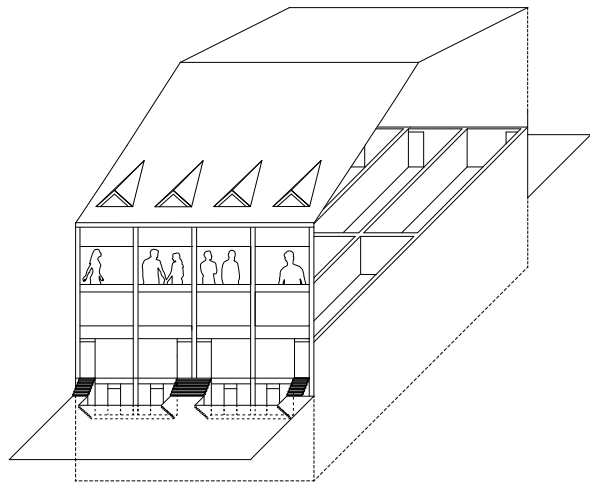
5



6



7



8



■ 5.3.n

Typologische Studien: Transformation des Gebäudegrundtyps

- 1 Erste Transformationsstufe: Produktionsgebäude (Textil- und Bekleidung)
- 2, 3 Zweite Transformationsstufe: „Bricolage“ Produktions- und Handelsgebäude
- 4, 5 Dritte Transformationsstufe: „Facelift“ Geschäftshaus / Unternehmenssitz
- 6 Dritte Transformationsstufe: „Facelift“ Großhandel
- 7 Vierte Transformationsstufe: Geschäftspassage
- 8 Fünfte Transformationsstufe: Neubau Showroomgebäude
- 9 Fünfte Transformationsstufe: Neubau Showroom-Mall (Star Arena)

1



2



3





4, 5



6



7



8

9



Quelle:
Eigene Fotos 2013, 2015, 2019.

■ 5.3.o

Dynamische Gebäudetransformation im Showroomviertel

Transformation des Gebäudebestands auf zwei Parzellen im Showroomviertel (Kasım Sokak) binnen sechs Jahren:

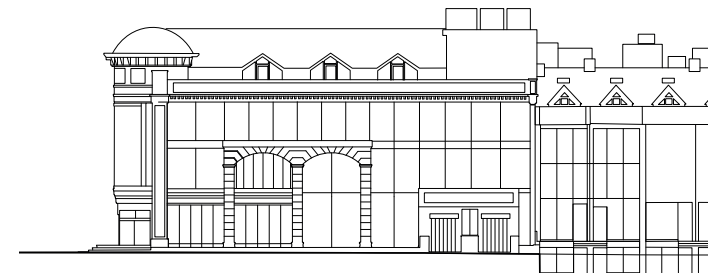
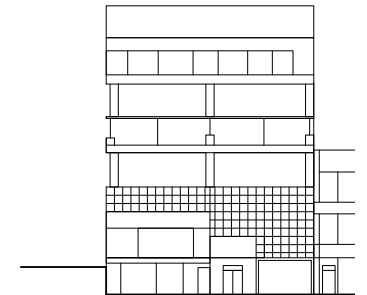
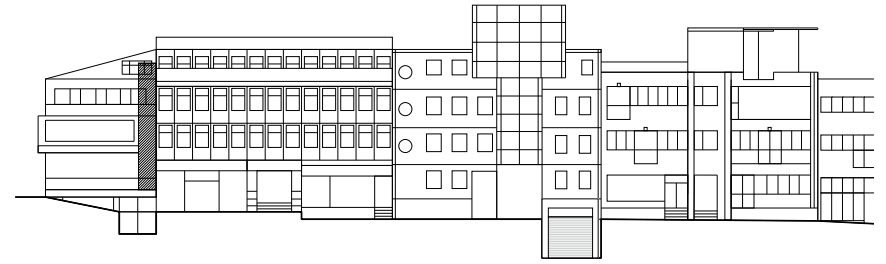
- 1 Zustand 2013: Die zwei Parzellen sind längs halbiert; es sind vier individuell gestaltete Fassaden zu sehen.
- 2 Zustand 2015: Auf der Parzelle rechts wurde offenbar ein Neubau realisiert.
- 3 Zustand 2019: Beide Parzellen wurden zum Neubau einer Einkaufspassage (AVM) zusammengefasst.

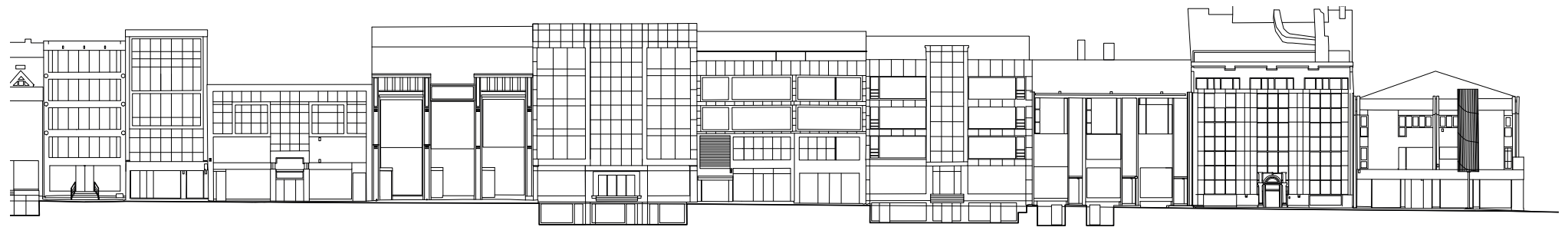
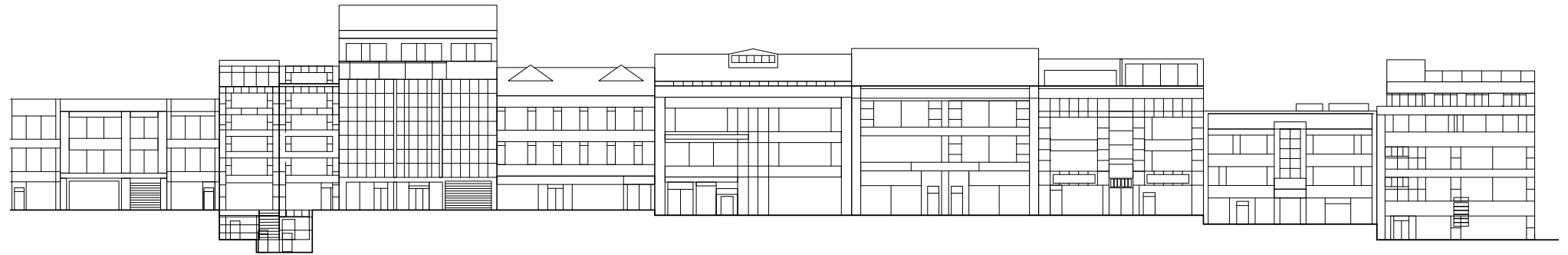
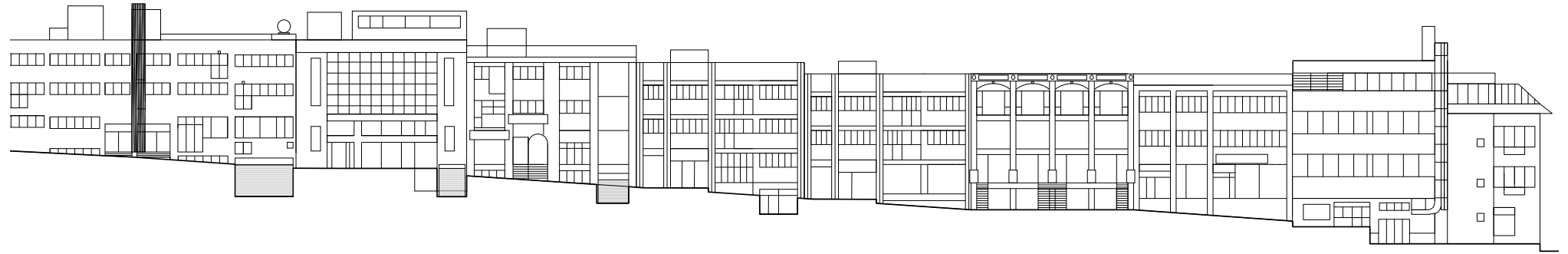




■ 5.3.p Straßenabwicklungen in verschiedenen Bereichen Merters

- 1 Seitenstraße mit Produktions- und Lageraktivitäten (Pelit Sokak)
- 2 Geschäftshäuser in repräsentativer Lage (Fatih Caddesi)
- 3 Straße im Großhandelsviertel (Gülsever Sokak)





■ 5.3.q

Visuelle Eindrücke aus verschiedenen Straßenzügen Merters



- 1, 2 allgemeine Eindrücke (Fatih Caddesi, Kasım Sokak), 2015
- 3–5 Seitenstraße mit Produktions- und Lageraktivitäten (Savur Sokak, Akasya Sokak, Sedir Sokak), 2013





6-8 Zubehörgroßhandel an den Durchgangsstraßen (Fatih und Savaş Caddesi), 2013
8 umgenutztes Wohnhaus

9 Geschäftshäuser in der Fatih Caddesi
10 ehemaliger Konzernsitz der Şahinler Holding, 2015





11-13 Straßen im Kofferhandelsviertel (Kasım Sokak, Poyrazlı Sokak, Gülsever Sokak), 2019, 2013, 2015








■ 5.3.r

Bebauungs- und Flächennutzungsplan, 2015












Geschäftsgebiete

-  Geschäfts- und Dienstleistungsgebiet
-  Geschäfts-, Dienstleistungs- und Wohngebiet
-  Geschäftsgebiete entlang der Straße
-  Tankstellen und Kfz-Wartung

Wohngebiete

-  Wohngebiet, 2 Geschosse
-  Wohngebiet, 3 Geschosse
-  Wohngebiet, 4 Geschosse
-  Wohngebiet, 5 Geschosse
-  Geschäfts-, Dienstleistungs- und Wohngebiet, GFZ 1,25, max. Höhe 15,5m

Soziale Infrastruktur

-  Verwaltungszentren
-  Grünflächen (Parks, Spielplätze)
-  Sporteinrichtungen und Sportplätze
-  Verkehrsinseln
-  Grundschulen
-  Mittelschulen
-  Technik- und Berufsschulen
-  Hochschulen und Universitätsgebiete
-  Gesundheitseinrichtungen
-  Kultureinrichtungen
-  Religiöse Einrichtungen

2015

Maßstab 1:7500



Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage des digitalen Flächennutzungs- und Bebauungsplans, erhalten vom Planungsamt Gungören, 2015.



■ 5.3.s Branding Merters als Modeviertel

1, 2 Artikel in dem Magazin *Moda Merter*, 2015

3–5 Banner und Objekte, die auf das jährliche Event "Merter Mode" hinweisen

Quelle:

Moda Merter. „Moda ve ihracatın merkezi Merter (Das Mode- und Exportzentrum Merter)“. *Moda Merter Dergisi*, MESIAD, Nr. 04/05 (2015): 96–99.

Eigene Fotos.



Moda ve ihracatın merkezi Merter

Türk tekstilinin doğum yeri olarak görülen Merter yeniden yapılıyor. Özellikle tekstil siparişlerinin Uzakdoğu'dan vazgeçip yeniden bölgeye dönmesi ve sektördeki canlanma Merter'in yüzünü değiştiriyor.

Yeni açılan kapalı otobanlar, otoban zincirlerinin gelmeye başlaması, değişen caddeleleri ve dükkanları ile Merter'in yüzü moda senterlerine bürünmeye yüzünde hızla değişiyor. Bir tarafta E-5, bir tarafta TEM otobanları, bir tarafta havacılık bulunan Merter'in organize sanayi için yapılmış altyapısı bölgeyi avantajlı bir biçimde geliştirmişti sağlıyor.

Merter'deki imalatçıların yavaş yavaş faşonculardan çıkıp moda için yapılmış binalarla satış için yapılmış altyapıya başlamasıyla birlikte de artık showroom yapmaya başladılar. Bu arada konaklama sektörü yeni yatırımlar ve yenikene siparişin dönüşümleri ile her yıl yaklaşık 54 milyon 10 milyar dolarlık hacmi yaratırken, son dönemlerde sık sık gündeme gelen Anadolu'daki otel yatırımları da tedrici olarak bölgeye canlanıyor. Merter bölgesi 5000 bin metrekare bir alana kapsar ve 7-8 bin kadar firmayı barındırır. Türkiye'nin yıllık ihracatına 4-5 milyar dolar katkı sağlamaktadır.

Merter'in kuruluşu 1960'lara dayanır. Su an Veyis Karan Camii'nin olduğu yer Merter'in merkezidir. 1985 ve 1990 yılları Kırkpınar çarşısı yapılan Altmerter büyük ve modern bir site.



Merter kentsel dönüşüm kapsamında olup kolay dönüşümü ile açık hava AVM dediğimiz toptan satış mağazaları, çarşılar ve showroom'lar yapılmaya başlandı. Merter modanın, ihracatın merkezi oluyor.

Kumaş firmaları burada gerçekleştiriliyor. Kurduğumuz bu siteyle Merter Sitesi adını almış. Yıllar içinde gelişip büyüyen bu sitede artık Merter olarak anılır. Tekstil cennetidir. Ülkemizin en çok genişlettiği merkezi bir yerdir olduğu için artık modanın merkezi olarak tanınan bir sentir olmuştur.

Bugünkü resmi adıyla "Merter Tekstil Merkezi"nin yer aldığı Merter, İstanbul'un yeni, fakat ekonomiyi katkısı itibarıyla alınıyor. Bir zamanlar kentelemlerin albar etmediği Merter bugün, tekstil ve moda için en uygun, hem ihracatçı hem alıcılar için en uygun, dünyada tek olan bir bölgedir.

Merter kentsel dönüşüm kapsamında olup kolay dönüşümü ile açık hava AVM dediğimiz toptan satış mağazaları, çarşılar ve showroom'lar yapılmaya başlandı. Geniş cadde ve sokaklar ile yerli yabancı ziyaretçilerin ilgisiyle devam etmektedir. Ayrıca dönüşüm çalışmalarında bazı sokaklar trafiğe kapatılarak piket uygulamaya geçmiştir. Yapılan bu çalışmalar neticesinde diğer bölgelerden Merter'e bir güç başlamıştır. Vaziyet binaları artık Merter'de gerçekleştirilmektedir. Bu konuda ciddi bir strateji yapılmaktadır.



Buğün Türkiye'nin tamamı Merter'e ulaşırken yurtdışından 100'e yakın ülkeden ziyaretçi ve alım heyetleri Merter'e gelmektedir.

Merter'in moda merkezi olması yönünde yapılan çalışmalar devam etmekte birlikte, yeni yatırımlarla altyapı yapılmış olup orta ve uzun vadede bu projenin hayata geçmesi için çalışmalar başlanmıştır.

Ekonomi konularının başlıcaları ve başlıcaları Merter'e davet edilerek bilgilendirilmiştir. Hazırlanmış, seçilen konularına yaklaşımlar yaratılması çalışmaktadır.

Firmaların fizyolojik olarak eğitim vermek üzere MESIAD bünyesinde "Eğilim Etkin" programı devam etmektedir.

Bilginin çok değerli olduğu bir rekabet çağında bulumaktayız. Bilimsel çalışmak, verileri dayalı planlamalar yapmak Merter'i geliştirebilir. MESIAD olarak Merter'in bilgi bankasını oluşturmak ve bir ekonomik emvattırını oluşturmak üzere bir proje hazırlanmaktadır. Çok yakında

Merter'in dijital durumu ve ekonomik potansiyelini net verilerle analiz edilebileceği ve sonuçlarından her bir tarafın yararlanabileceği.

Anırsun Birliğine girme yolunda ilerleyen ülkemizin sektör ve bölge sorunlarını çözümü için en etkin gücü en iyi toplum kurumları olacaktır. Merter'in ve özellikle tekstil sektörünün en önemli aklı topluluk kuruluğu olan MESIAD üzerine diğer bir güvencimiz tüm gücümüz en iyi şekilde yerine getirmek için çalışmalarını sürdürmektedir.

Merter tüm firmaların vereceği küçük destekler ve ayrı çabalarıyla bulumla birliktir MESIAD'ın gücünün her gün için artmasını sağlayacaktır. Bu güç yine Merter'in gelişmesi, sorunların çözümü ve fcaat faaliyetlerin artırılması için kullanılacaktır. Özgün merter'in konumunu için yapılan çalışmalar neticesinde birliktir uygulanan projelerle oluşacaktır. Zaman biriktiler zamanıdır. Tüm firmalar, MESIAD çatısı altında güç birliğine davet ediyoruz.

Veyis Karan Camii ve çevresinden görünüm.



■ 5.3.Xa

Exkurs: Das Projekt "Merter Fashion Center" – Planungen zur Umgestaltung der Straßenräume und Fassaden im Großhandelsviertel



- 1 Projektgebiet
- 2, 3 Entwurf der Architekt*innen zur Umgestaltung der Fassaden (Umgang mit störenden Elementen, Zwischenstand August 2015)

Quelle:

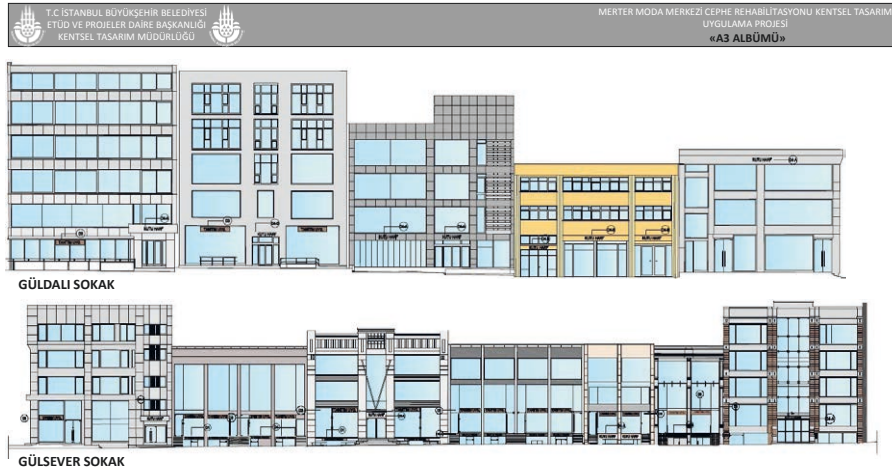
„Merter Fashion Center“. Präsentationsfolien, Istanbul, August 2015. In digitaler Form erhalten im Oktober 2015



- 4, 5 finale Ric tlinien für die Fassadengestaltung im Projektbericht
- 6 Anweisung zur Entfernung von Werbeplanen
- 7 Rendering der „bereinigten“ Fassaden; die Gestaltung zur Fußgängerzone wurde hier nicht aufgenommen

Quelle:

„Merter Moda Merkezi Cephe Rehabilitasyonu Kentsel Tasarım Uygulama Projesi (Merter Modezentrum Fassadenerneuerung Urban Design Projekt)“. T.C Istanbul Metropolitan Municipality, Studies and Projects Department, Urban Design Directorate, o. J., in digitaler Form erhalten im August 2019.



34



39



2. Dış Duvarlar ve Cephe Kaplama Elemanları

Yukarıda belirttiğimiz gibi proje alanı kapsamına giren binaların büyük bir çoğunluğu cephe kaplamasına sahiptir. Cephe kaplamaları kimi binalarda yeni ve temiz iken bazı yapılarda oldukça yıpranmış ve/veya kirlenmiştir. Bu tür durumlarda cephe kaplamaların kirli olan binaların cephe kaplamalarının uygun yöntemlerle temizlenmesi önerilmiştir.

Binaların tamamına değil de binada kısmi olarak cephe kaplaması uygulanmış durumlar mevcuttur. Bazı örneklerde kısmi kaplamaların kendi içinde dahi farklı tip ve modellere sahip olduğu binalar görülmektedir. Sokak silüetinde bu binalar kötü ve uyumsuz bir görüntü yaratmaktadır. Bu tür binaların üzerinden bulunan tamamlanmamış ve/veya kısmi kaplamaların kaldırılması uygun görülmüştür.



29



Selvi Sokak

45

■ 5.3.Xb

Exkurs: Das Projekt "Merter Fashion Center" – Planungen zur Umgestaltung der Straßenräume und Fassaden im Großhandelsviertel



BİNA CEPHE VEYA BAHCELERİNDEKİ
TANITIM UYGULAMALARI
Madde 6.1'e göre
Binaların normal kullanım farklı işyerleri
tasarımından kullanımlarına haliyle binaların
normal kat cephelelerine tanıtım elemanı
konulamaz.
Madde 6.2'e göre
Bodrum, zemin veya asma katta faaliyet
gösteren işyerlerine ait tanıtım elemanları;
yüksekliği azami 1 m, derinliği azami 0,3 m
olacak ve yaya dolaşımını engellemek
kaydıyla işyeri cephesi boyunca konulabilir.
Madde 6.3'e göre
Bodrum, zemin veya asma katta biden fazla
işyerinin olması halinde işyerlerinin
tanıtım unsurları arasında uyumlu
aranacaktır. Son uygulamaya önceden
standartlara uygun olarak yapılan uygulamaya
uyumak zorundadır.

■ TANITIM ELEMANI
■ ORTAK TANITIM UYGULAMASI
■ KUTU HARF UYGULAMASI



Transformation einer Fassade gemäß der
Planvorgaben:

- 1 Fassade im Jahr 2015
- 2 Vorgaben der Architekten
- 3 Fassade im Jahr 2019

Quellen:

Eigene Fotos 2015, 2019.

Tümaş, und RMJM. „Merter Fashion Center: Gülsever
Sokak“. Präsentationsfolien, Istanbul, 27. Oktober 2015.

Umgestaltung der Straßenräume (Zustand 2019): neue Pflasterung, Räume, Straßencafés



Quellen:
Eigene Fotos 2019.

5.4 Architektur: Das Geschäftshaus von Yilmaz Giyim



mesiad
SANAYICI VE İŞ ADAMLARI DERNEĞİ

GRUP

Fblue
ORA

DENİMSEL

EMEK KUMAŞ

İŞ MERKEZİ

SADIRCIHANCIKCI
KRALIK
0532 609 45 4

■ 5.4.a Städtebauliche Situation

- 1 Lageplan
- 2 Räumliche Integration in den Block
- 3 Seitliche und frontale Ansicht von der Fatih Caddesi, im Vordergrund der Platz mit Tiefgarage

Quelle:

Eigene Darstellung auf Basis eines digitalen Datensatzes, erhalten vom Planungsamt Güngören, 2015, sowie Vor-Ort-Beobachtungen und Google Streetview (rechts). Eigene Fotos.





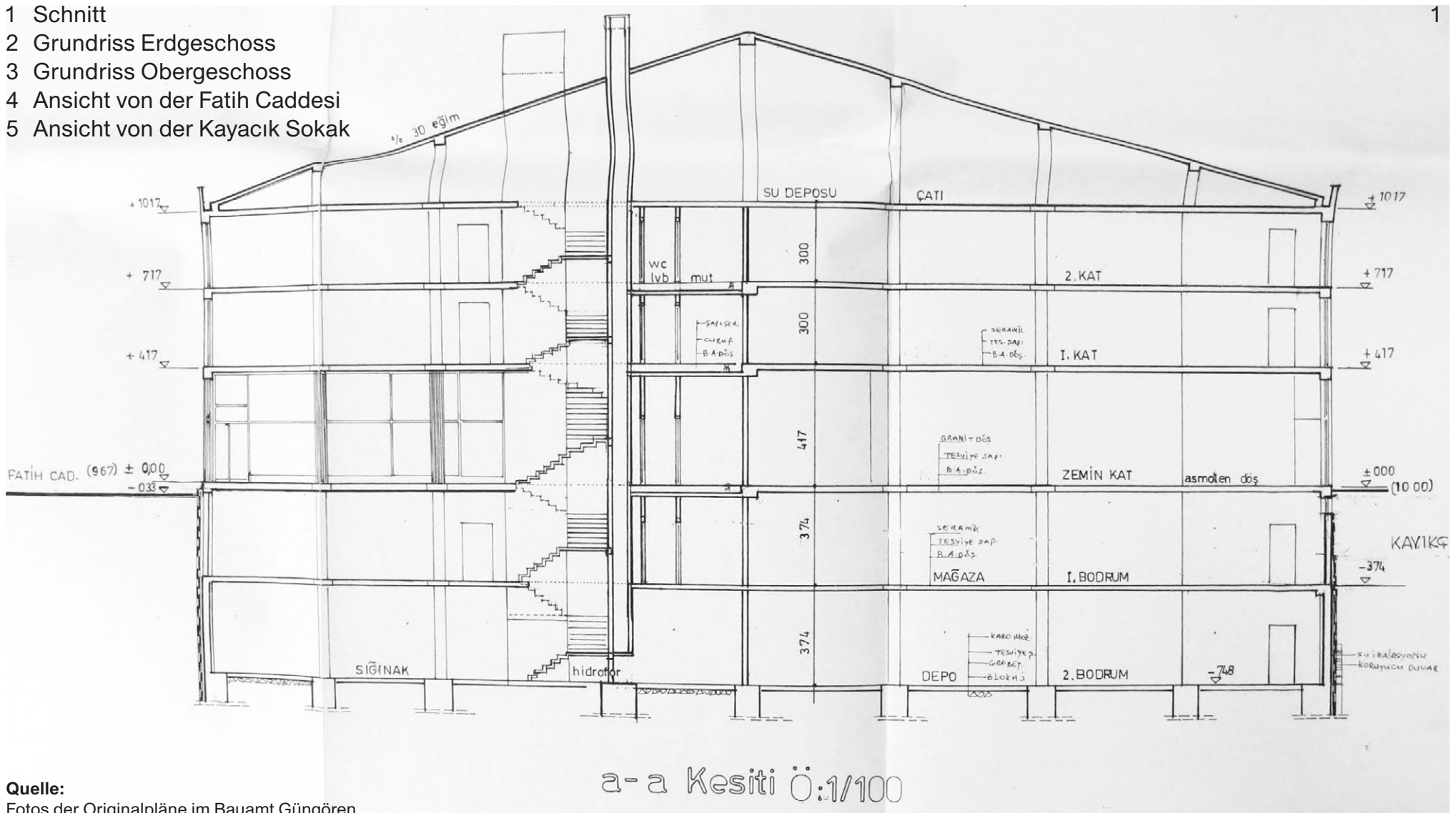
3



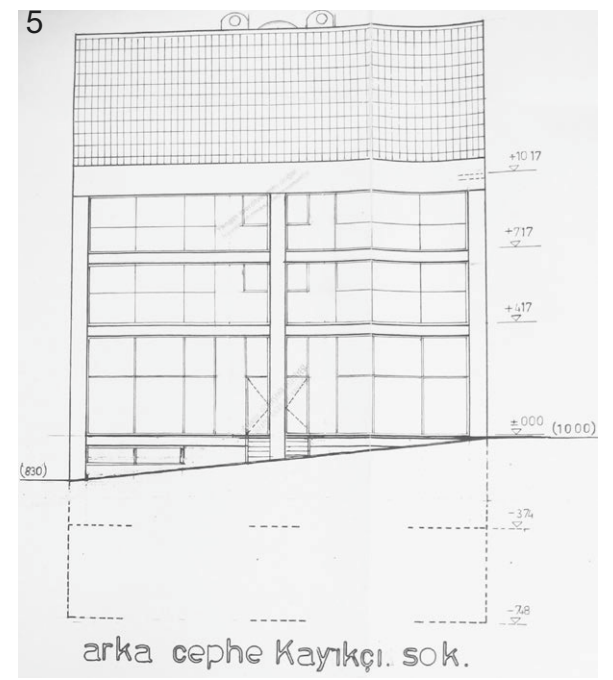
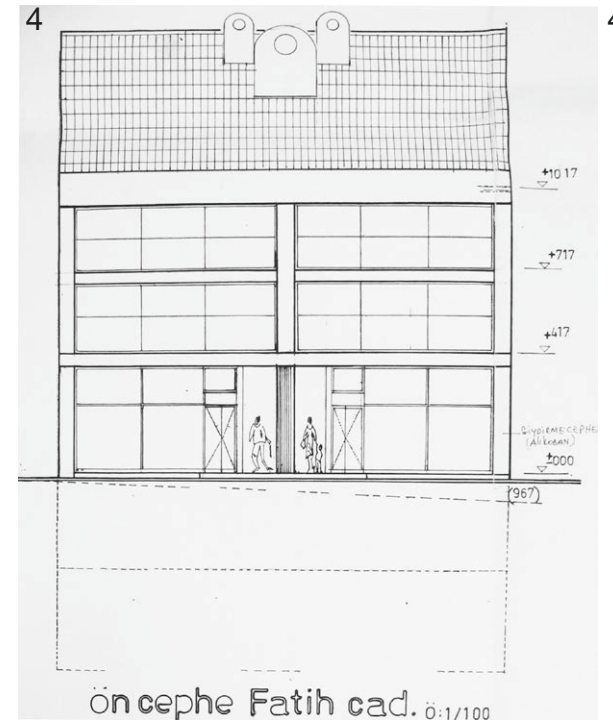
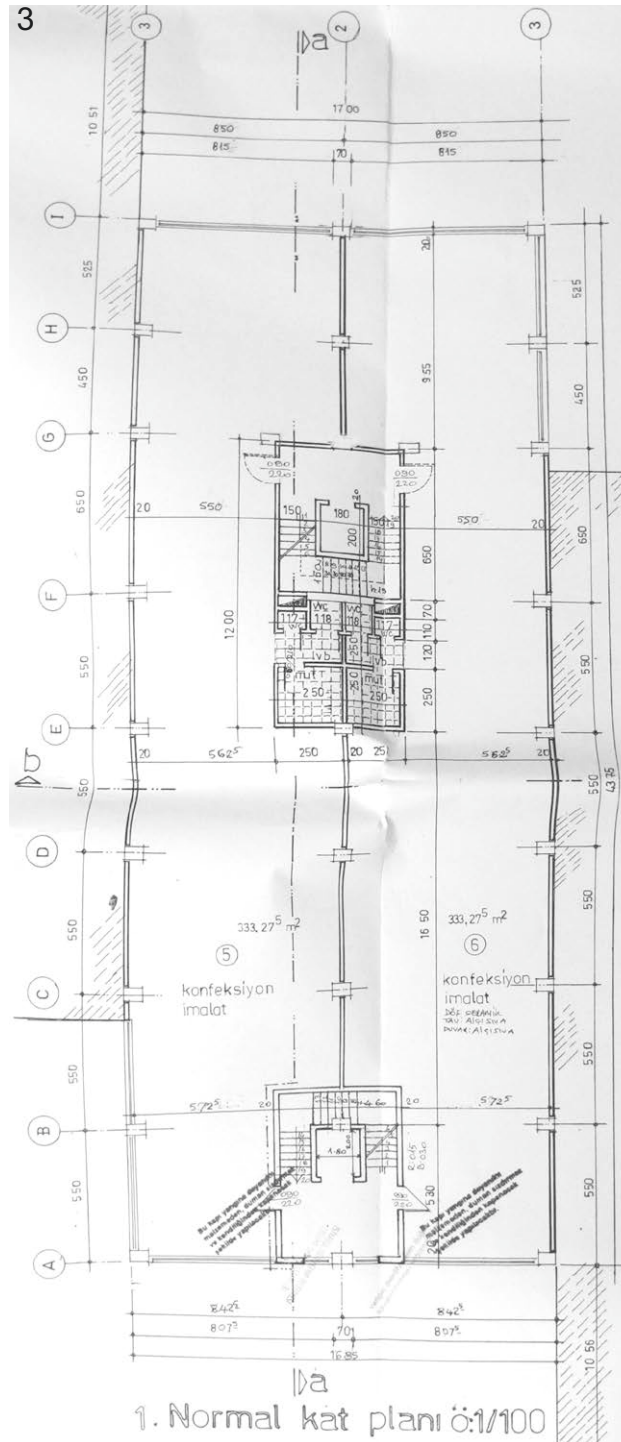
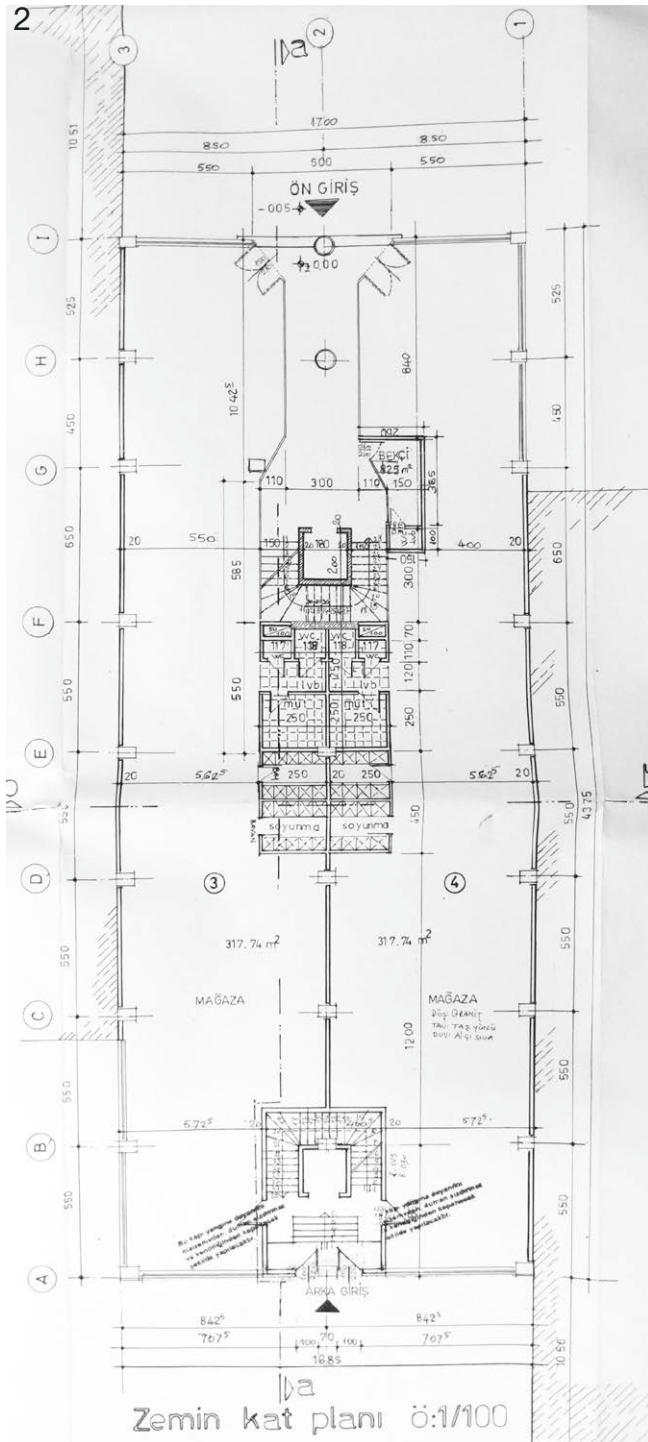
■ 5.4.b

Planzeichnungen aus dem Bauantrag des Gebäudes, 2002

- 1 Schnitt
- 2 Grundriss Erdgeschoss
- 3 Grundriss Obergeschoss
- 4 Ansicht von der Fatih Caddesi
- 5 Ansicht von der Kayalık Sokak



Quelle:
Fotos der Originalpläne im Bauamt Güngören.



■ 5.4.c
Gebäudeanalyse, Situation 2015

1, 2



3

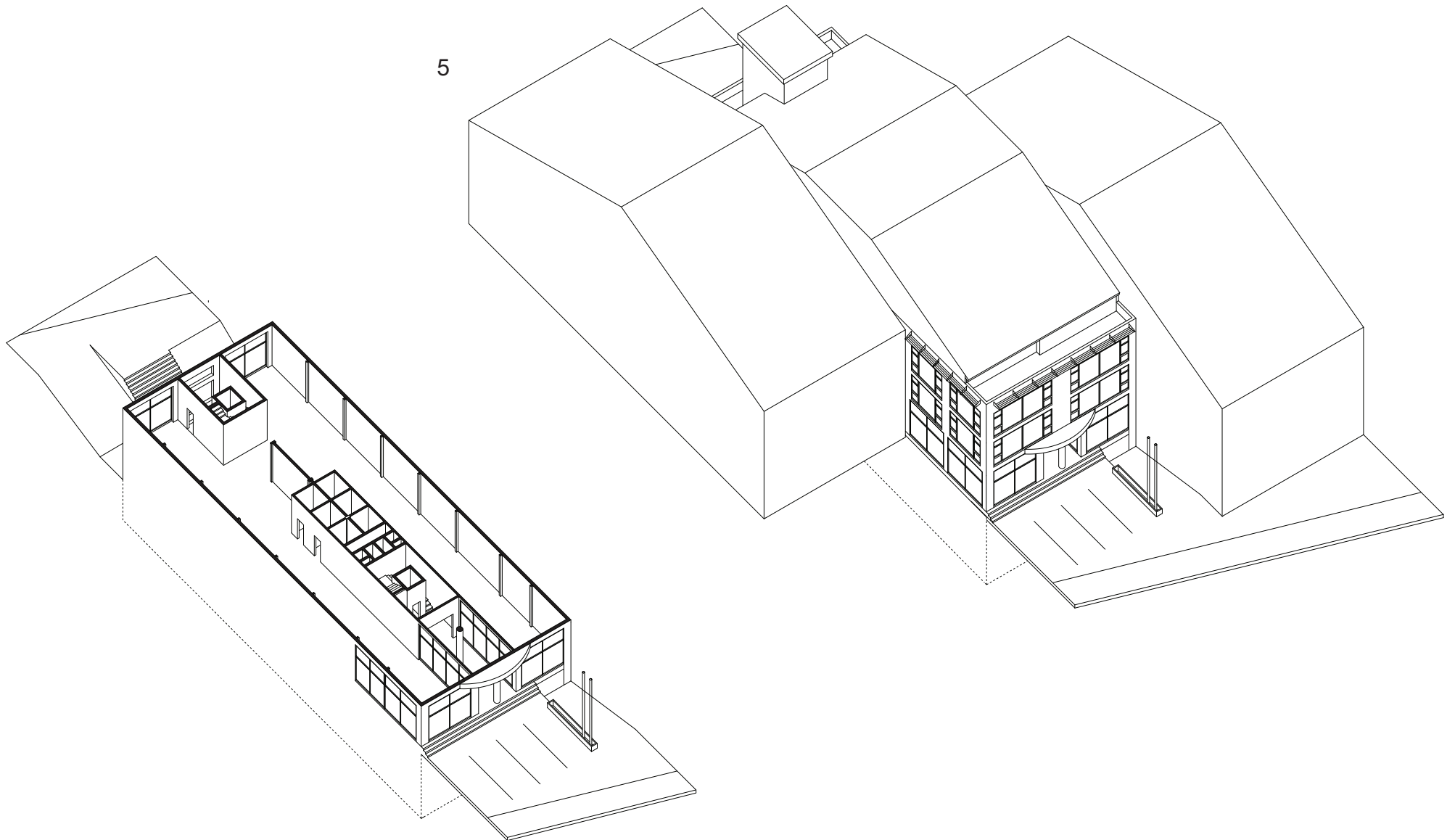


- 1 Foto Fassade zur Fatih Caddesi
- 2 Foto Fassade zur Kayacık Sokak
- 3 Ansicht Fatih Caddesi
- 4 Isometrie Grundriss Erdgeschoss
- 5 Isometrie Gebäudevolumen

Quellen:
Eigene Fotos, eigene Darstellungen nach Bauantrag
(Bauamt Güngören) und Vor-Ort-Beobachtungen.

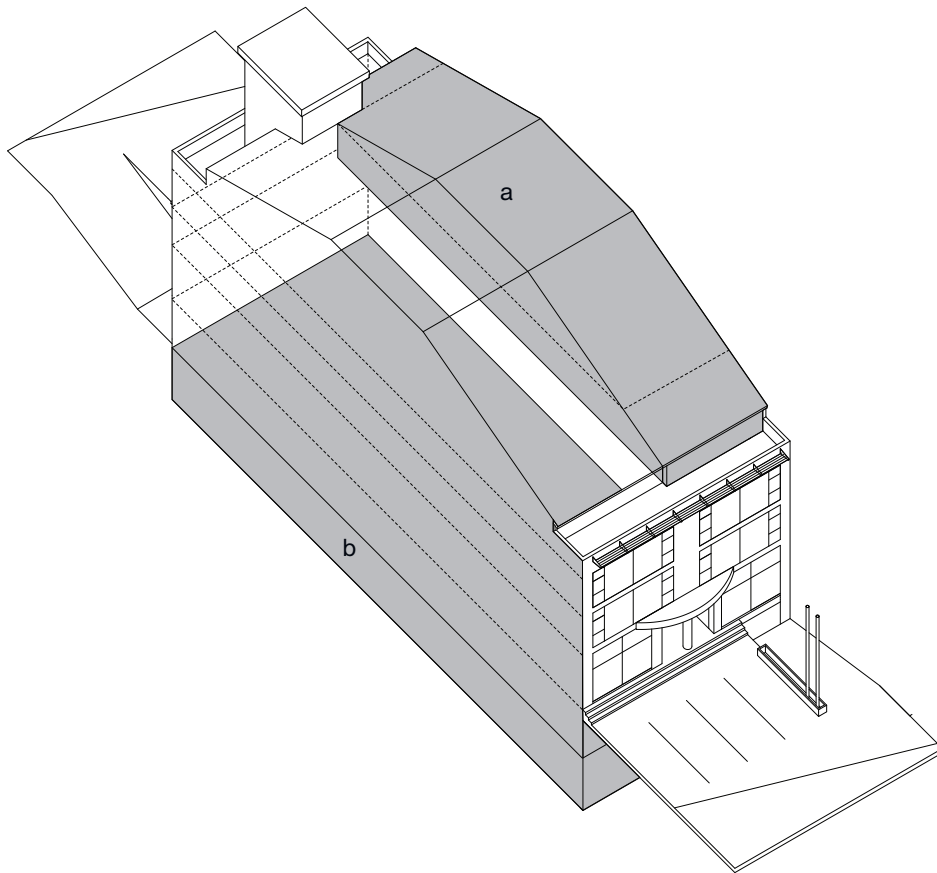
4

5



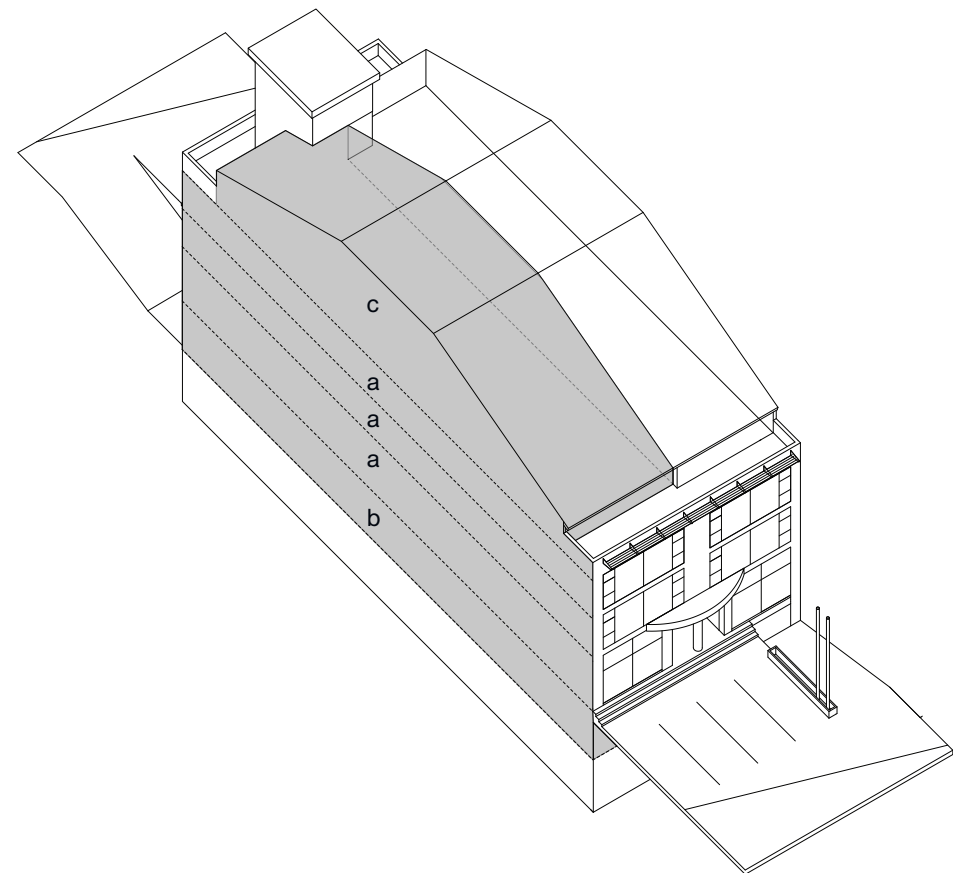
■ 5.4.d Gebäudenutzung

1 Nutzungsbereiche Yilmaz Giyim



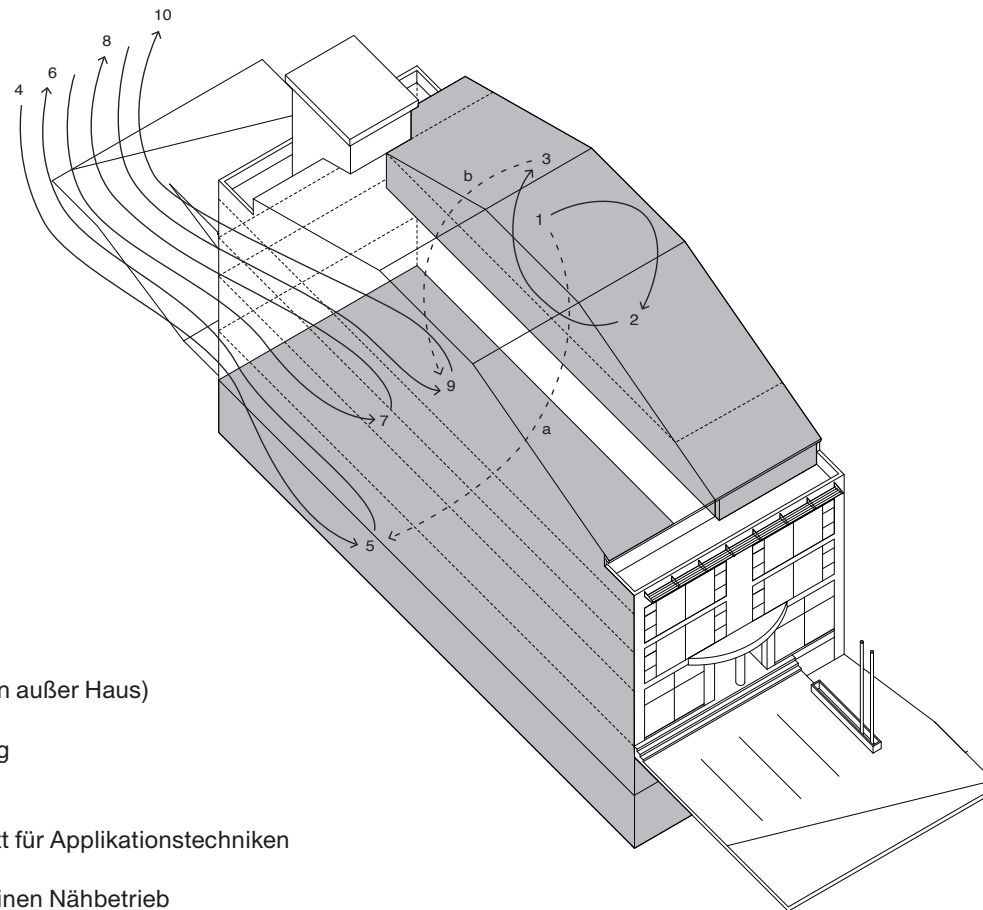
- a Geschäftsführung, Produktionsmanagement, Showroom und Modellabteilung in den zwei Dachgeschossen
- b Zuschnitt, Qualitätskontrolle und Verpacken der Waren im zweiten Untergeschoss

2 vermietete Flächen



- a Großhandelsgeschäfte in den drei Hauptgeschossen
- b Lager (Großhandel)
- c Büronutzung

3 Arbeitsabläufe und Warenfluss im Gebäude



- 1 Musterabteilung (ggf. Spezialwerkstätten außer Haus)
- 2 Präsentation im Showroom
- 3 Produktionsorganisation, Stoffbestellung
- 4 Stofflieferung
- 5 Zuschnitt und Etikettierung
- 6 Versand der Vorderteile in eine Werkstatt für Applikationstechniken
- 7 Qualitätskontrolle
- 8 Versand aller zugeschnittenen Teile in einen Nähbetrieb
- 9 Qualitätskontrolle, Bügeln, Etikettieren, Verpacken,
- 10 Versand an Kunden / Übergabe an Spedition

- a Schnittmuster und Instruktionen
- b Inspektion der Ware

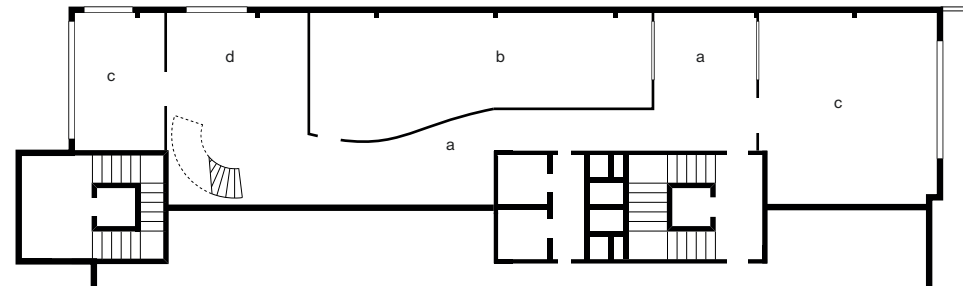
Quellen:

Eigene Darstellungen nach Bauantrag (Bauamt Güngören),
Vor-Ort-Beobachtungen und Interviews mit Yilmaz Giyim.

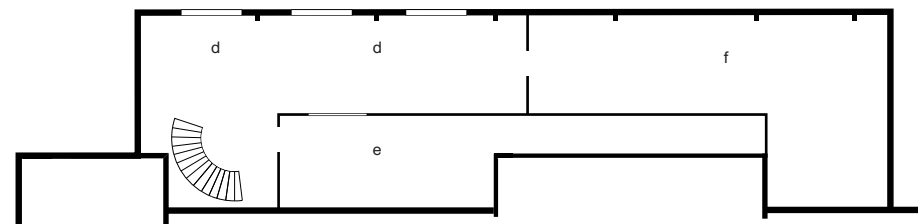
■ 5.4.e Geschäfts- und Produktionsräume von Yilmaz Giyim

1. Geschäftsräume im ersten und zweiten Dachgeschoss
(schematische Grundrisse), 2015

- a Empfang, Besucherbereich
- b Showroom
- c repräsentative Büros
- d Arbeitsbereiche Produktionsmanagement
- e Modellabteilung
- f unbekannt



DG 1



DG 2

a



b



c

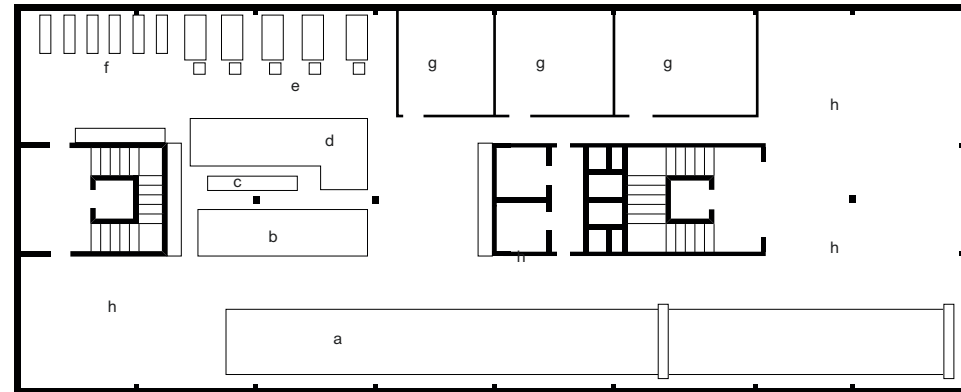


d, e



2. Produktionsfließen im zweiten Untergeschoss (schematischer Grundriss), 2015

- a Schneidetisch
- b Zuschnitt Handarbeit
- c Förderband zur Gebäuderückseite
- d Tische für die Verpackung der Waren
- e Qualitätskontrolle
- f Bügeltische
- g Büros/Nebenräume
- h Lagerflächen



UG 2

a, h



f



d, c



Quellen:

Eigene Darstellungen nach Bauantrag (Bauamt Güngören), Vor-Ort-Beobachtungen und Interviews mit Yilmaz Giyim. Eigene Fotos.

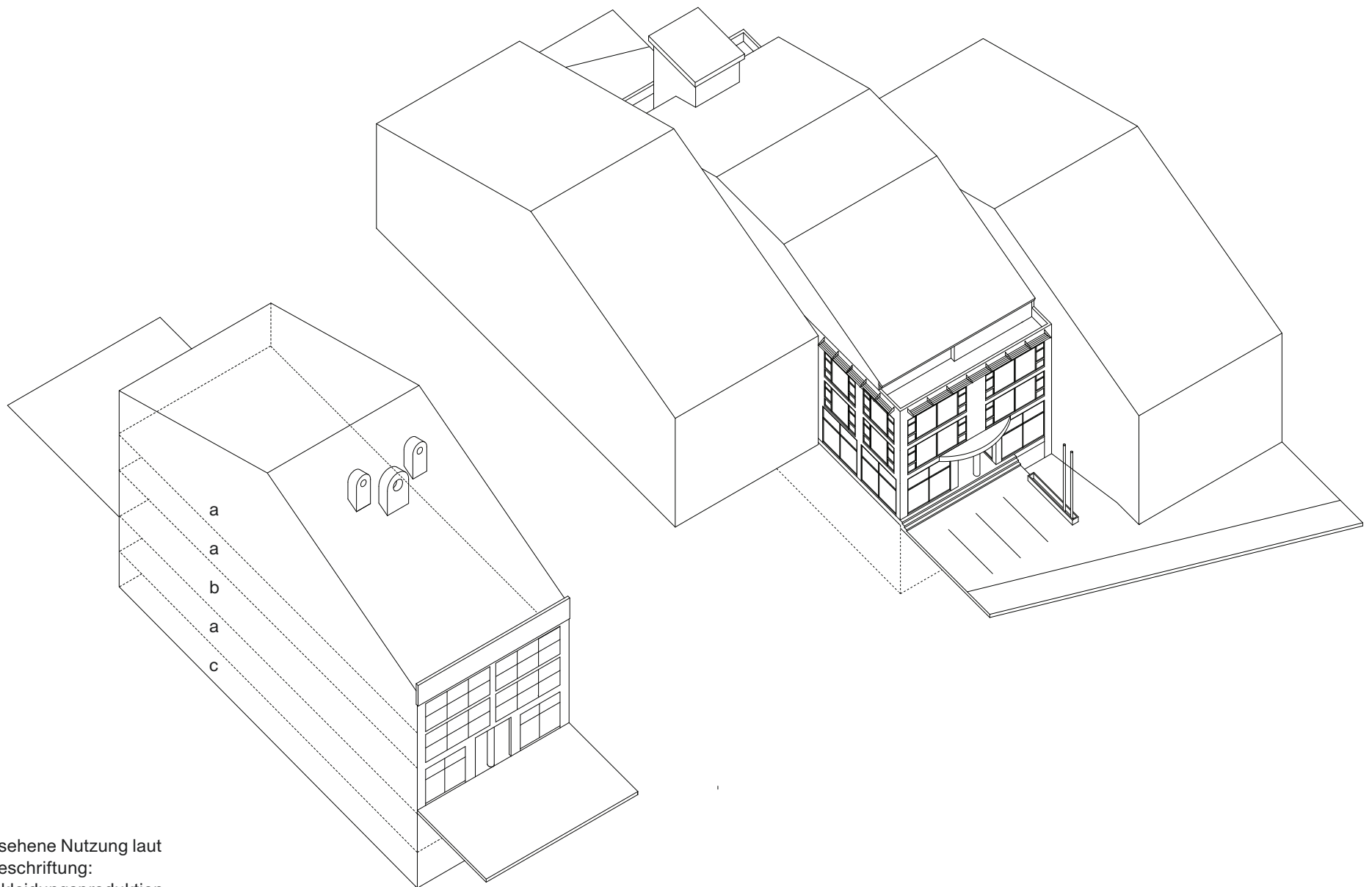
■ 5.4.f

Genehmigte und gebaute Gebäudeform

- 1 Gebäudeform und -nutzung nach Bauantrag
- 2 Tatsächliche Gebäudeform im Jahr 2015

Quellen:

Eigene Darstellungen nach Bauantrag (Bauamt Güngören),
und Vor-Ort-Beobachtungen.



Vorgesehene Nutzung laut
Planbeschriftung:
a Bekleidungsproduktion
b Geschäft
c Lagerfläche, Luftschutzraum

■ 5.4.Xa

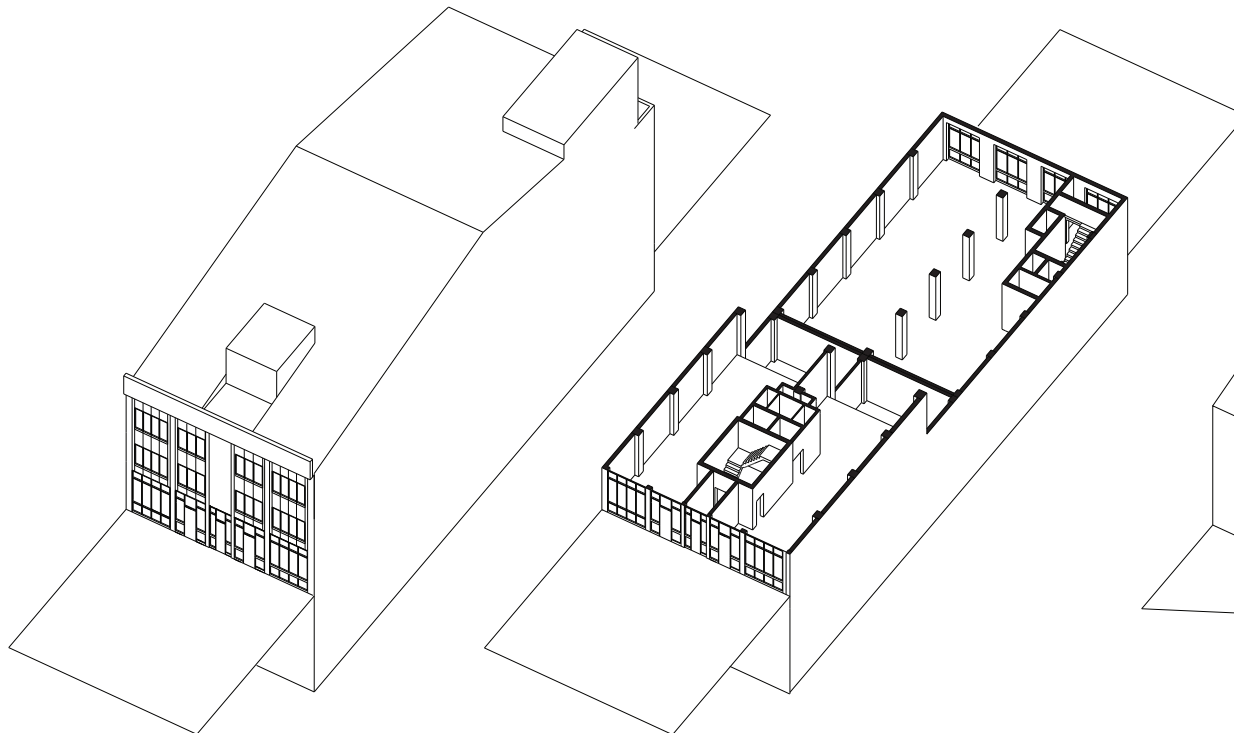
Exkurs: Mehrfache Gebäudetransformation in Merter – vom Produktionsgebäude zur Showroom-Mall

- 1 Gebäude für den Holzhandel nach Bauantrag aus dem Jahr 1986
(Isometrie Gebäudevolumen und Innere Struktur)
- 2 Gebäude nach Umbau zum „Çarsi“ (Passage mit Großhandelsgeschäften),
Zustand 2015 (Isometrie Gebäudevolumen und Innere Struktur)
- 3 Ansicht von der Nar Sokak im Jahr 2015
- 4 Neuabu einer Showroom-Mall auf zwei Grundstücken (Isometrie Gebäudevolumen)

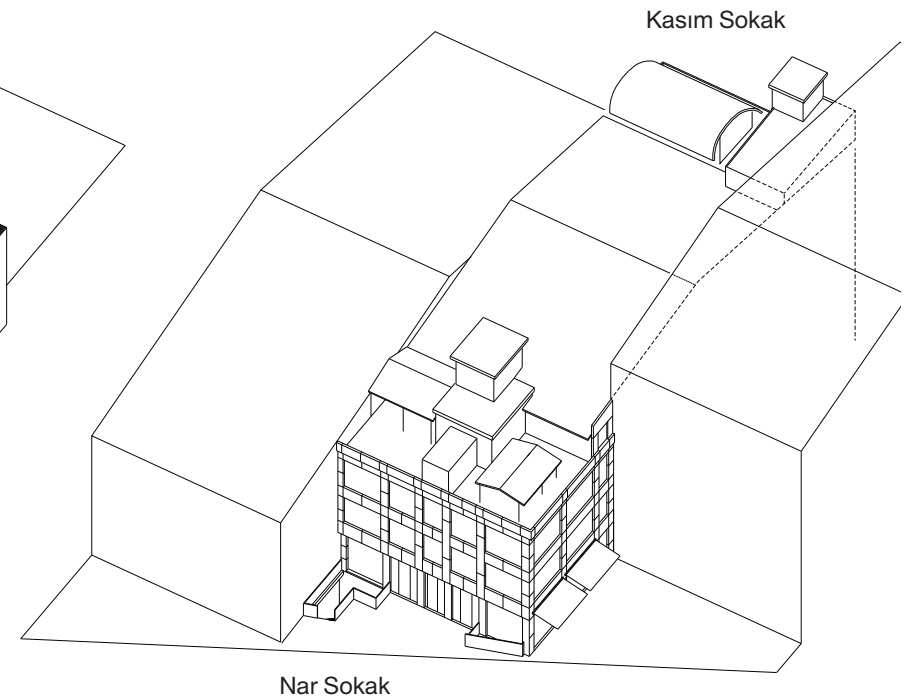
Quellen:

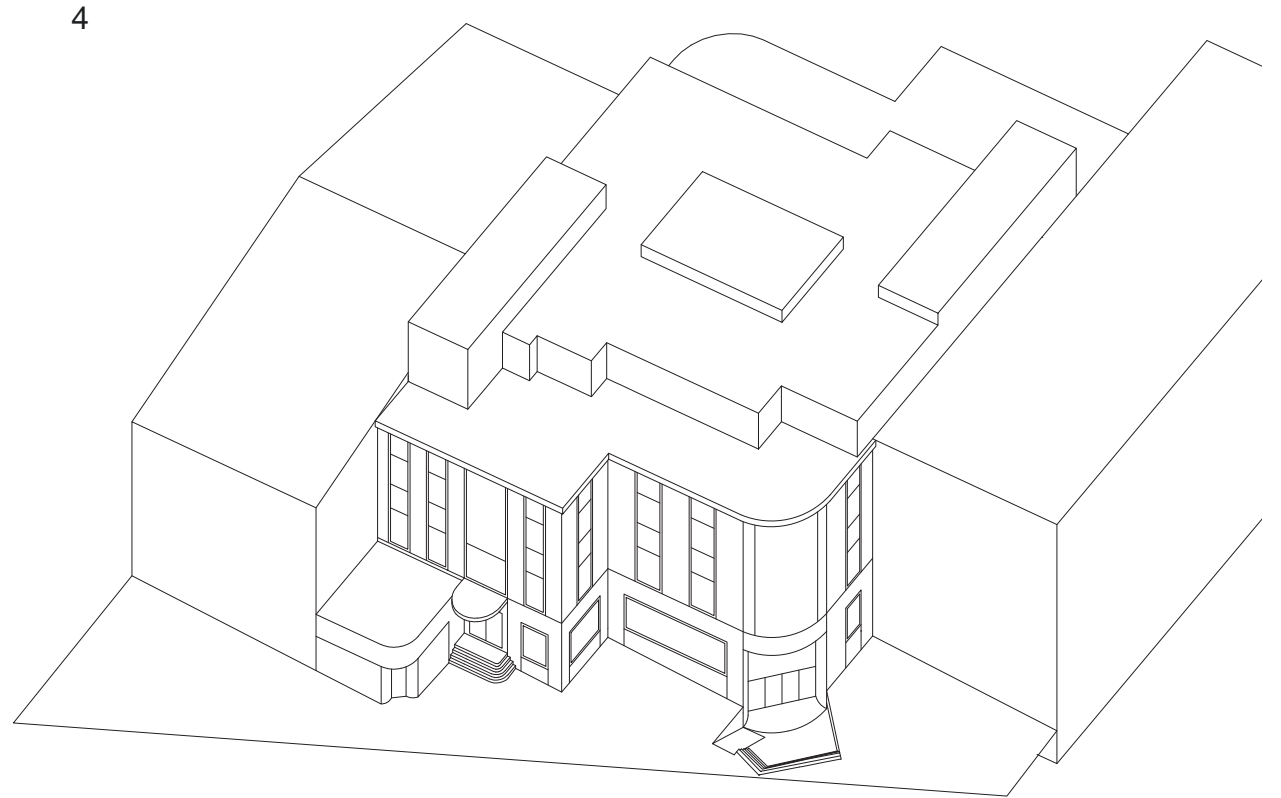
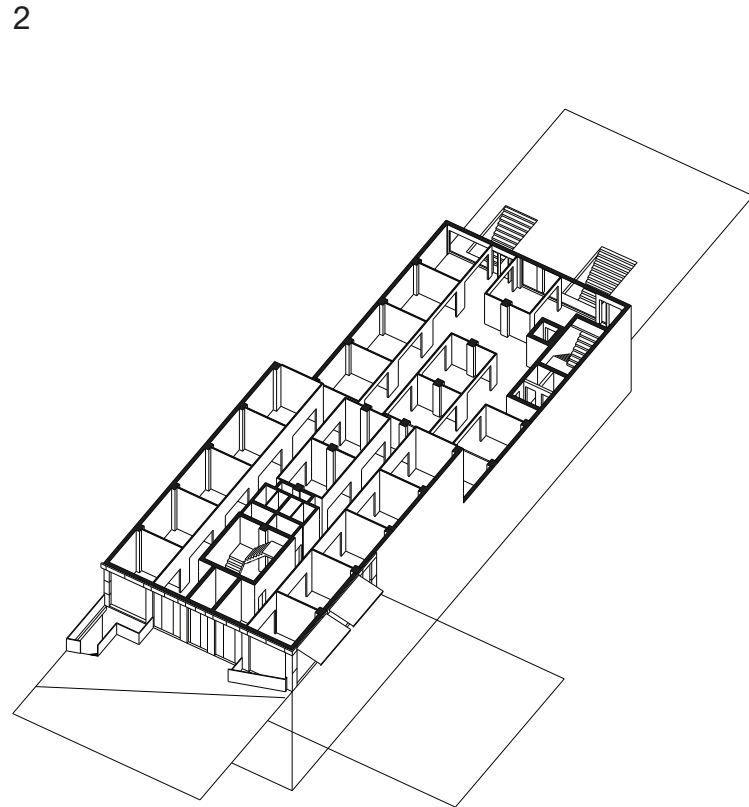
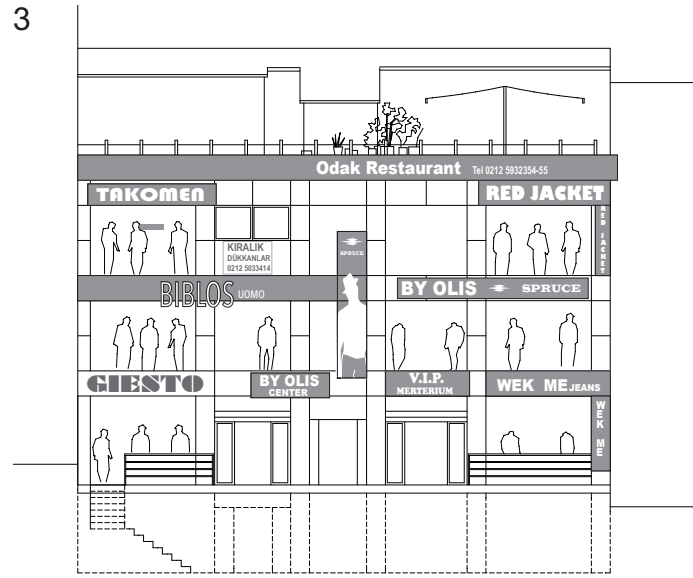
Eigene Darstellungen nach Bauantrag (Bauamt Güngören),
und Vor-Ort-Beobachtungen und Fotos.

1



2





■ 5.4.Xb

Exkurs: Mehrfache Gebäudetransformation in Merter – vom Produktionsgebäude zur Showroom-Mall

1



2

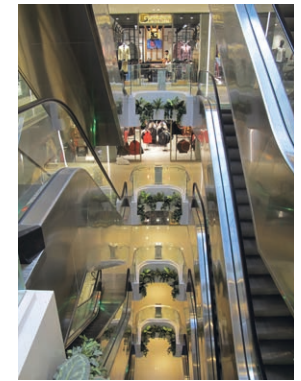


- 1 Ansicht des „Çarşı“ von der Nar Sokak und Treppe zur Passage im ersten Untergeschoss, 2015
- 2 Ansicht von der Kasim Sokak und Treppe zur Passage im zweiten Untergeschoss, 2015
- 3 Passage im ersten Untergeschoss, 2015
- 4 Nebau der „Carlot AVM“ im Jahr 2019, Ansicht von der Nar Sokak und Rolltreppen im Innern

3



Quellen:
Eigene Fotos.



4



Kapitel 6. Çorlu-Velimeşe: Peri-urbane Produktionsplattform

6.1 Akteur und Netzwerk: Die Jeanswäscherei Aksu Yikama in Çorlu-Velimeşe

Bild rechts:

Manuelle Bearbeitung von Jeans bei Aksu Yikama (Name geändert), eigenes Foto 2015.



■ 6.1.a

Steckbrief Aksu Yikama, Stand 2015



Auftragnehmer / Second-Tier-Supplier



1968 gegründet



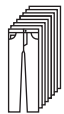
Produktionsaktivität: Waschen und Färben von Kleidung (vorwiegend Jeans)



ca. 200 Beschäftigte



Fabrik in Çorlu-Velimeşe, ca. 8 000 m² Produktionsfläche



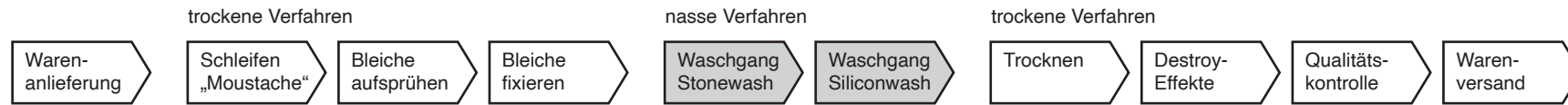
Produktionskapazitäten: täglich 25 000 Jeans in der Wäscherei
und 12 000 Kleidungsstücke in der Färberei

Quellen:

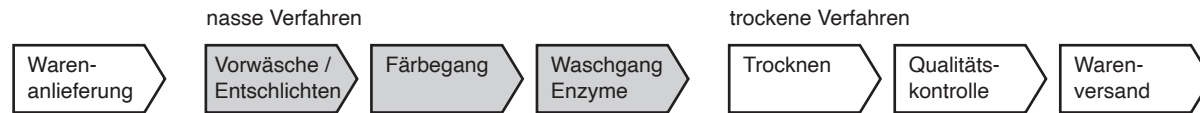
Eigene Darstellung nach Interview Aksu Yikama (2015), Unternehmens-Homepage (Gründungsdatum), eigene Berechnung (Produktionsfläche)

■ 6.1.b

Arbeitsprozesse bei Aksu Yikama



Ablauf der Arbeitsprozesse beim Waschen von Jeans (Beispiel)



Ablauf der Arbeitsprozesse beim Färben von Kleidung (Beispiel)

Quellen:

Eigene Darstellung nach Interview Aksu Yikama (2015), Unternehmens-Homepage, Fabrikbesichtigung

■ 6.1.c Arbeitsprozesse bei Aksu Yikama (2015)

„Trockene“ Verfahren:

- 1 Anbringen von punktuellen „Destroy“-Effekten mit Schleifgeräten
- 2 Gezieltes Aufsprühen von Bleichmittel
- 3 Manuelle Bearbeitung mit Schleifmittel für den „Whiskers“-Effekt
- 4 Qualitätskontrolle



„Nasse“ Verfahren:

- 5 Befüllung einer Färbemaschine mit einer Kapazität von ca. 250 kg
- 6 Befüllung einer Waschmaschine mit einer Kapazität von ca. 200 kg
- 7 Blick in eine Waschmaschine nach dem „Stonewash“-Waschgang



■ 6.1.d

Unternehmensstruktur und -standorte der Firmengruppe Aksu

Aksu Firmengruppe

<u>Aksu Yikama</u> seit 1968	<u>Aksu Giyim</u> seit 1996	<u>Aksu Konfeksiyon</u> seit 2002	<u>Aksu Makina</u> seit 1999	<u>Ak-Su Makina</u> seit 2009
Wäscherei und Färberei	Bekleidungsproduktion Jeans und gefärbte Hosen	Bekleidungsproduktion Jeans und gefärbte Kleidung	Produktion industrieller Wasch- und Färbemaschinen	Produktion industrieller Wassertanks
Firmensitz Istanbul, Güne' li Fabrik in Çorlu (seit 2000)	Firmensitz Istanbul, Güne'li	Firmensitz Istanbul, Güne'li Fabrik nahe Düzce (seit 2013) ¹	Istanbul, Organisierte Industriezone "kitelli	Firmensitz Istanbul, Güne'li ²

1 Anfang 2020 war auf der Website von Aksu Konfeksiyon eine weitere Unternehmensadresse in der Organisierten Industriezone Malatya in Zentralanatolien angegeben.

2 Die Unternehmenswebsite gab hier 2016 einen weiteren Standort in Erbil, Irak, an.

Quelle:

Eigene Darstellungen, Unternehmenswebsite, Interview Aksu Yikama (2015), Google Maps.

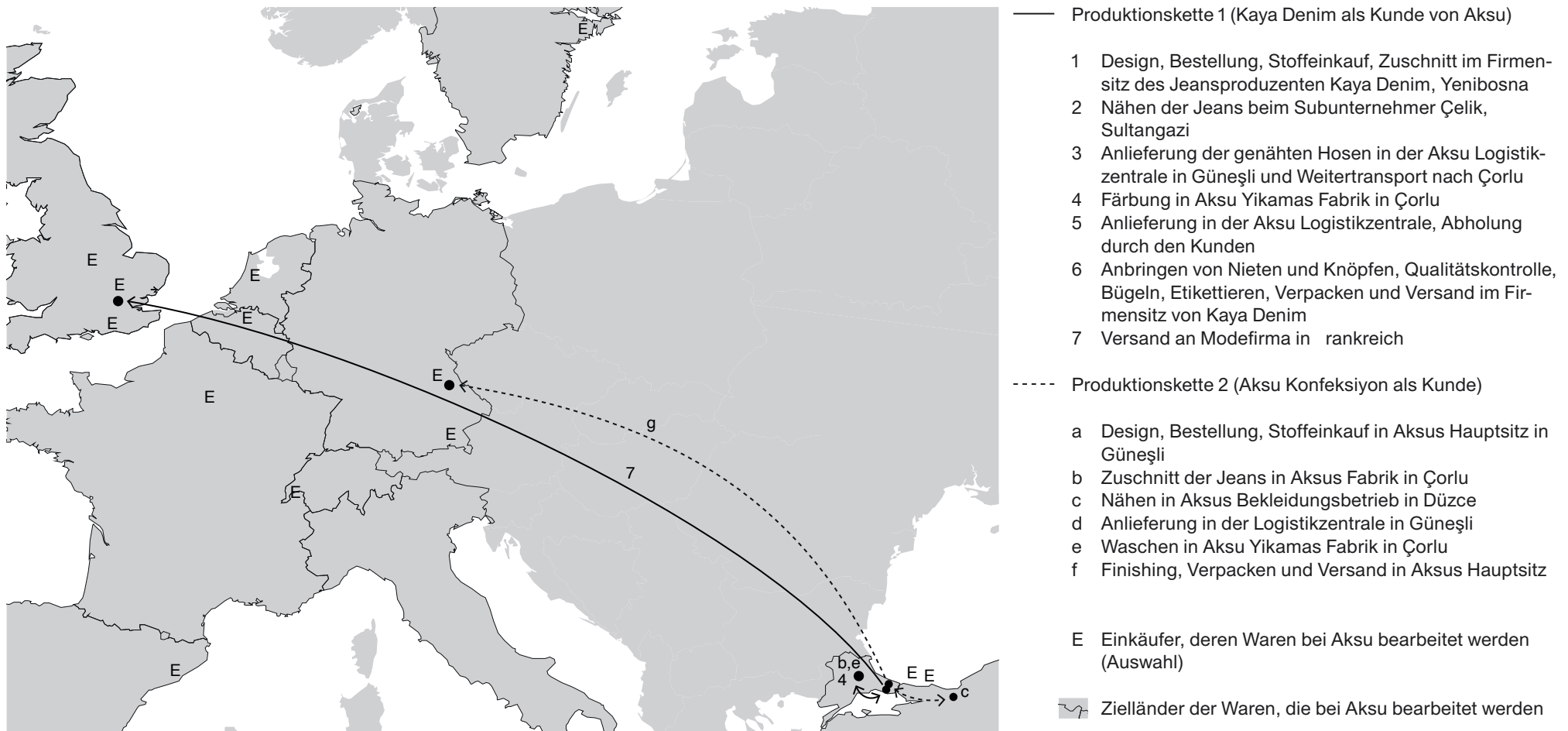
- 1 Wäscherei Aksu Yıkama, Bayrampa'a, 1968-72
- 2 Wäscherei Aksu Yıkama, Gaziosmanpa'a, 1972-86
- 3 Sitz der Firmengruppe, Güne'li, seit 1986
- 4 Wäscherei und Färberei, Aksu Yıkama, Schnittabteilung
Aksu Konfeksiyon, Çorlu, seit 1998
- 5 Maschinenfabrik Aksu Makina, OSB "kitelli, 1999
- 6 Nähbetrieb Aksu Konfeksiyon, nahe Düzce, seit 2013

- ehemaliger Unternehmensstandort
- aktueller Hauptsitz
- aktueller Produktionsstandort
- Grenze der Metropolregion Istanbul

Stand 2015



■ 6.1.e Beispielhafte Produktionsketten der Jeansherstellung



Stand 2015

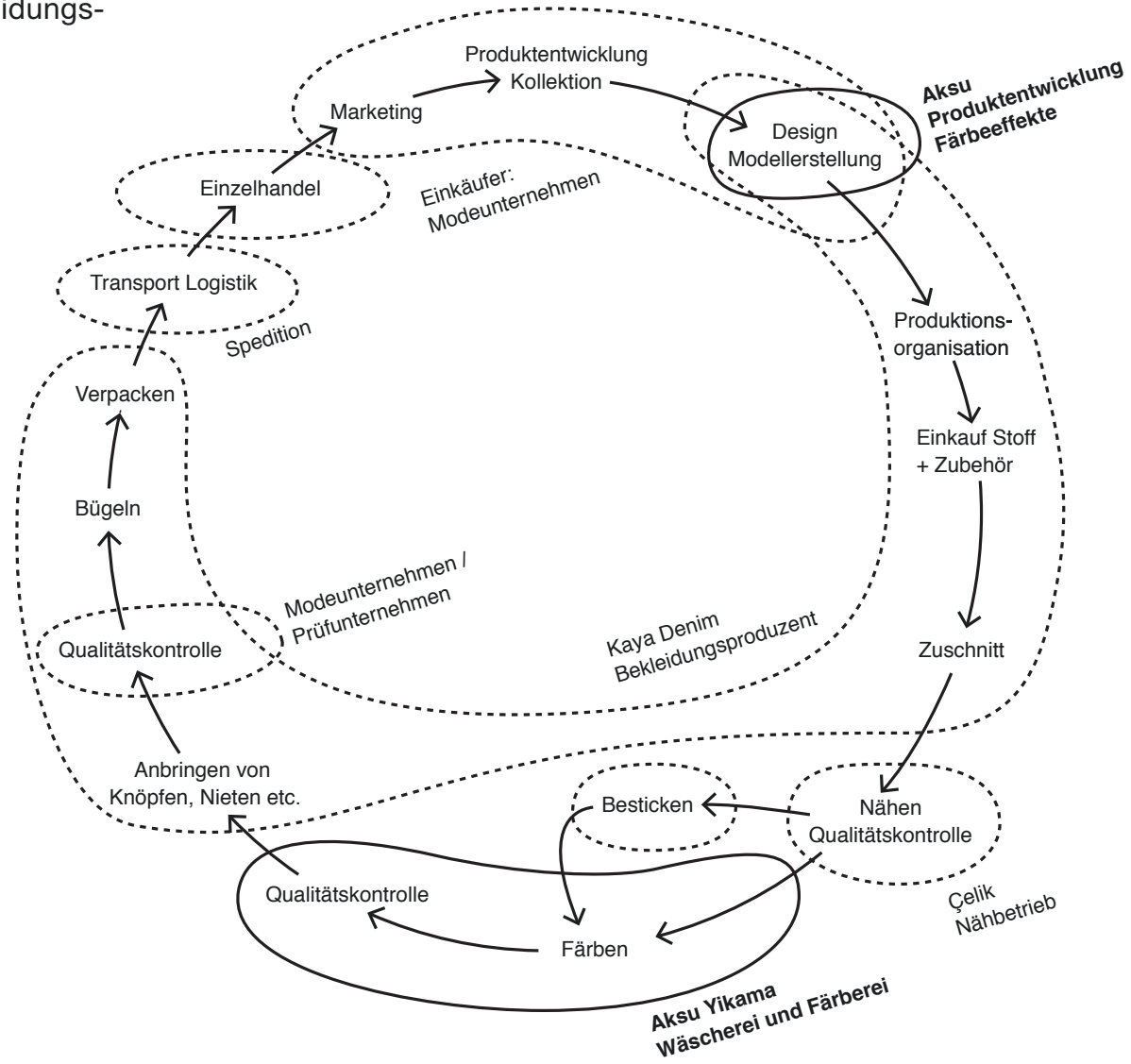
Quelle:
Eigene Darstellung, Interviews Kaya Denim (2015), Aksu Yıkama (2015), Unternehmenswebsites, Google Satellite.



■ 6.1.f

Produktionsablauf und Arbeitsteilung in der Jeansproduktion

Aksu Yikama im Auftrag des Bekleidungsunternehmens Kaya Denim.



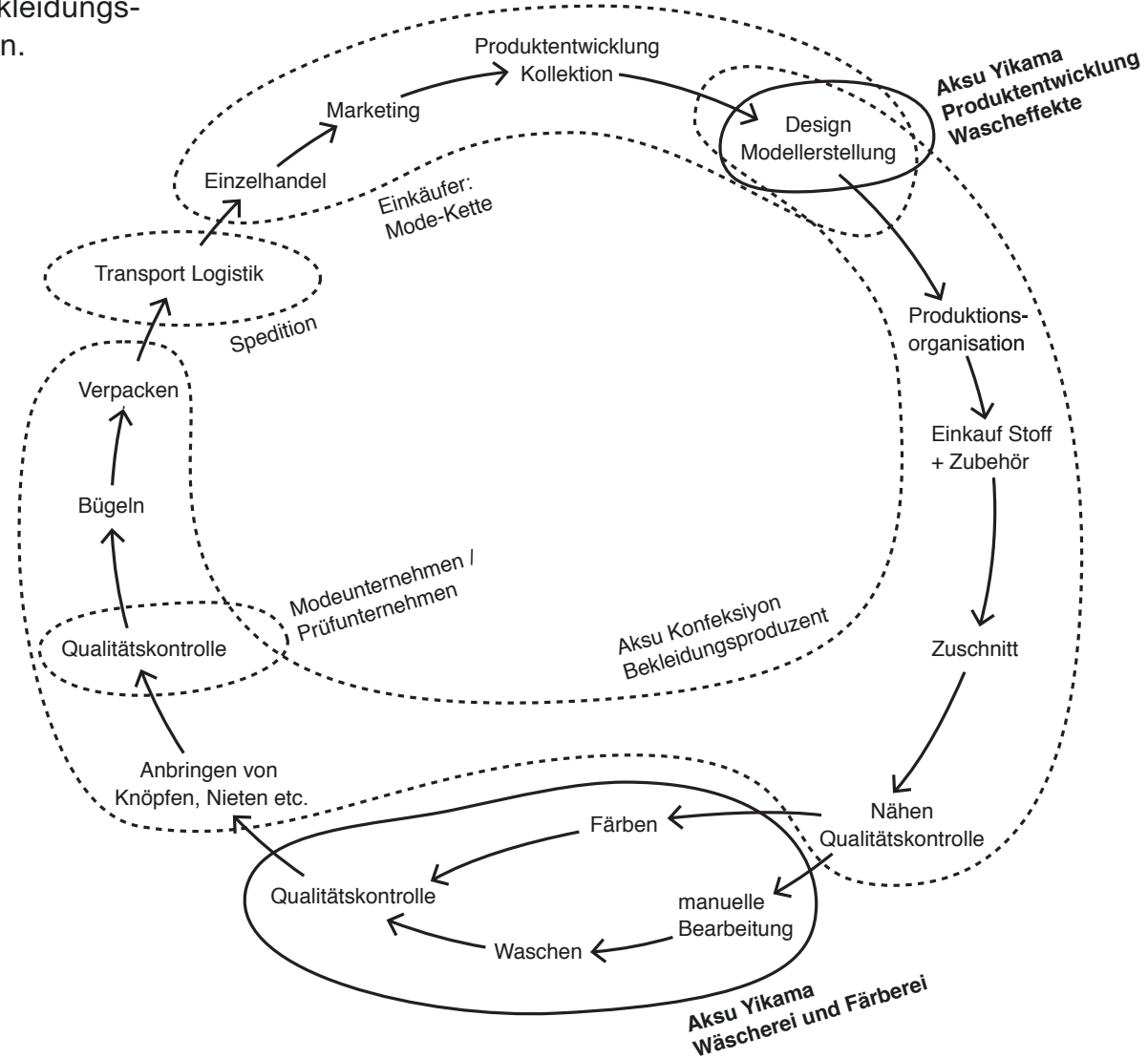
Quelle:

Eigene Darstellung, Interviews Aksu Yikama 2015, Kaya Denim 2015, Çelik 2015.

■ 6.1.g

Produktionsablauf und Arbeitsteilung in der Jeansproduktion

Aksu Yikama im Auftrag des Bekleidungsunternehmens Aksu Konfeksiyon.

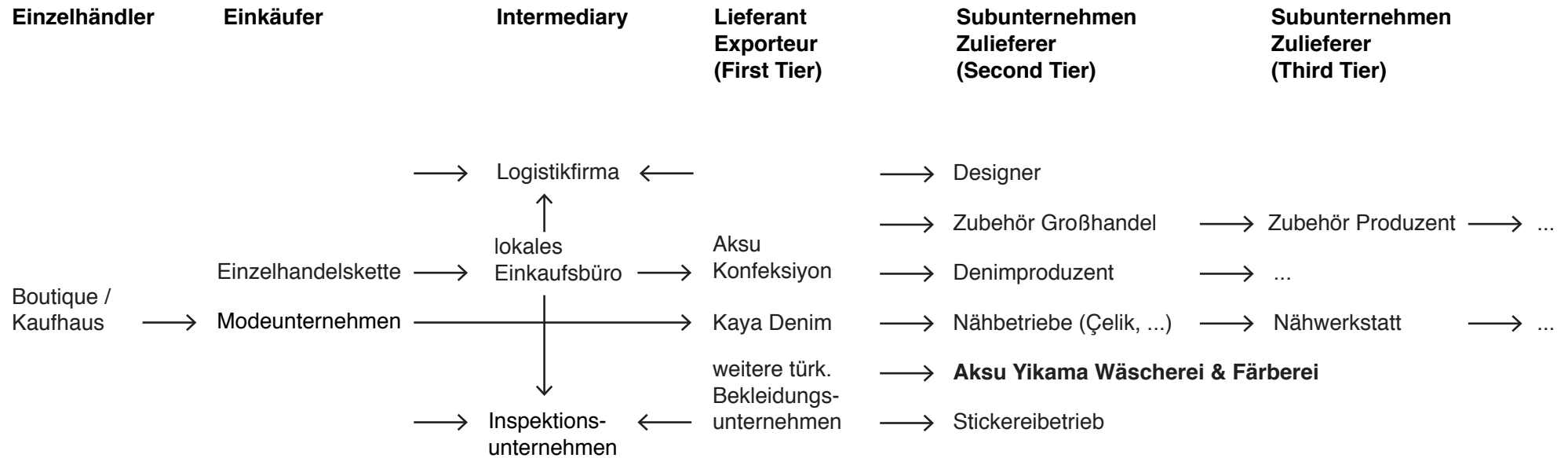


Quelle:

Eigene Darstellung, Interview Aksu Yikama 2015.

■ 6.1.h

Position Aksu Yikamas in den Produktionsnetzwerken der Jeansherstellung



→ beauftragt, kauft von

Quelle:

Eigene Darstellung, Interviews Kaya Denim 2015, Aksu Yikama 2015, Unternehmenswebsites der Aksu Gruppe.

6.2 Ort: Die Industrieregion Çorlu

Bild rechts:

Blick von der Fabrik Aksu Yıkama in Richtung Çorlu,
eigenes Foto 2019.



■ 6.2.a Die Region Thrakien

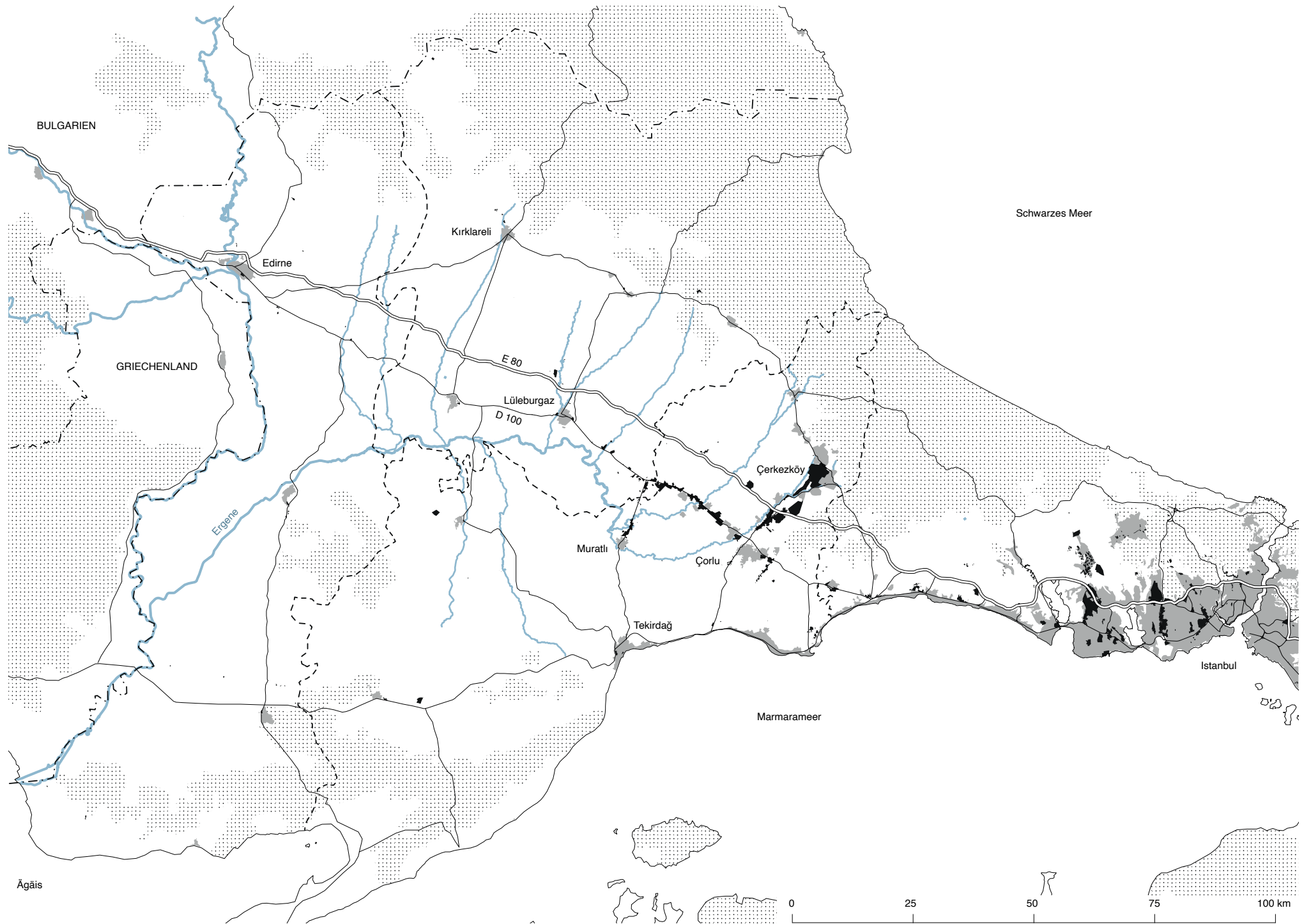
Übersicht

- Siedlungsflächen
- Industrieflächen
- Flüsse
- Berg- und Waldgebiete
- == Autobahn
- Hauptverkehrswege
- - - Landesgrenzen
- - - Provinzgrenzen

Administrative Gliederung










Quellen:
Eigene Darstellung nach Google Satellite, OpenStreetMap.



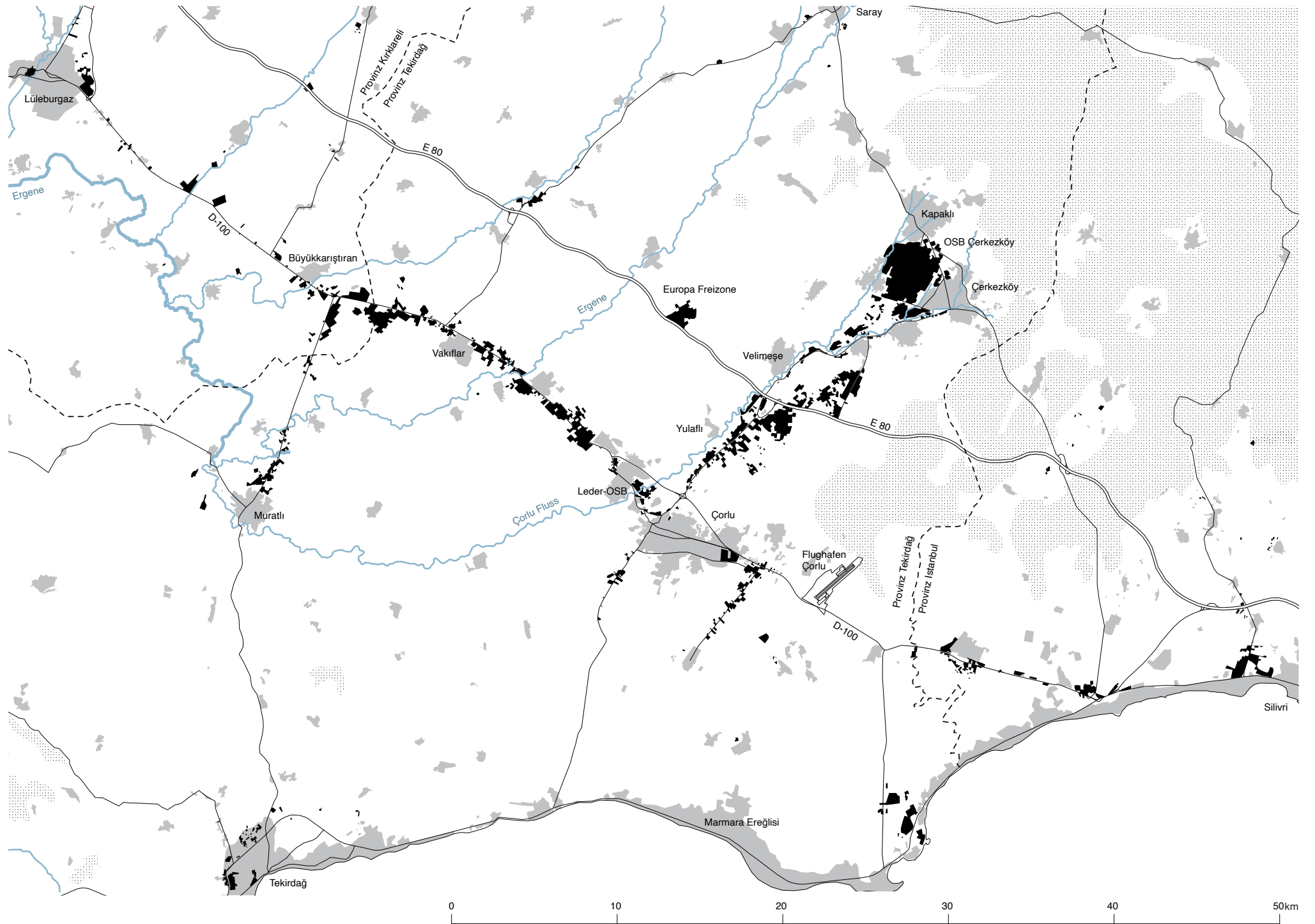
■ 6.2.b

Die Industrieregion Çorlu-Çerkezköy

-  Siedlungsflächen
-  Industrieflächen
-  Flüsse
-  Berg- und Waldgebiete
-  Autobahn
-  Hauptverkehrswege
-  Landesgrenzen
-  Provinzgrenzen

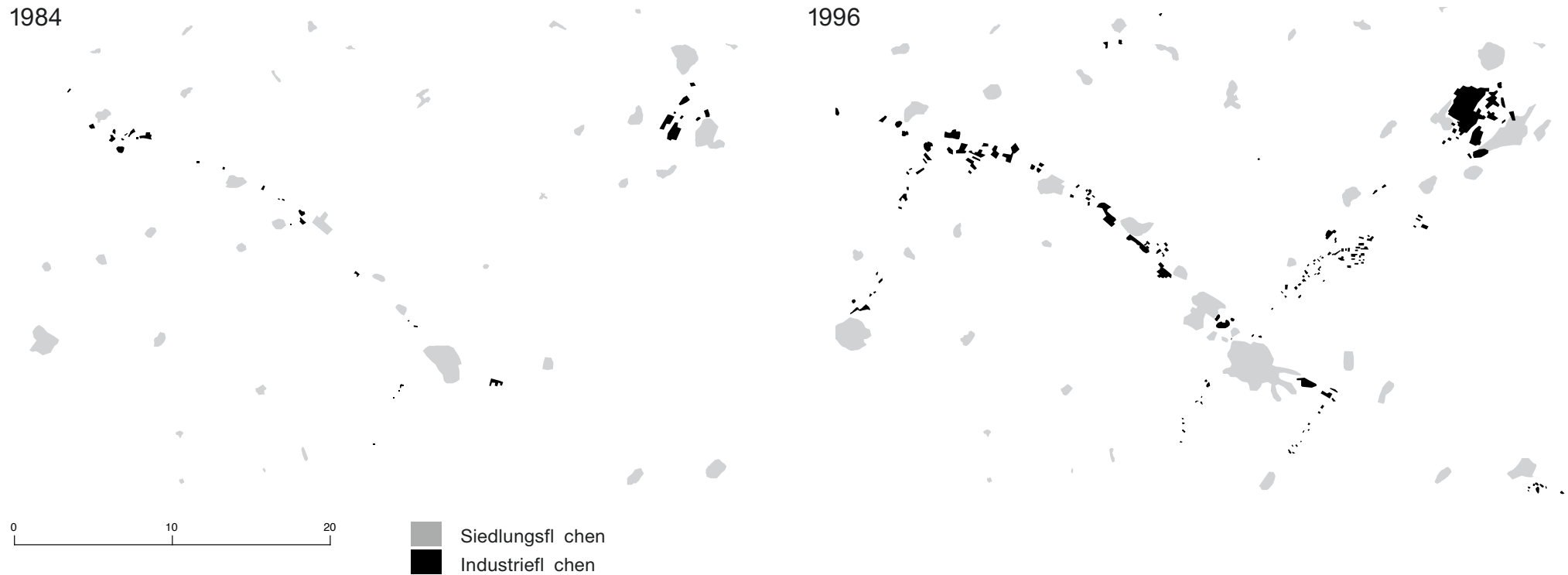
Quellen:

Eigene Darstellung nach Google Satellite, OpenStreetMap.



■ 6.2.c

Wachstum der Industrie- und Siedlungsflächen, 1984–2017



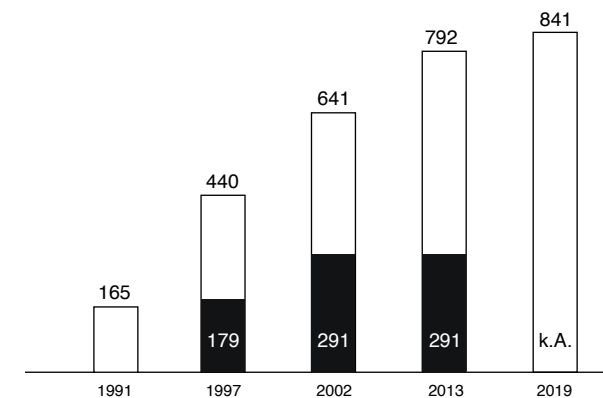
Quellen:

Karten: Eigene Darstellung auf Grundlage von Google Earth und Google Satellite;

Zahl der Fabriken in der Industrie- und Handelskammer Çorlu: Özdemir 2004, Yılmaz u.a. 2014, Interview Volkan 2019 (die Industrie- und Handelskammer Çorlu erfasst auch die Unternehmen in den Nachbargemeinden Ergene und Marmara Ereğlisi);

Einwohnerzahlen: Eigene Darstellung nach TÜİK (bezogen über: tuik.gov.tr, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Çorlu>, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Çerkezköy>).

Gesamtzahl der Fabriken in der Industrie- und Handelskammer Çorlu und Zahl der Textilbetriebe (schwarz)



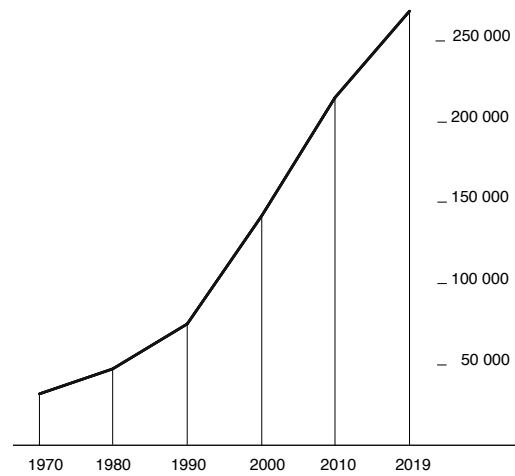
2002



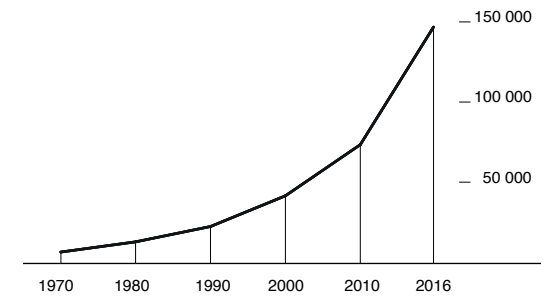
2017



Einwohnerzahlen
der Stadt Çorlu



Einwohnerzahlen
der Stadt Çerkezköy



■ 6.2.d

Große Jeans- und Denimfabriken in der Region Çorlu-Çerkezköy

Quellen:

Karten: Eigene Darstellung auf Grundlage von Google Earth und Google Satellite; Interview Eroglu 2013, Interview Aksu Yikama 2015, Interview Jeansproduzent 2019, Zahlen nach Webseiten der Unternehmen:










<http://eroglugiyim.com/en/content/corlu-fabrika>

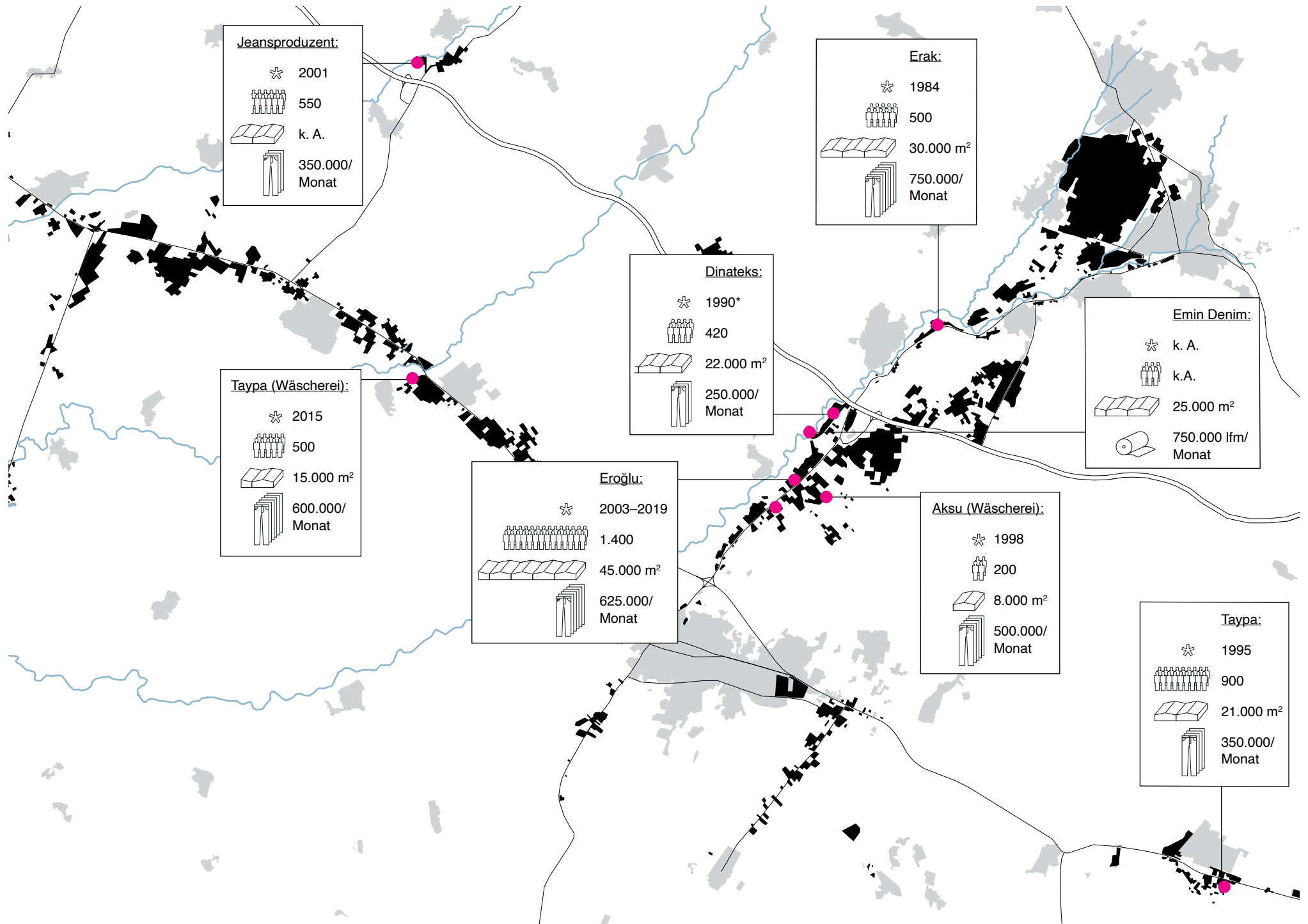
<http://www.erak.com>

<http://www.taypa.com.tr/production/facilities/>

<http://www.dinateks.com>

<http://www.emindenim.com>

-  Eröffnung der Fabrik (oder *Gründung des Unternehmens)
-  Zahl der Beschäftigten am Standort
-  Produktionsfläche (m²)
-  Produktionszahlen (Stück/Monat)
-  Siedlungsflächen
-  Industrieflächen
-  Flüsse
-  Autobahn
-  Hauptverkehrswege



■ 6.2.e Folgen der Industrialisierung

- 1 Fabriken reihen sich entlang der Hauptverkehrsadern auf
- 2 Räumliche Verzahnung von Industrie und Landwirtschaft
- 3 Europa Freizone (Avrupa Serbest Bölgesi)





■ 6.2.f Folgen der Urbanisierung

- 1 Schnell gewachsenes innerstädtisches Wohnquartier in Çorlu
- 2 Neuere Wohnsiedlungen im Osten Çorlus (im Vordergrund die Kleinindustriezone)
- 3 Am Stadtrand von Çorlu





■ 6.2.g Schichtenanalyse Region Çorlu: Schwarzplan



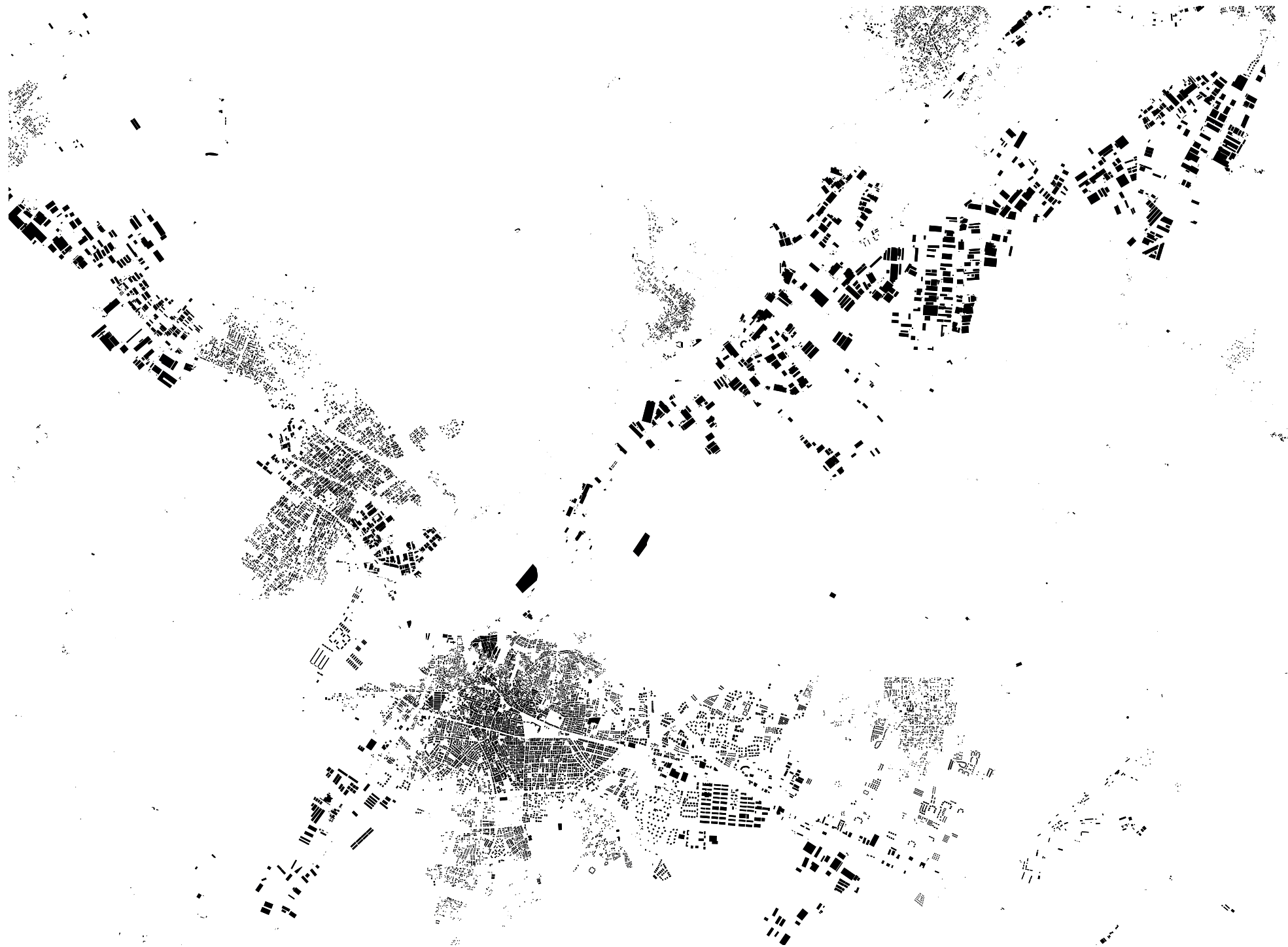
■ Siedlungsflecken
■ Industrieflecken

Quelle:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap,
Google Satellite.

2022

Maßstab 1:100 000

0 2,5 5 km



■ 6.2.h

Schichtenanalyse: Verkehrsnetz

Quelle:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap,
Google Satellite.

2022

Maßstab 1:100 000

0 2,5 5 km





■ 6.2.i

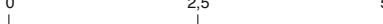
Schichtenanalyse: Landwirtschafts- und Wasserflächen

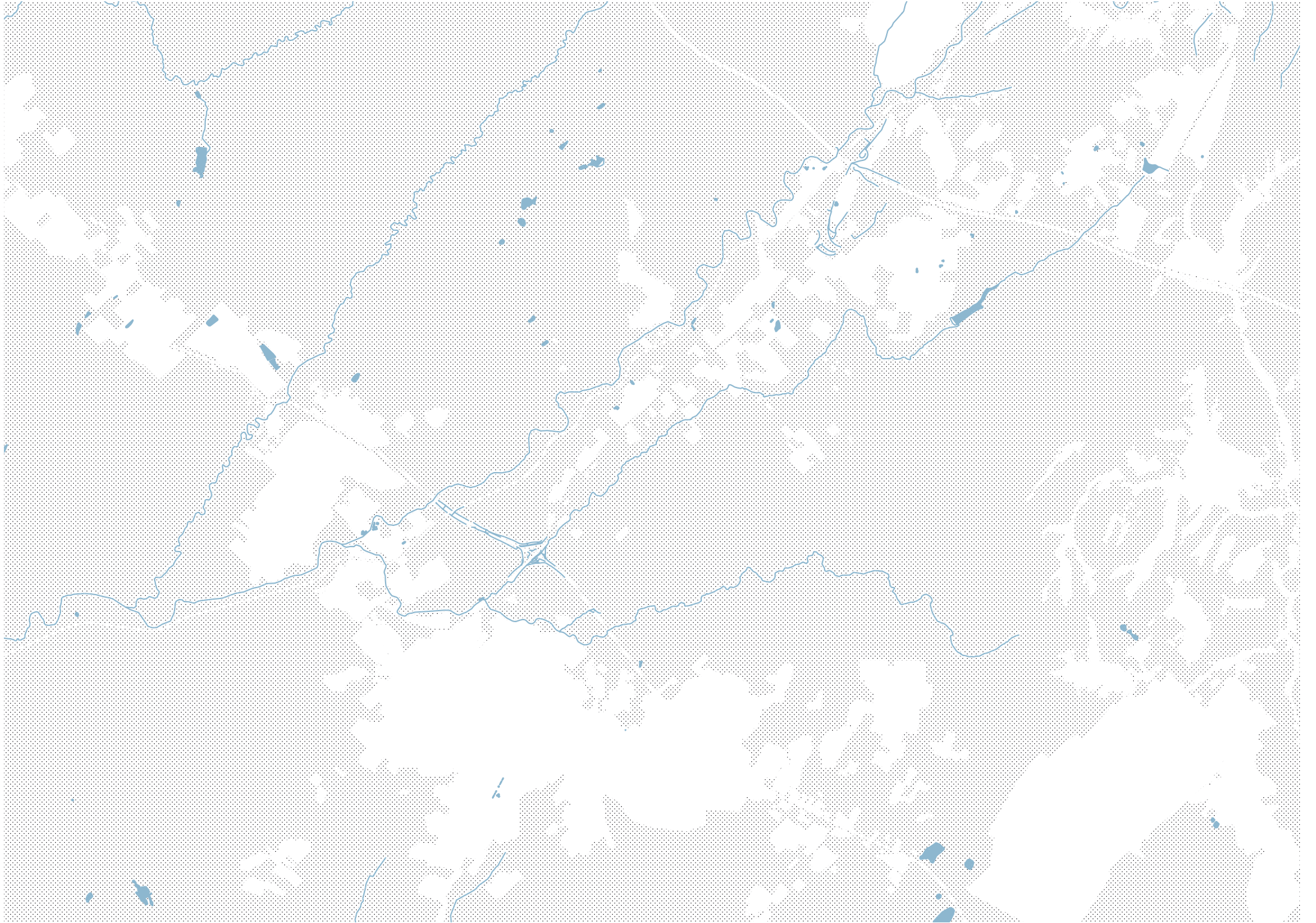
Quelle:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap,
Google Satellite.

2022

Maßstab 1:100 000

0 2,5 5 km





■ 6.2.j

Produktionsstandorte und Verlagerungen von Unternehmen mit Fabrikstandort in Çorlu

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage der Angaben auf den Unternehmenswebseiten:

<http://eroglugiyim.com/en/content/corlu-fabrika>

https://www.sahinlerholding.com.tr/en_US/sectors/ready-to-wear/

<http://www.taypa.com.tr/production/facilities/>

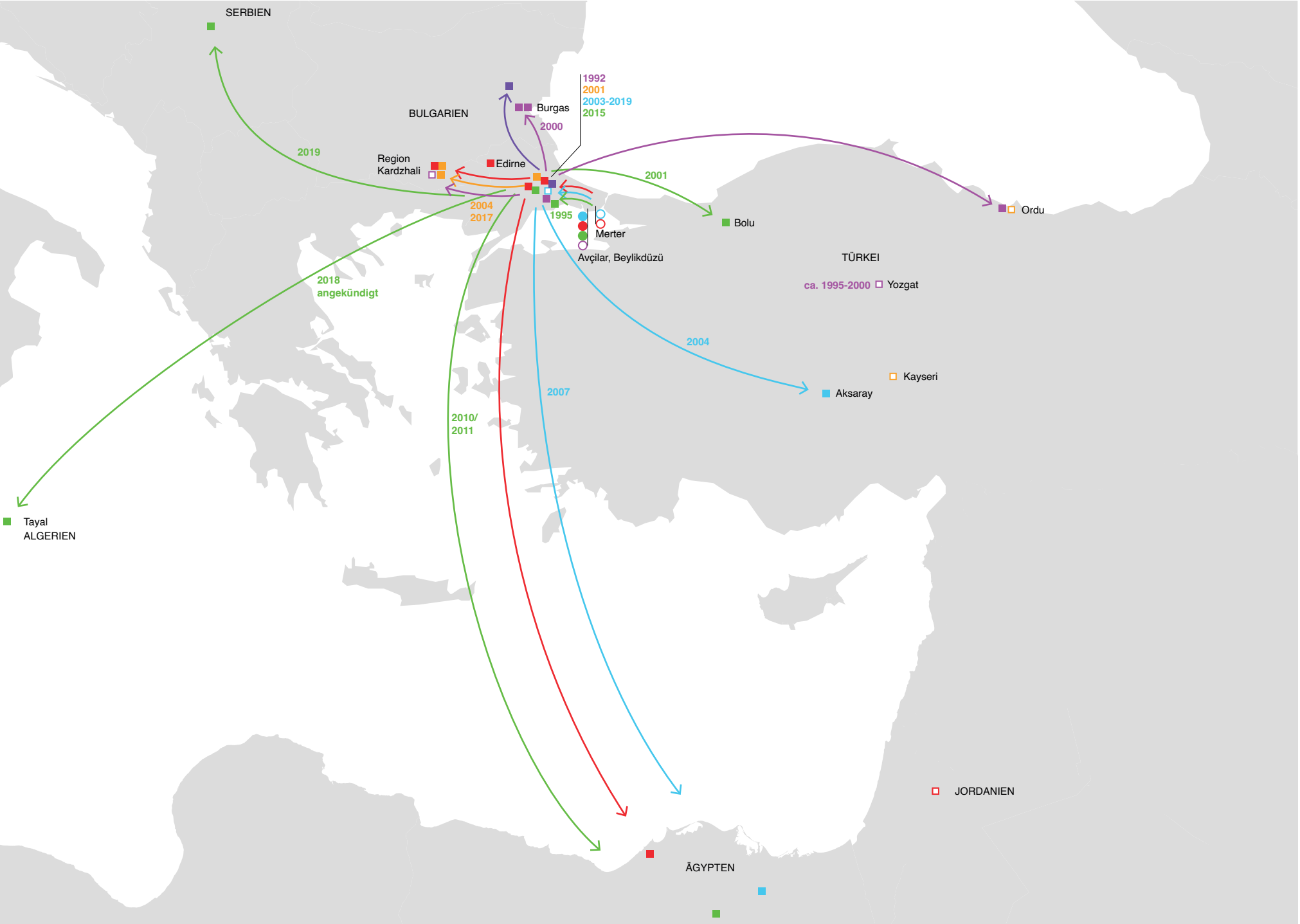
<http://www.dinateks.com/factory>

Interview Textil- und Bekleidungsproduzent A,

Interview Jeansproduzent.

Firmensitz
ehemaliger Firmensitz
Fabrikstandort
ehemaliger Fabrikstandort

-
- | | |
|---------|---|
| ● ○ ■ □ | Firma A (Şahinler): Stoff- und Bekleidungsproduktion |
| ● ○ ■ □ | Firma B (Eroğlu): Jeansproduktion |
| ● ○ ■ □ | Firma C (Taypa): Jeansproduktion |
| ● ○ ■ □ | Firma D: (Denim- und) Jeansproduktion |
| ● ○ ■ □ | Firma E: Stoff- und Bekleidungsproduktion, Rundstrick |
| ● ○ ■ □ | Firma F (Dinateks): Jeansproduktion |

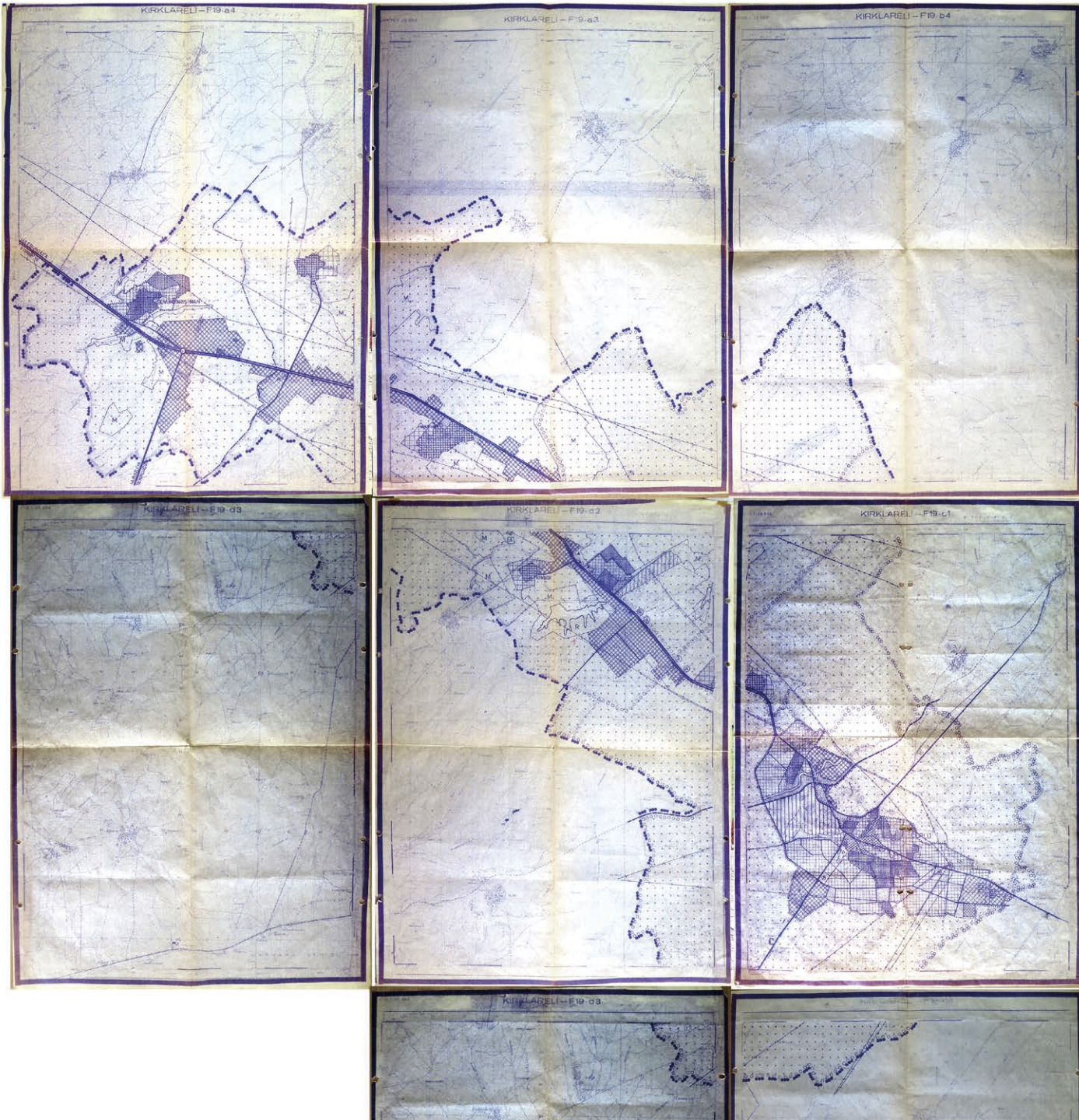


■ 6.2.k

Flächennutzungsplan Çorlu-Büyükkarıştiran, 1994


Flächennutzungsplan (1:25 000) für den Bezirk Çorlu und den nordwestlich angrenzenden Bezirk Büyükkarıştiran (*Çorlu-Büyükkarıştiran Çevre Düzeni Nazım İmar Planı*), 1994.

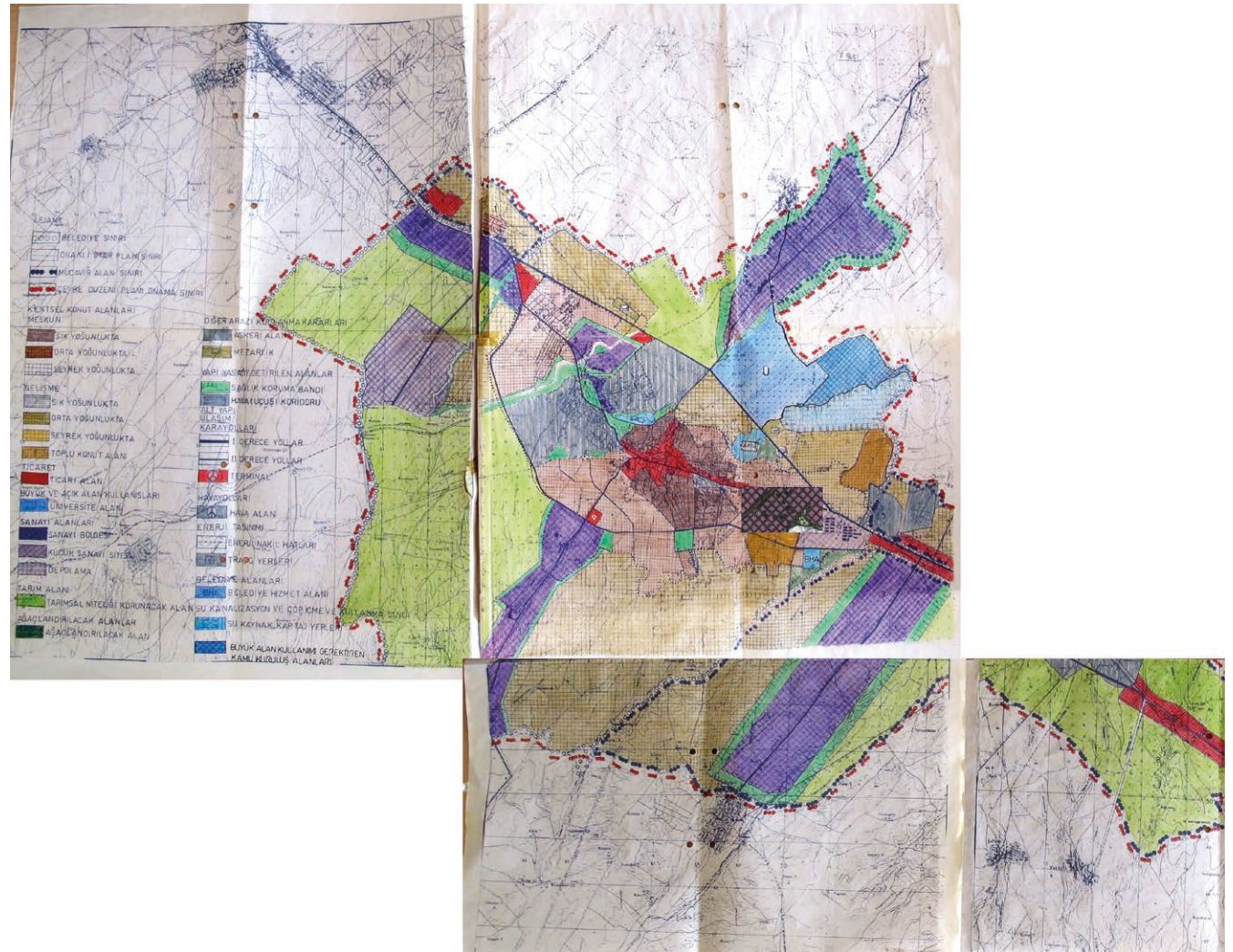
 Kennzeichnung von ausgewiesenen Industrieflächen



■ 6.2.1 Entwurf Flächennutzungsplan Çorlu, 1995

Entwurf eines Flächennutzungsplans für Çorlu von 1995 (1:25 000), nicht genehmigt.


 Kennzeichnung von ausgewiesenen Industrieflächen

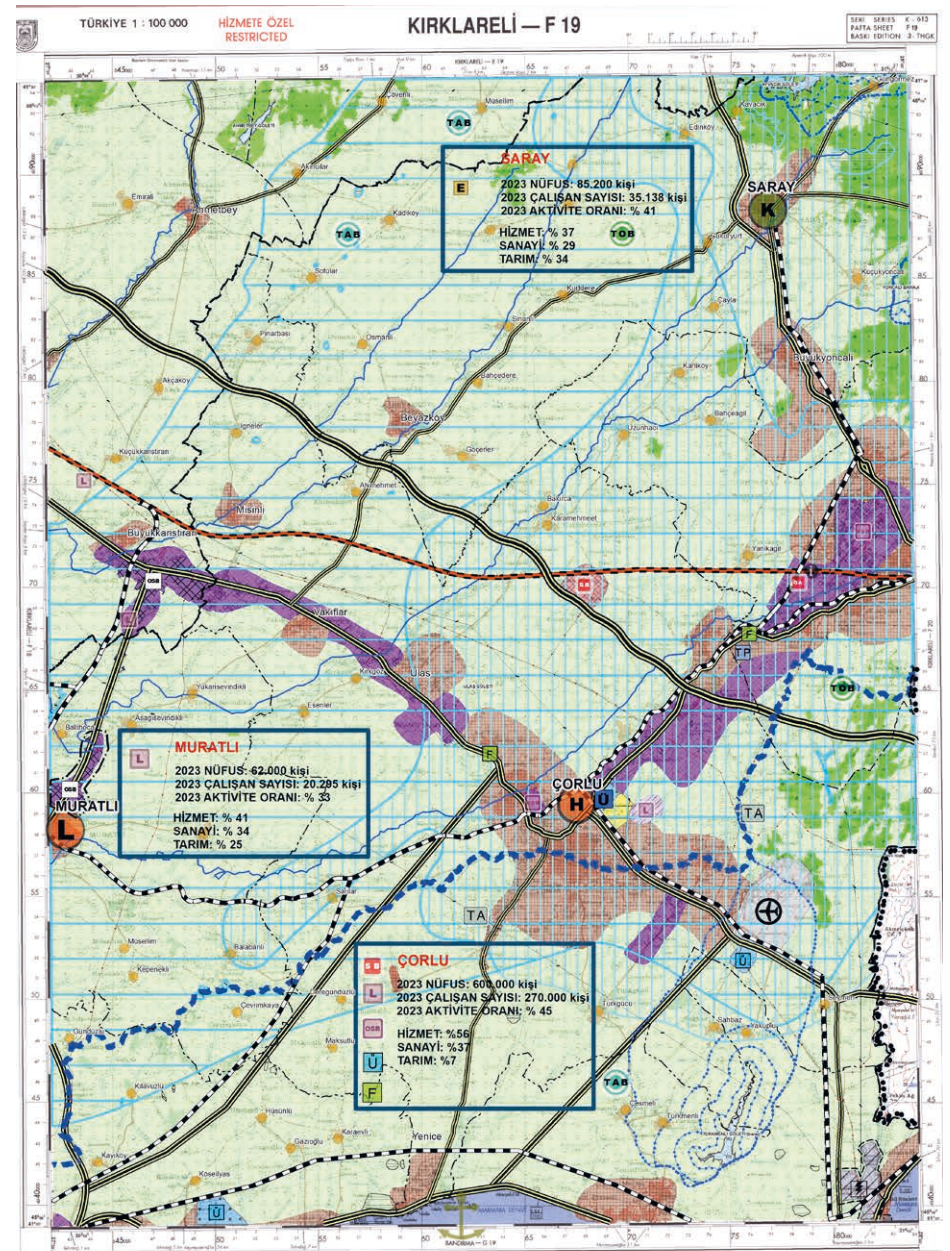


Quelle:
Archivmaterial Planungsamt Çorlu.

■ 6.2.n Environmental Plan Thrakien, 2009

Ausschnitt aus dem Planmaterial zur „Revision des Environmental Plan für das Ergene-Becken in der Subregion Thrakien im Maßstab 1:100 000“ (1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı).

 Kennzeichnung von ausgewiesenen Industrieleichen



Quelle:
Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı / Türkisches Ministerium für Umwelt und Stadtentwicklung,
https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/icerikler/f19_osb_muratli-20191025124250.jpg



■ 6.2.o

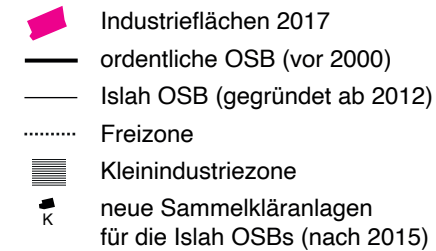
Alte und neue Organisierte Industriezonen (OSB)

Quellen:

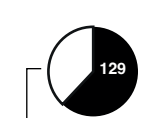
Eigene Darstellung auf Grundlage von Google Satellite, Grenz-Verläufe nach Webseiten der OSB.

Fabrikzahlen:

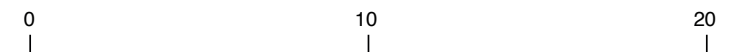
- 1 Yilmaz et. al. 2014 (Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu), Zahlen nach Tekirdağ Valiliği (Gouvernorat Tekirdağ)
- 2 Ergene 1 OSB 58%, Ergene 2 OSB 38%, Avrupa Serbest Bölgesi 31%, Çerkezköy OSB 36%, Velimeşe OSB 51%, Çorlu 1 OSB 30%, Quellen: Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası o.D.: Çorlu Sanayi Bölgeleri Raporu / Çorlu Industrial Zones Report, Metropol Planlama 2014: Velimeşe Organize Sanayi Bölgesi. Revizyon İmar Planı Açıklama Raporu 1/5000, 1/1000

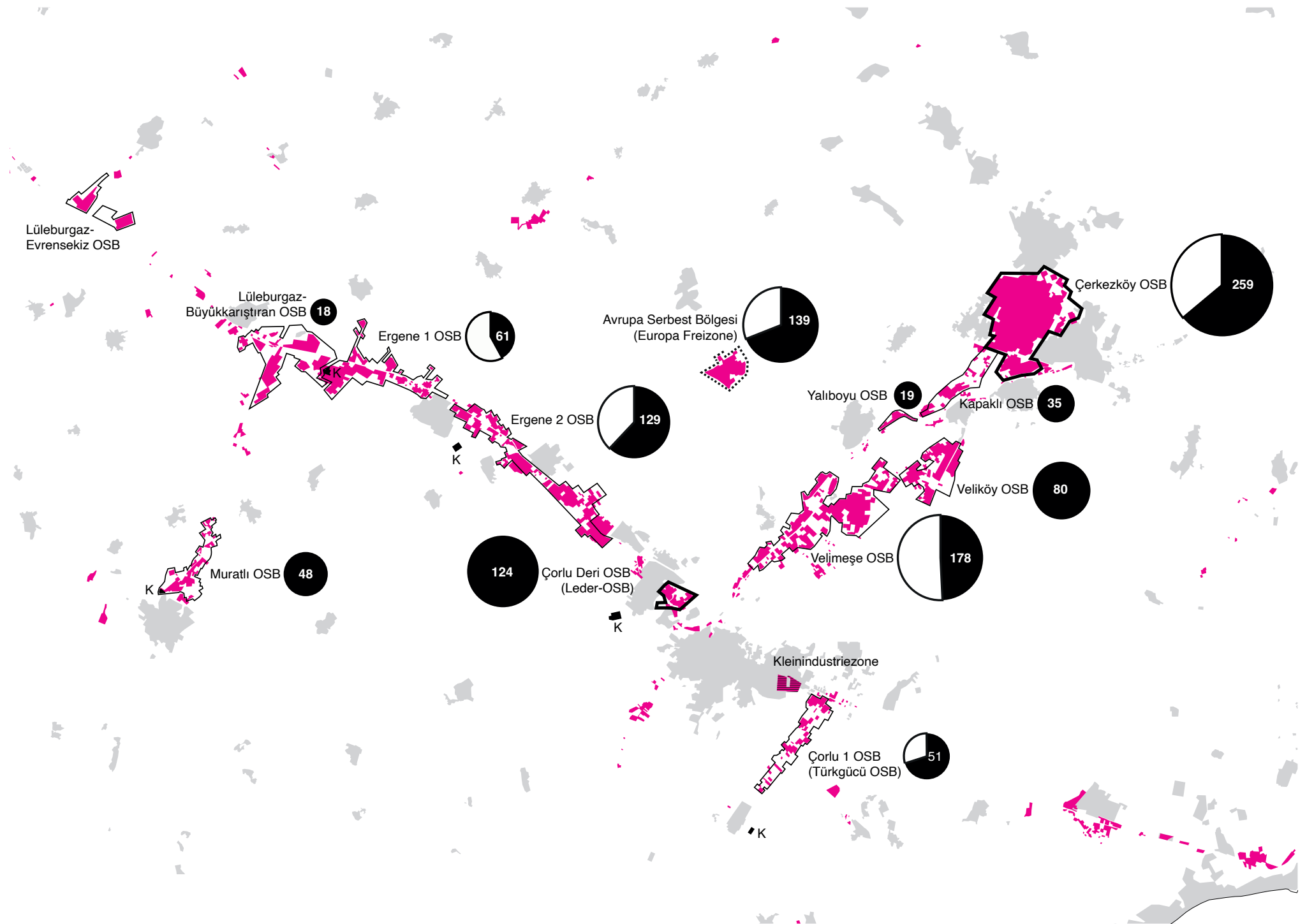


Zahl der Fabriken (2013)¹



Anteil der Textilfabriken²
(soweit Daten vorhanden)





6.3 Städtebau: Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe

Bild rechts:

Stichstraße, an der sich die Fabrik Aksu Yikama befindet
eigenes Foto 2015.




■ 6.3.a

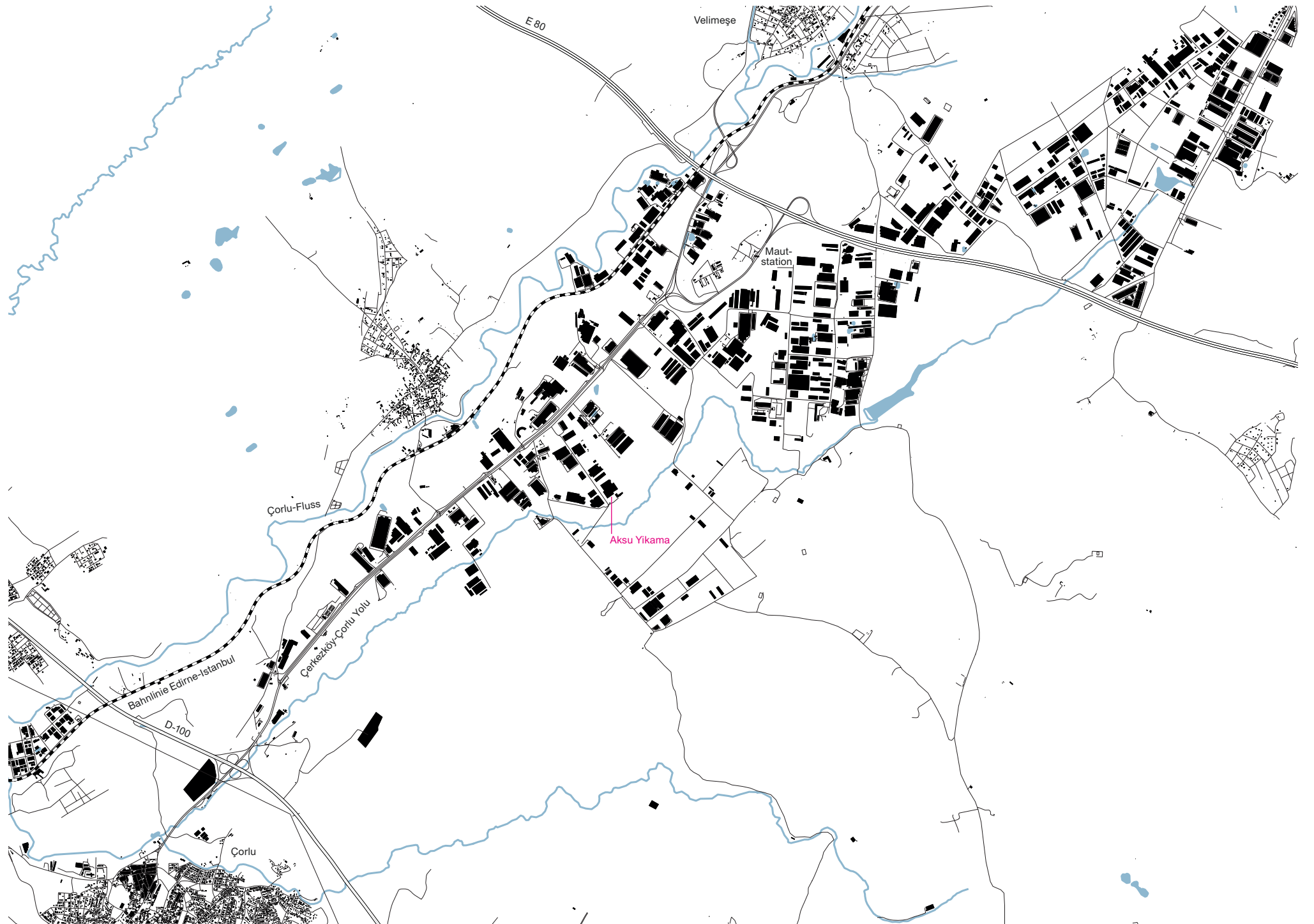
Lageplan Industriegebiet Çorlu-Velimeşe

Quelle:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap,
Google Satellite, 2022.

2022

0 2,5 5 km





E 80

Velimeşe

Maut-station

Çorlu-Fluss

Aksu Yıkama

Çorlu-Çarşamba Yolu

Bahnlinie Edirne-Istanbul

D-100

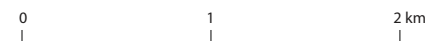
Çorlu

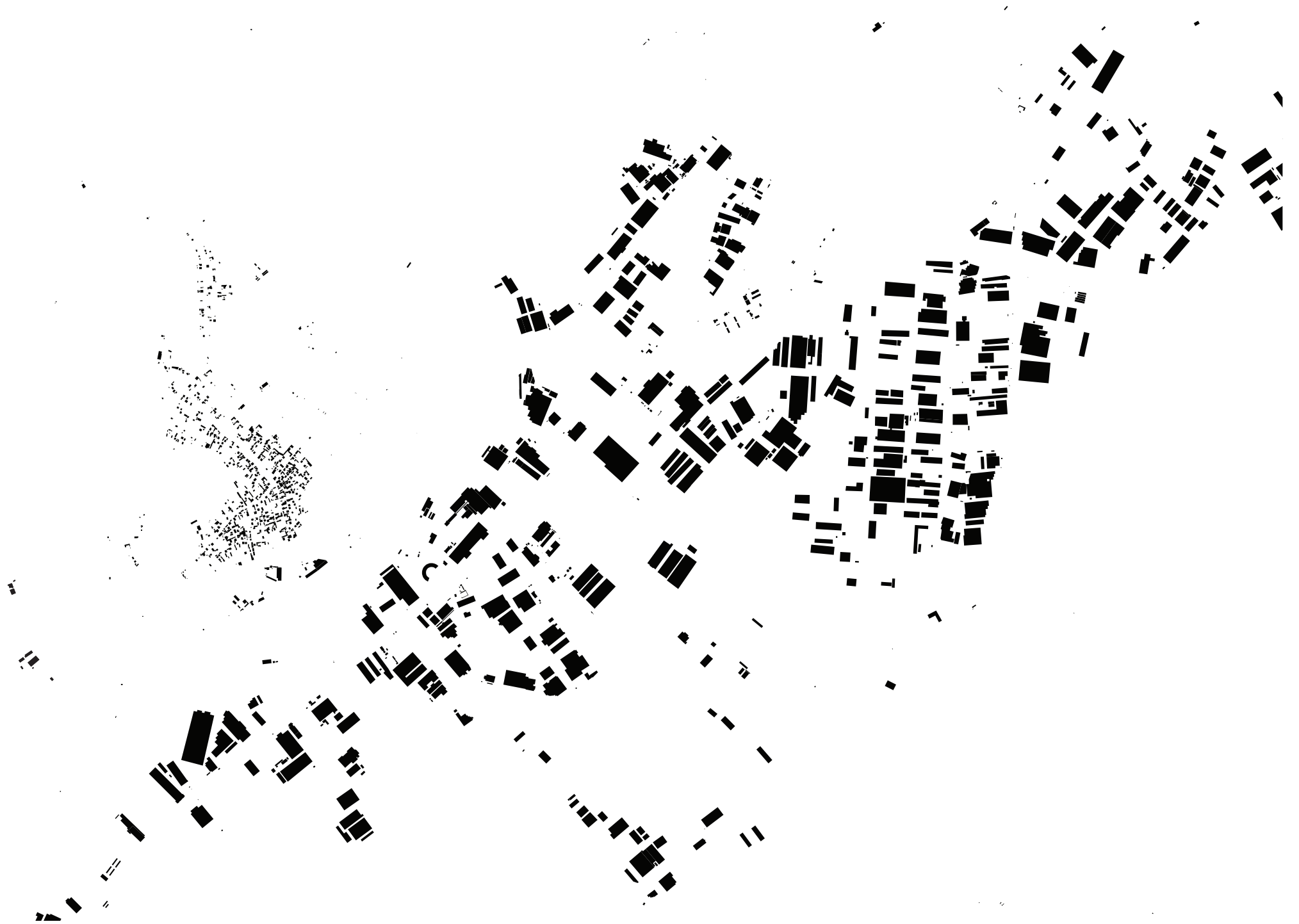
■ 6.3.b Schwarzplan

Quelle:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap und
Google Satellite, 2022.

2022

Maßstab 1:40.000



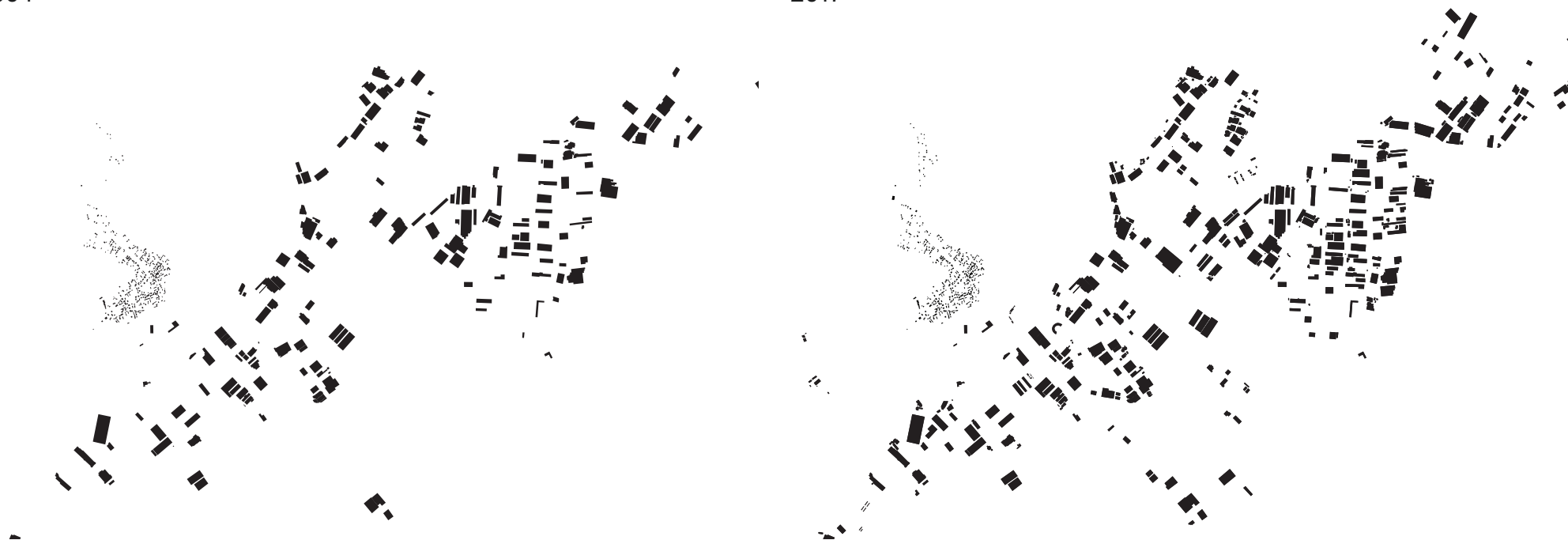


■ 6.3.c

Zunahme des Gebäudebestands 2004–2022, Vergleich mit der OSB Çerkezköy und der European Free Zone

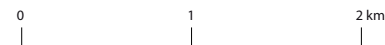
2004

2017

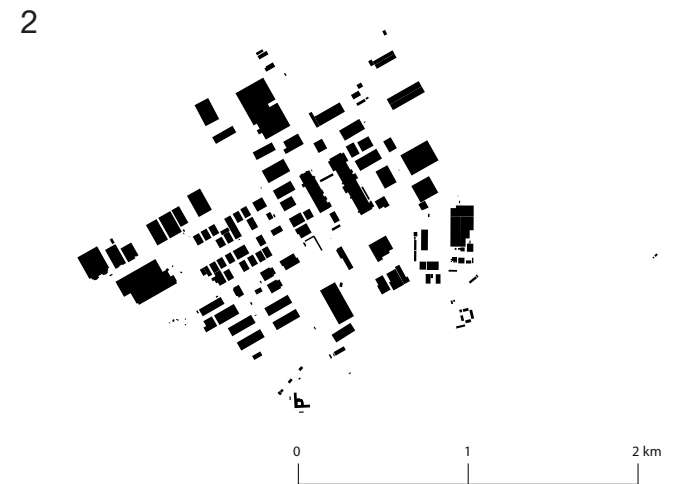
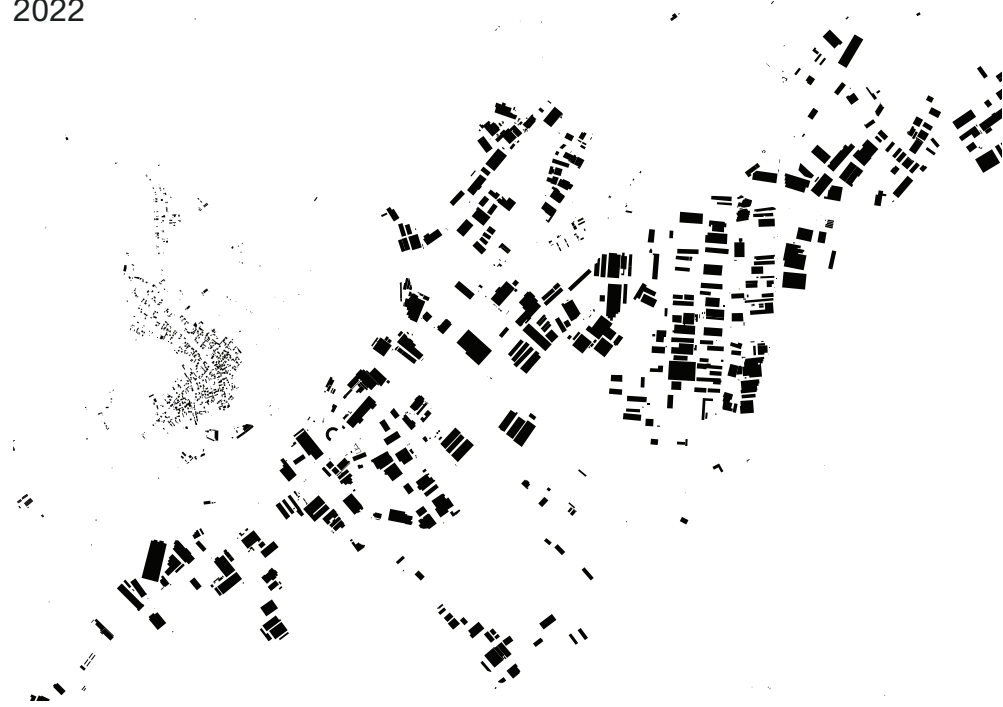


Quelle:

Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap und
Google Satellite.



2022



rechts (gleicher Maßstab):

- 1 OSB Çerkezköy, Schwarzplan 2022
- 2 Avrupa Serbest Bölgesi (European Free Zone), Schwarzplan 2022

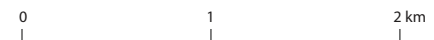
■ 6.3.d

Straßennetz und lineare Infrastrukturen

Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap und Google Satellite; digitaler Flächennutzungs- und Bebauungsplan der OSB Velimeşe (1:5000, 1:1000), erhalten von der OSB Verwaltung 2015.

2022





Maßstab 1:40.000





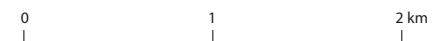
■ 6.3.e

Landwirtschaftliche Flächen, Wasserflächen, Kläranlagen

-  Landwirtschaftliche Flächen
-  Wasserflächen
-  Kläranlagen
-  Umrisse Fabriken (2017)

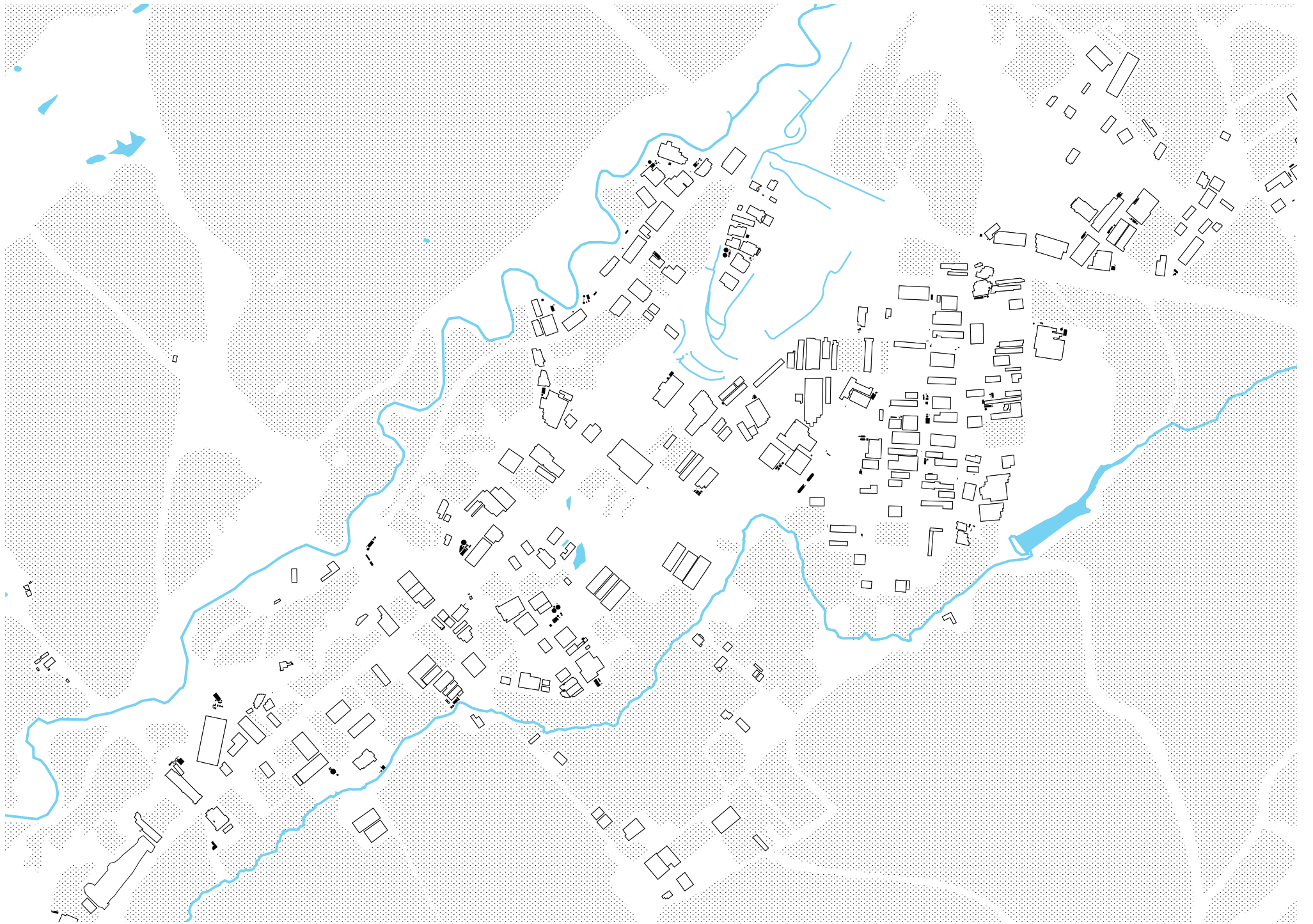
2015/2017

Maßstab 1:40.000



Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap und Google Satellite; digitale Bestandspläne, erhalten von der OSB Verwaltung 2015.



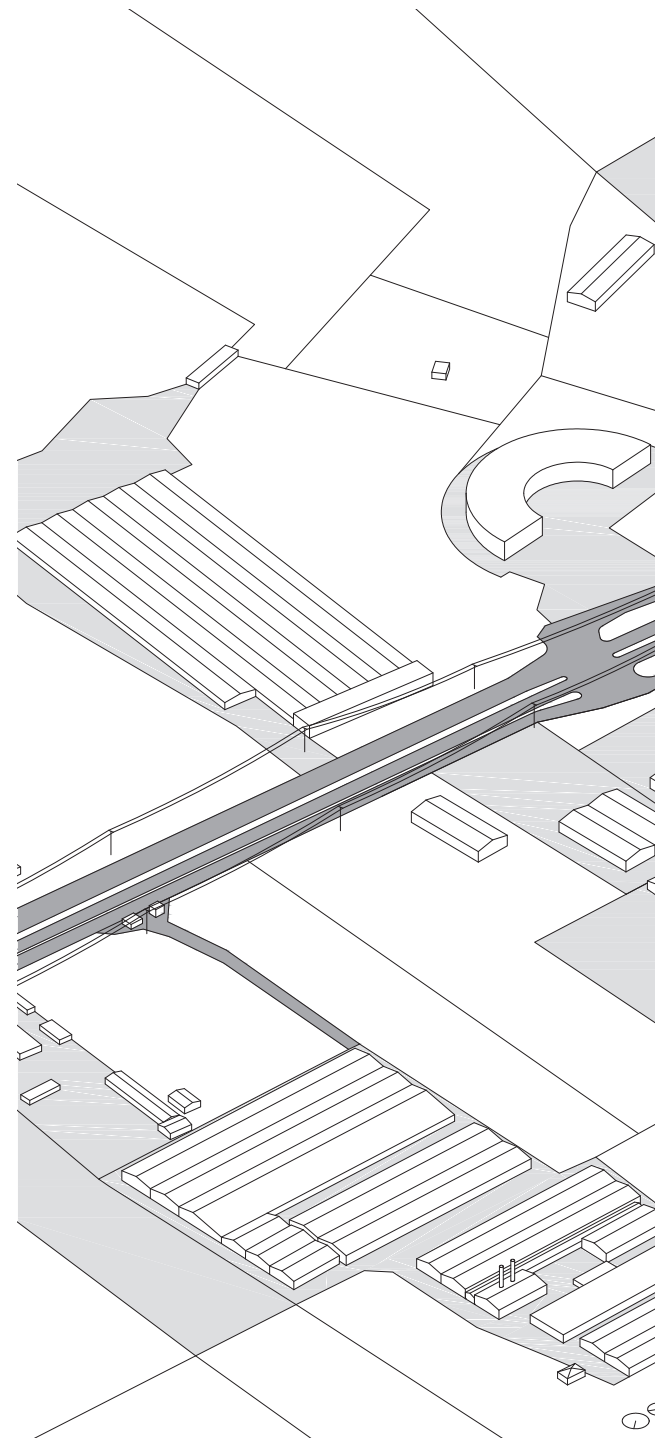
■ 6.3.f Städtebauliche Situation, Isometrie

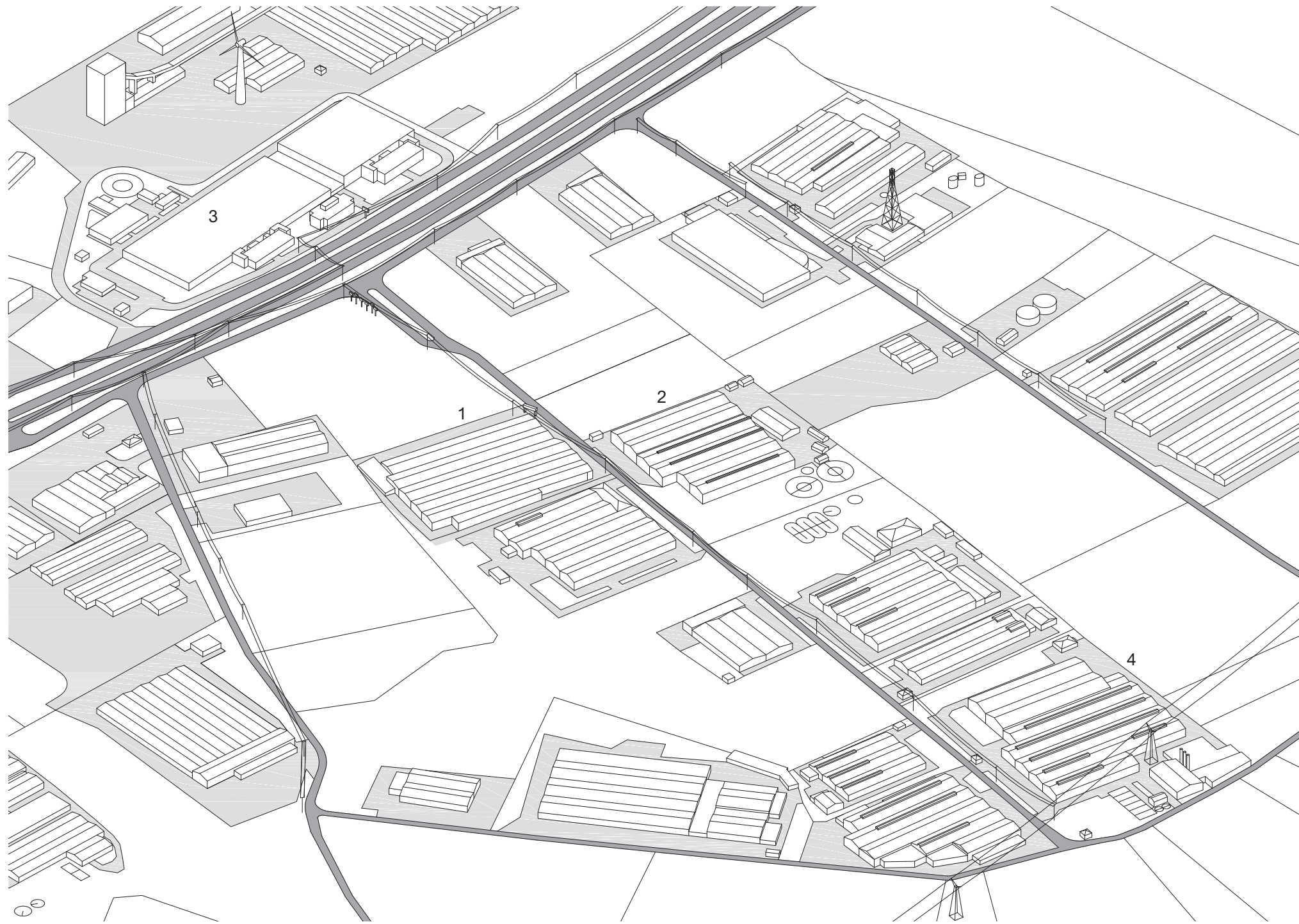


Wandbild im Verwaltungsbüro der OSB
Çorlu Velimeşe.

Quellen:
Eigenes Foto. Eigene Darstellung auf Grundlage von
OpenStreetMap und Google Satellite; digitale Bestandspläne,
erhalten von der OSB Verwaltung 2015.

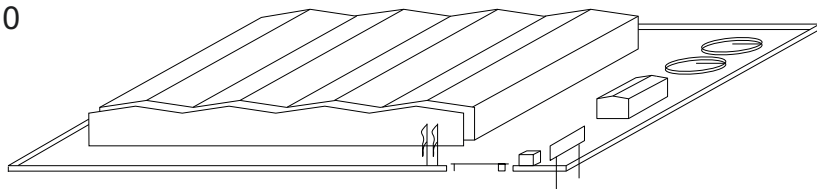
- 1 Fabrik A
- 2 Fabrik B
- 3 Fabrik Eroğlu
- 4 Fabrik Aksu Yıkama
(siehe Isometrien auf den
folgenden Seite)



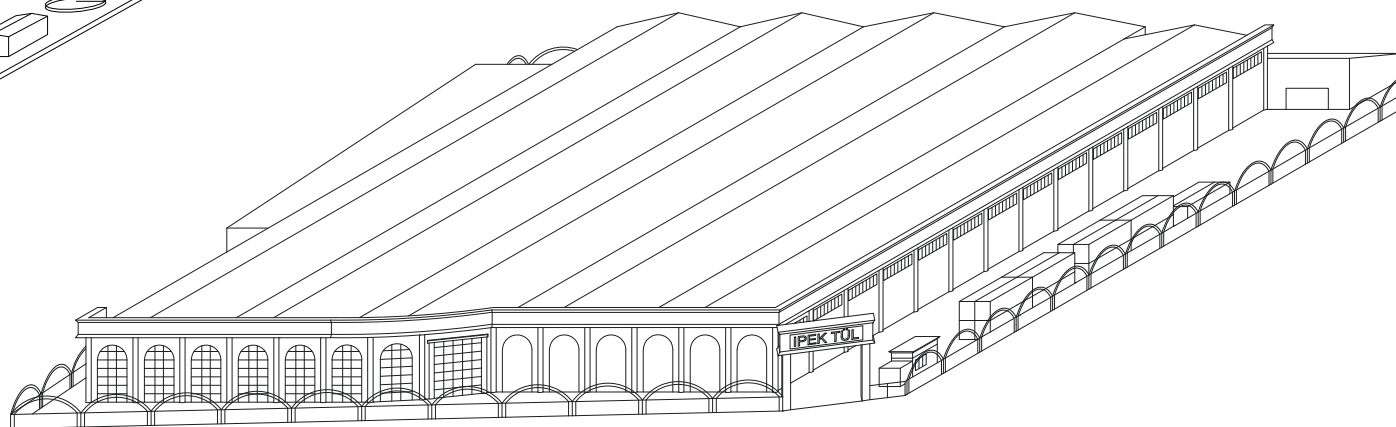


■ 6.3.g Typologische Studie: Textilfabriken in Çorlu-Velimeşe

0



1



0 Grundtyp

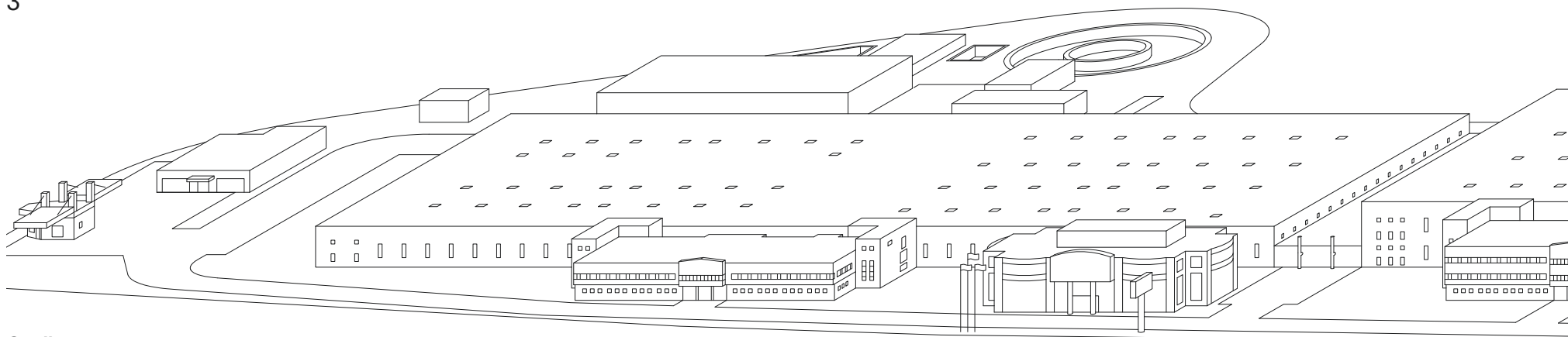
1 Fabrik A

2 Fabrik B

3 Fabrik Eroğlu

4 Fabrik Aksu

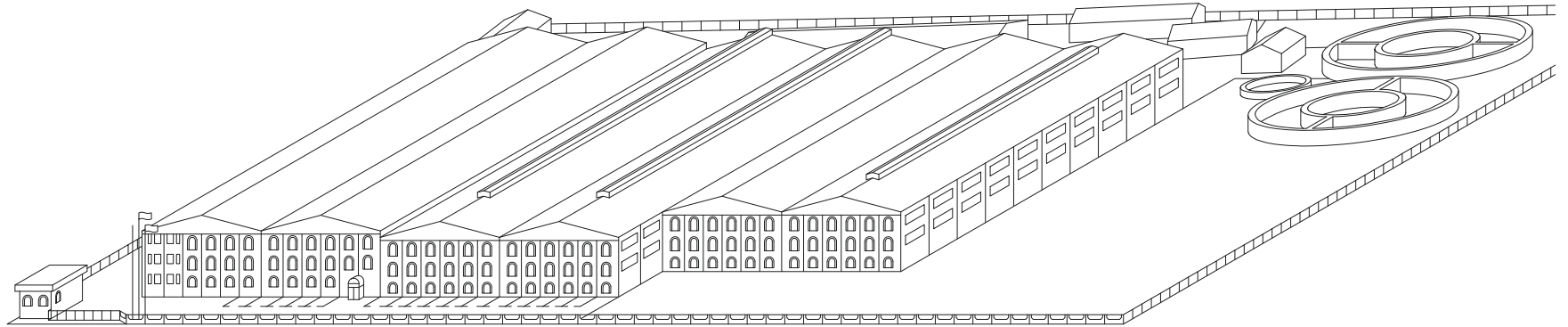
3



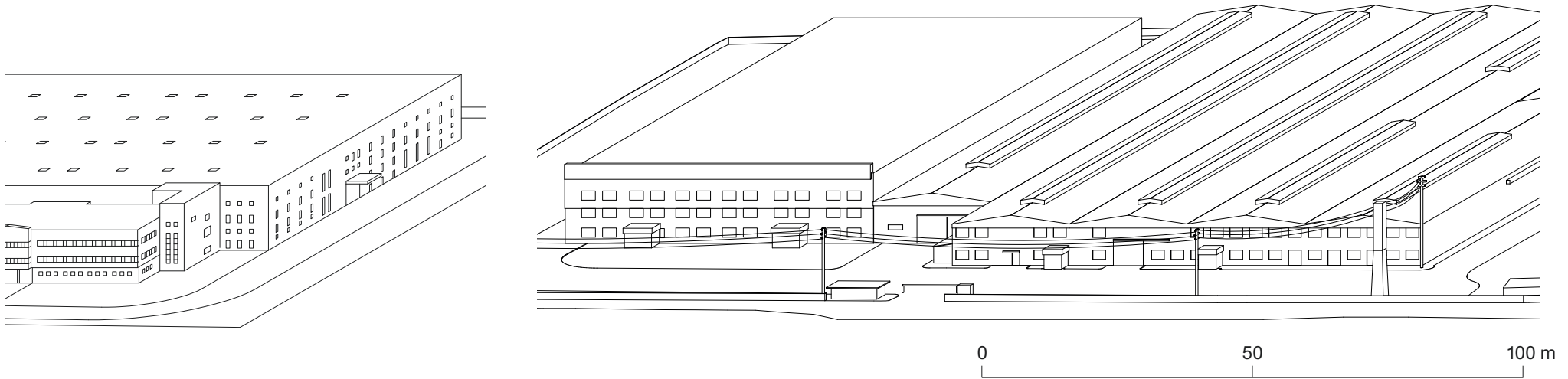
Quelle:

Eigene Darstellung auf Basis von Vor-Ort-Beobachtungen,
Fotos und Google Satellite, 2015/2019.

2



4



■ 6.3.h

Das Industriegebiet Çorlu-Velimeşe aus Augenhöhe betrachtet

- 1 Hauptdurchgangsstraße Çerkezköy-Çorlu Yolu
- 2 Stichstraße, an der sich Aksus Fabrik befindet
- 3 Mündung der Stichstraße in die Hauptstraße mit Hinweisschildern
- 4 Fabrik Eroğlu



Quelle:
Eigene Fotos, 2015/2019.



■ 6.3.i Zeichen des Leerstands

(von links nach rechts:)

- 1 Angebot freier Flächen im Bürogebäude
- 2 Verlassene Fabrik von Eroğlu
- 3 Verlassene Fabrik
- 4 marode Werbetafel
- 5 Grundstücksangebot (2019)
- 6 Leerstehender Fabrikkomplex von Ayka
- 7 Leerstehender Gewerbebau



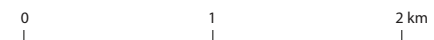


■ 6.3.j

Nicht-industrielle Nutzungen

Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap,
Google Satellite 2017 und digitalen Bestandsplänen, erhalten von der OSB Verwaltung 2015.

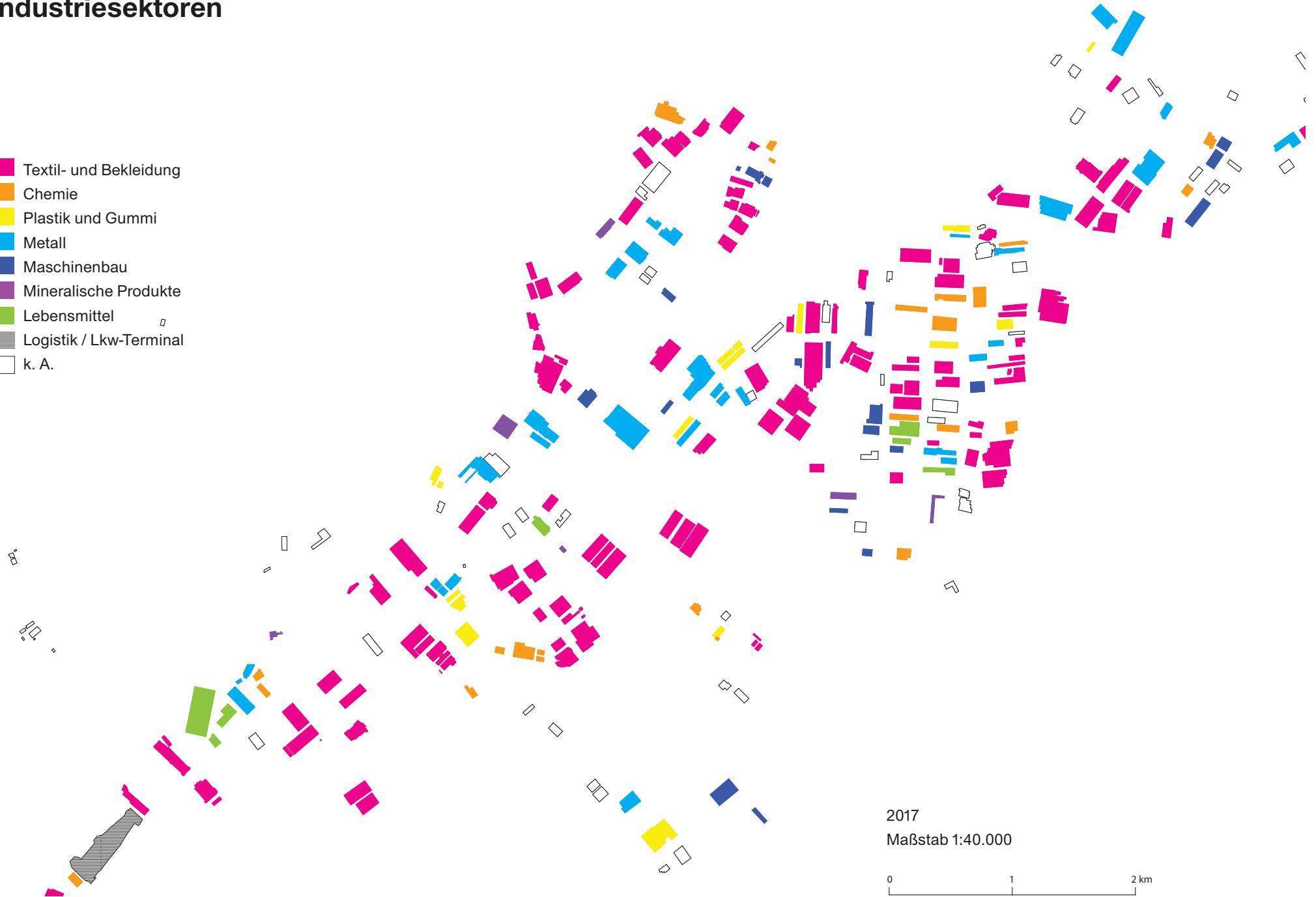
2017
Maßstab 1:40.000





6.3.k Industriesektoren

- Textil- und Bekleidung
- Chemie
- Plastik und Gummi
- Metall
- Maschinenbau
- Mineralische Produkte
- Lebensmittel
- Logistik / Lkw-Terminal
- k. A.

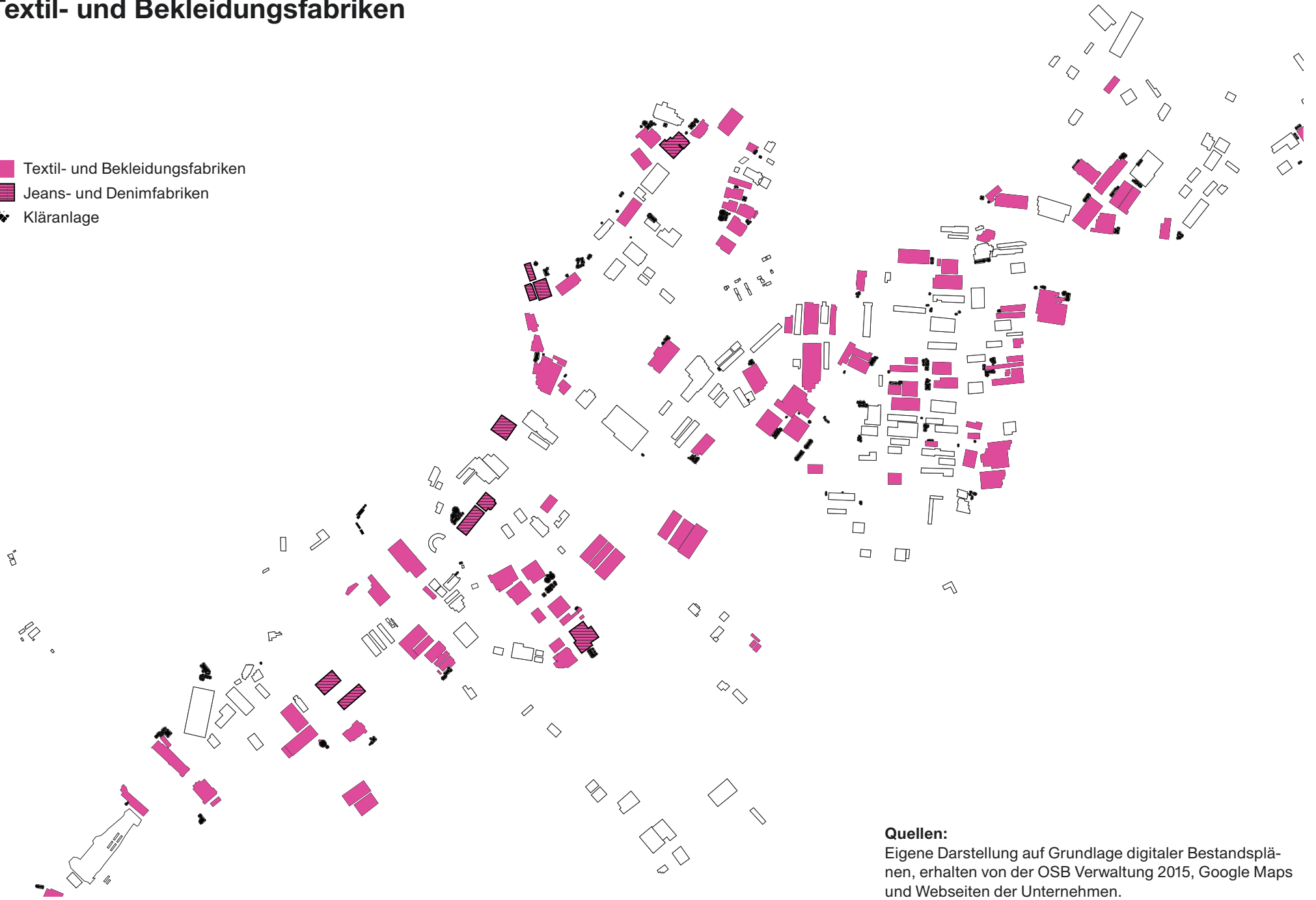


2017
Maßstab 1:40.000

0 1 2 km

■ 6.3.1 Textil- und Bekleidungsfabriken

- Textil- und Bekleidungsfabriken
- Jeans- und Denimfabriken
- Kläranlage



Quellen:
Eigene Darstellung auf Grundlage digitaler Bestandsplänen, erhalten von der OSB Verwaltung 2015, Google Maps und Webseiten der Unternehmen.

■ 6.3.m

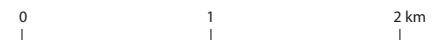
Grenzen der OSB Çorlu-Velimeşe

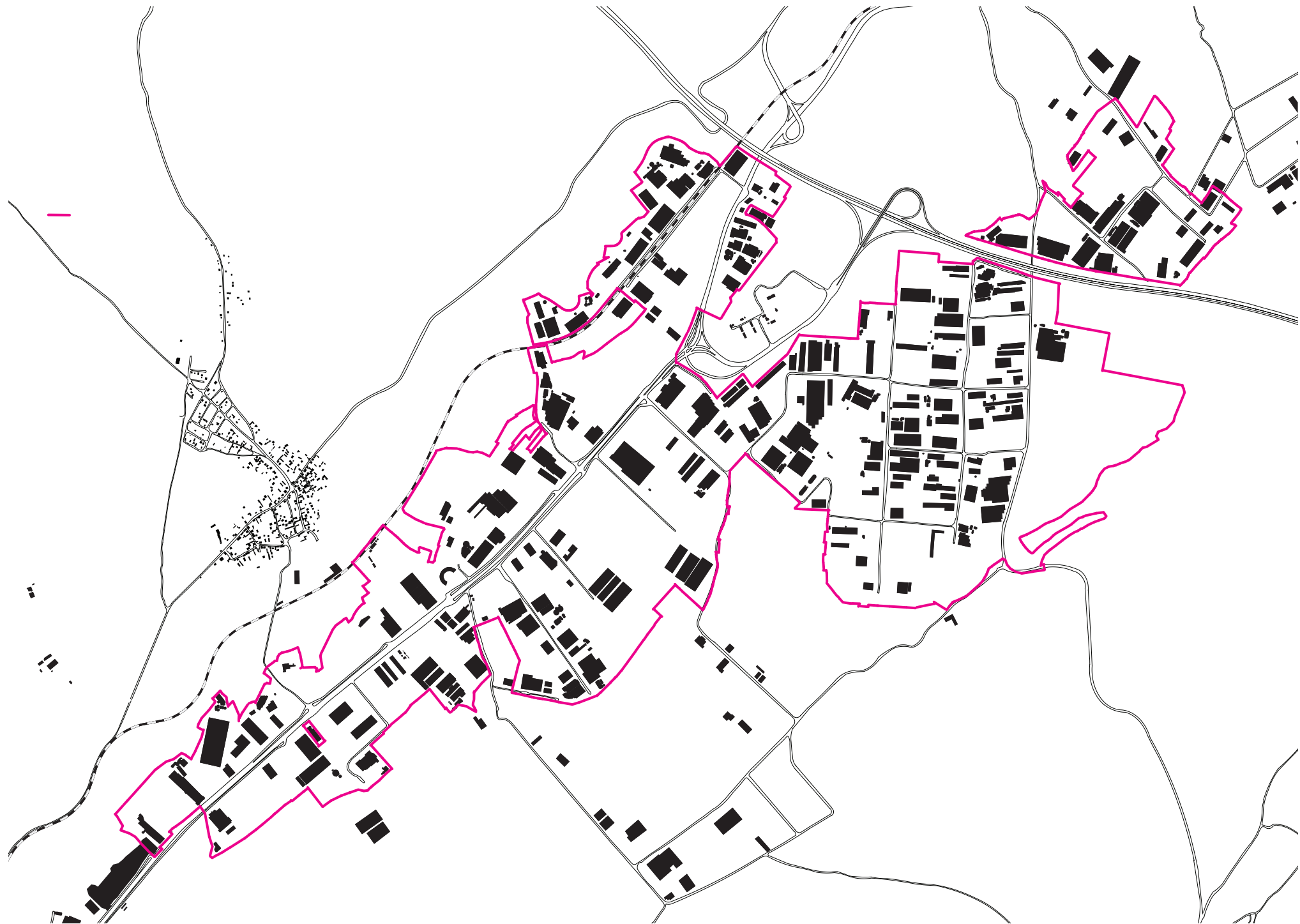
Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap und Google Satellite sowie des digitalen Bestandsplans und des digitalen Flächennutzungs- und Bebauungsplans der OSB Velimeşe (1:5000, 1:1000), erhalten von der OSB Verwaltung 2015.

2017

Maßstab 1:40.000





■ 6.3.n

Flächennutzungsplan für die OSB Çorlu-Velimeşe

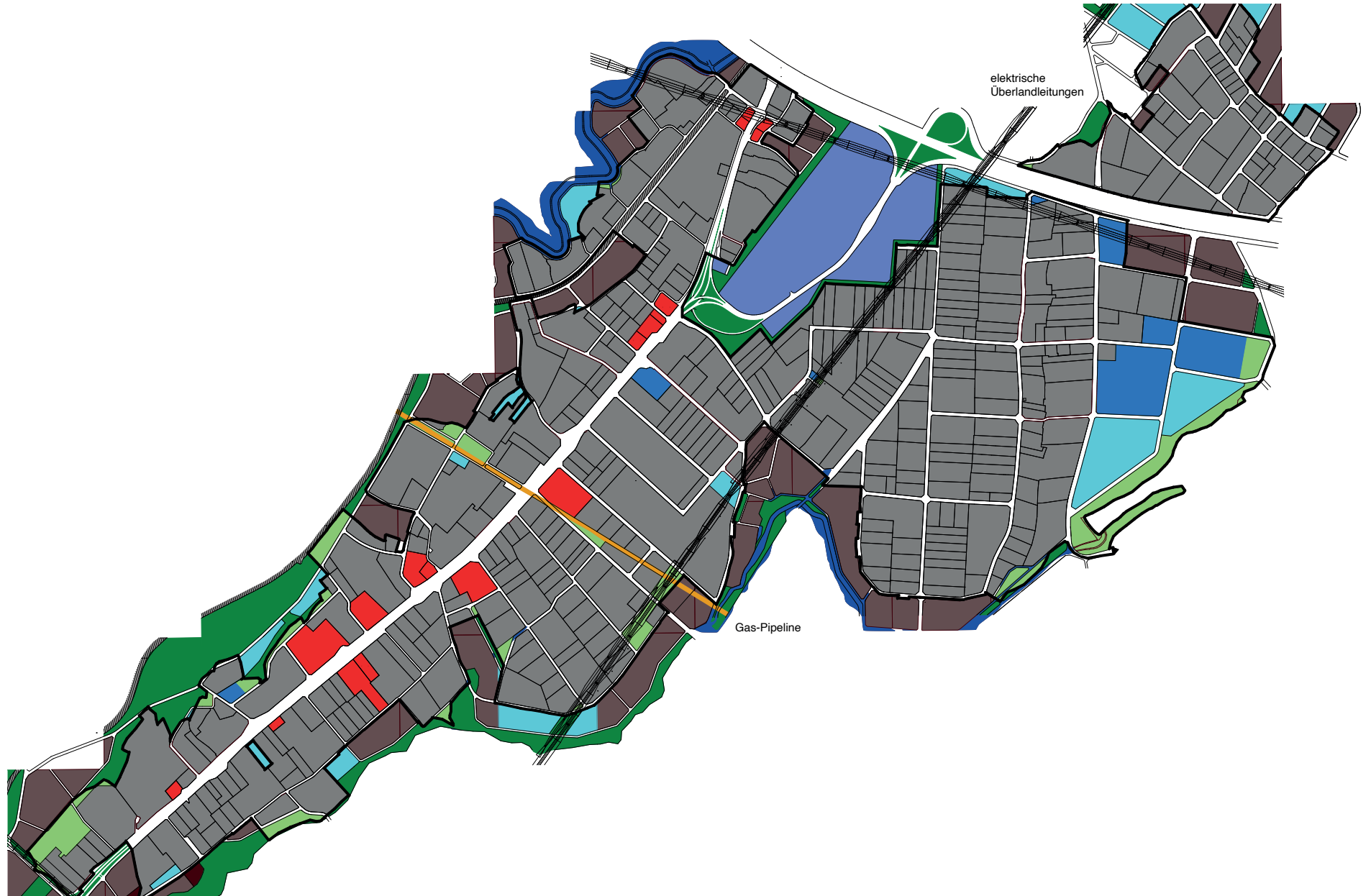
- Industriegrundstücke
- Geschäfts- und Dienstleistungsflächen
- Verwaltung, Sozialeinrichtungen
- technische Infrastrukturen
- staatliche Einrichtungen
- Grünflächen

Wandbild im Verwaltungsbüro der OSB Velimeşe.



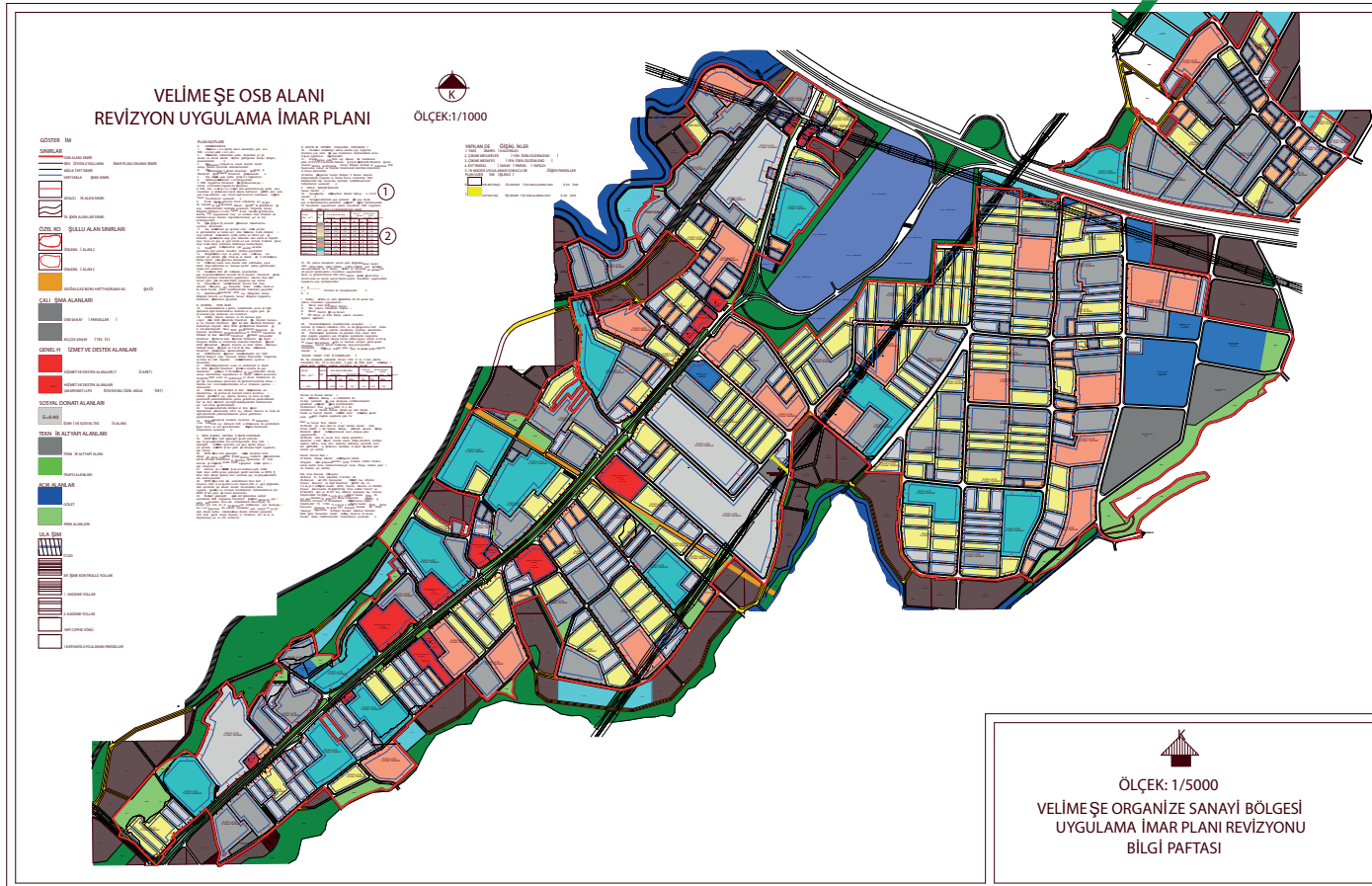
Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage des digitalen Flächennutzungs- und Bebauungsplans der OSB Velimeşe (1:5000, 1:1000), erhalten von der OSB Verwaltung 2015.
Eigenes Foto.



■ 6.3.o

Bebauungsplan für die OSB Çorlu-Velimeşe



- 1 Gesamtübersicht Flächennutzungs- und Bebauungsplan für die OSB Çorlu-Velimeşe
- 2 Detail, zu sehen sind Baulinien (blau), GFZ- und Höhenangaben (K.A.K.S / h max); die Farben der Industriegrundstücke markieren unterschiedliche Größenkategorien.

Quelle:

Digitaler Flächennutzungs- und Bebauungsplan der OSB Velimeşe (1:5000, 1:1000), erhalten von der OSB Verwaltung 2015.

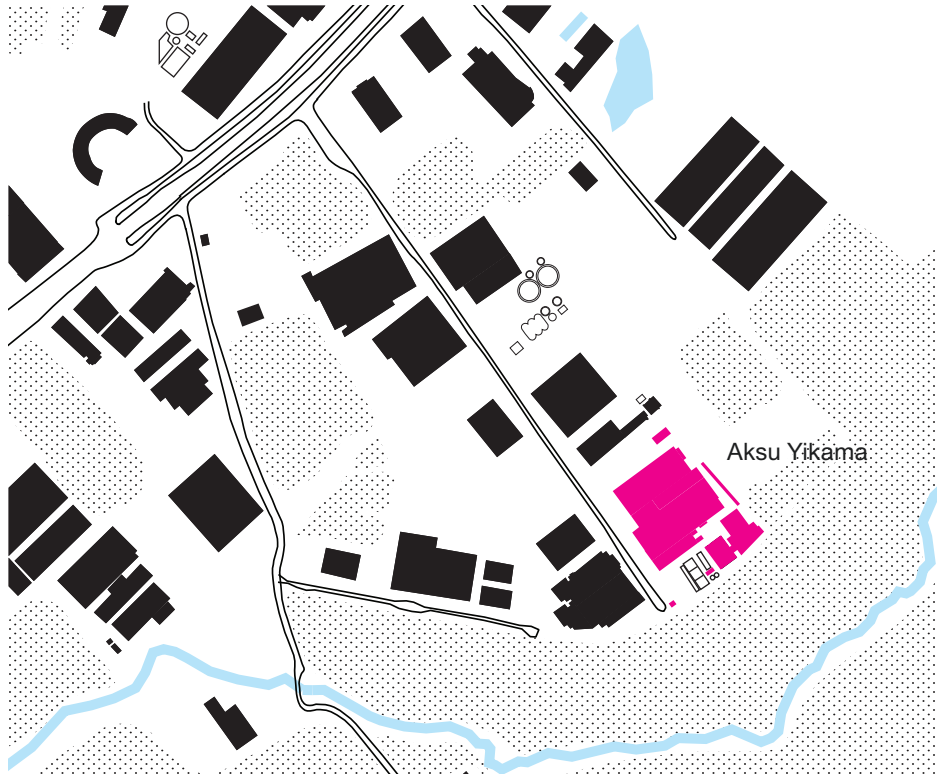


6.4 Architektur: Die Fabrikanlage von Aksu Yikama



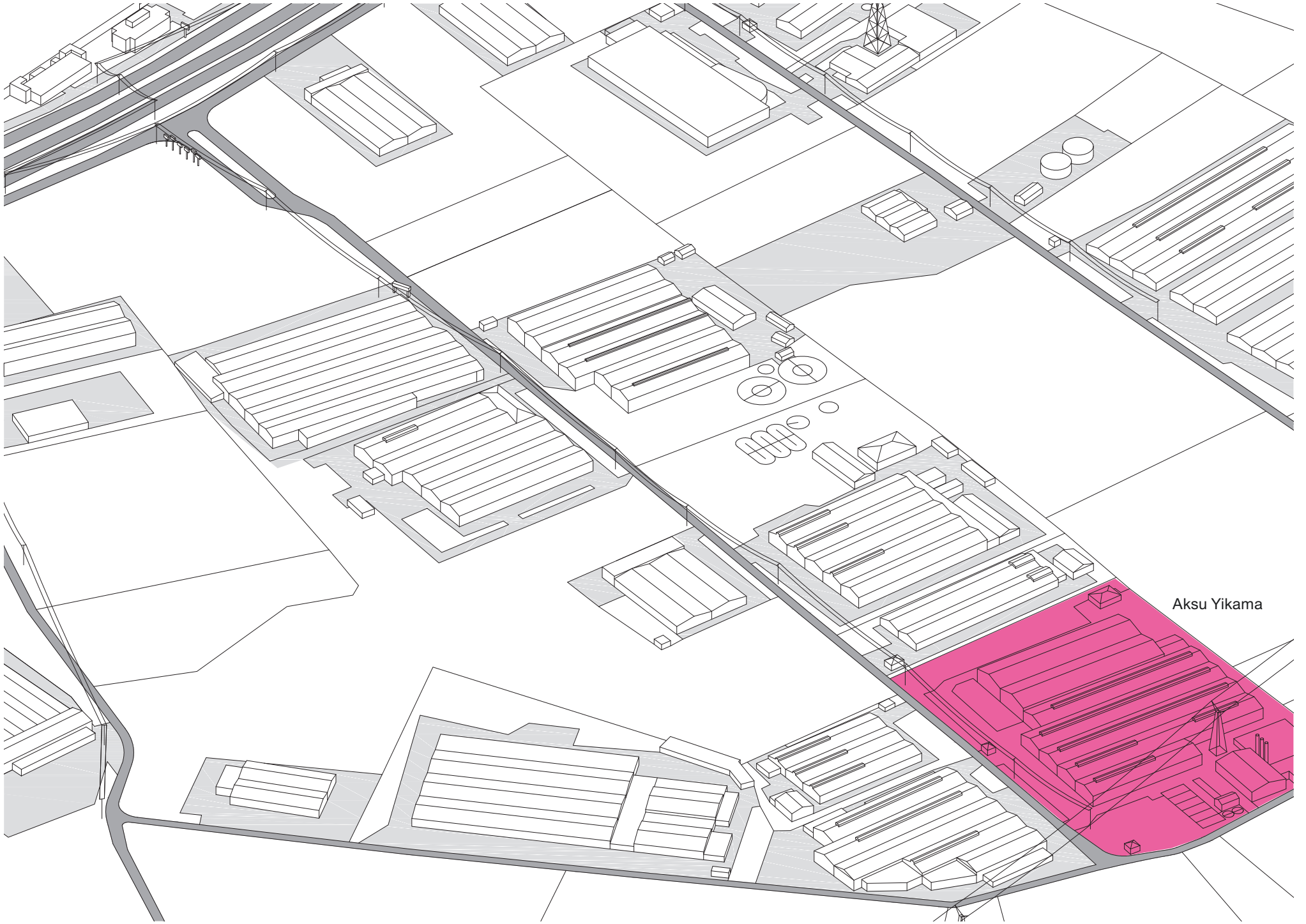
■ 6.4.a Städtebauliche Situation

- 1 Übersicht
- 2 Isometrie



Quellen:

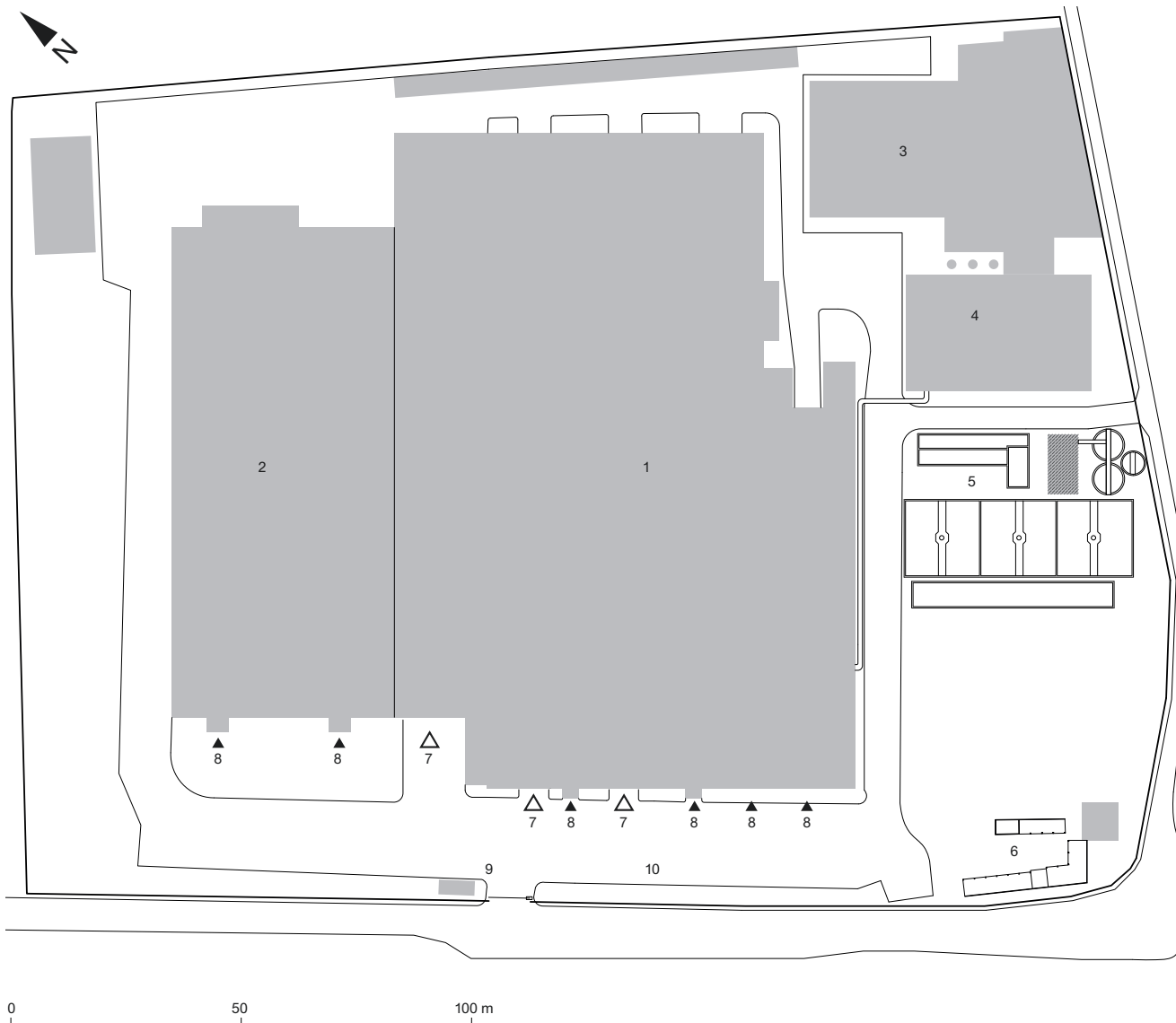
Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap und Google Satellite; digitale Bestandspläne, erhalten von der OSB Verwaltung 2015.



Aksu Yikama

■ 6.4.b

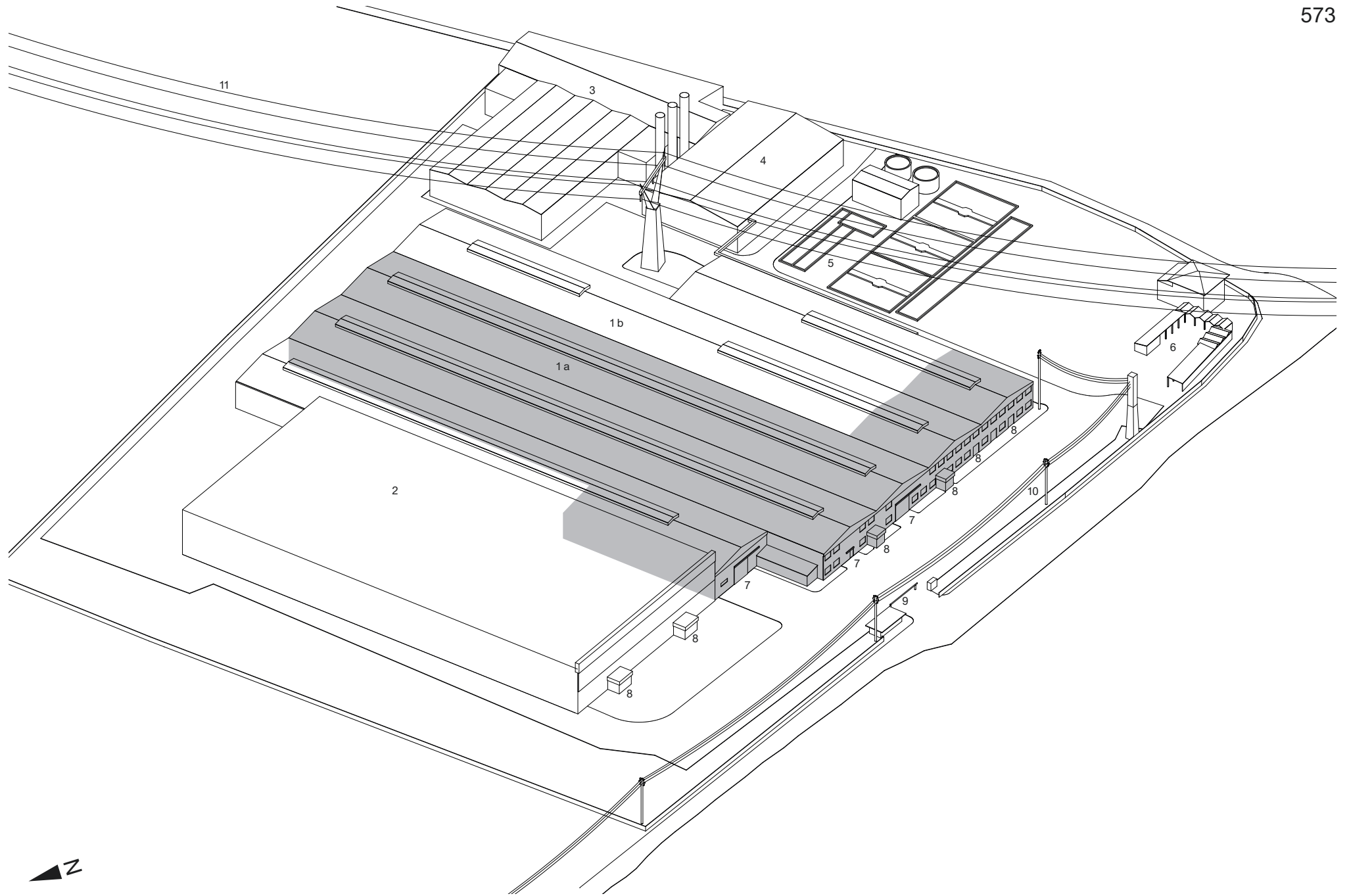
Fabrikgelände von Aksu Yikama, Gebäudevolumen



- 1 Eingeschossiger Hallenbereich (Aksu Yikama)
 - a von Aksu genutzte Flächen (grau)
 - b leerstehende Flächen
- 2 Zweigeschossiger Hallenbereich (Aksu Konfeksiyon)
- 3 Lagerflächen
- 4 Heizhaus
- 5 Kläranlage
- 6 Aufenthaltsbereich für Beschäftigte
- 7 Anlieferung
- 8 Personeneingänge
- 9 Zufahrt und Pfortner
- 10 Parkplätze
- 11 Stromtrasse

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen und Fotos, digitaler Bestandspläne, erhalten von der OSB Verwaltung 2015, Google Satellite.



■ 6.4.c Äußere Erscheinung, Außenanlagen

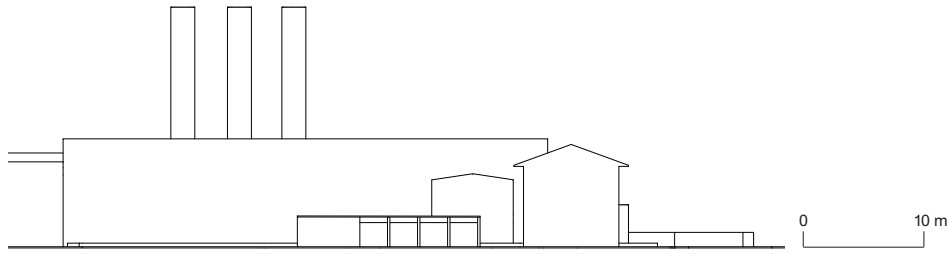


Situation 2015:

- 1 Gebäudefront zweigeschossiger Hallenbereich
- 2 Gebäudefront eingeschossiger Hallenbereich
- 3 Anliefer- und Parkflächen
- 4 Kläranlage und Heizhaus
- 5 Aufenthaltsbereich

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen und Fotos. Eigene Fotos, 2015.



■ 6.4.d Grundriss und Gebäudenutzung

Fluchtwegeplan



Halle 1: nasse Arbeitsgänge

- 1 Anlieferung
- 2 Büros
- 3 Labor
- 4 Färbemaschinen
- 5 Probefärbungen und Schleudermaschinen
- 6 Waschmaschinen
- 7 Steinextraktionsmaschine (Stone Wash)
- 8 Lager für Chemikalien und Farben

Halle 2: trockene Arbeitsgänge

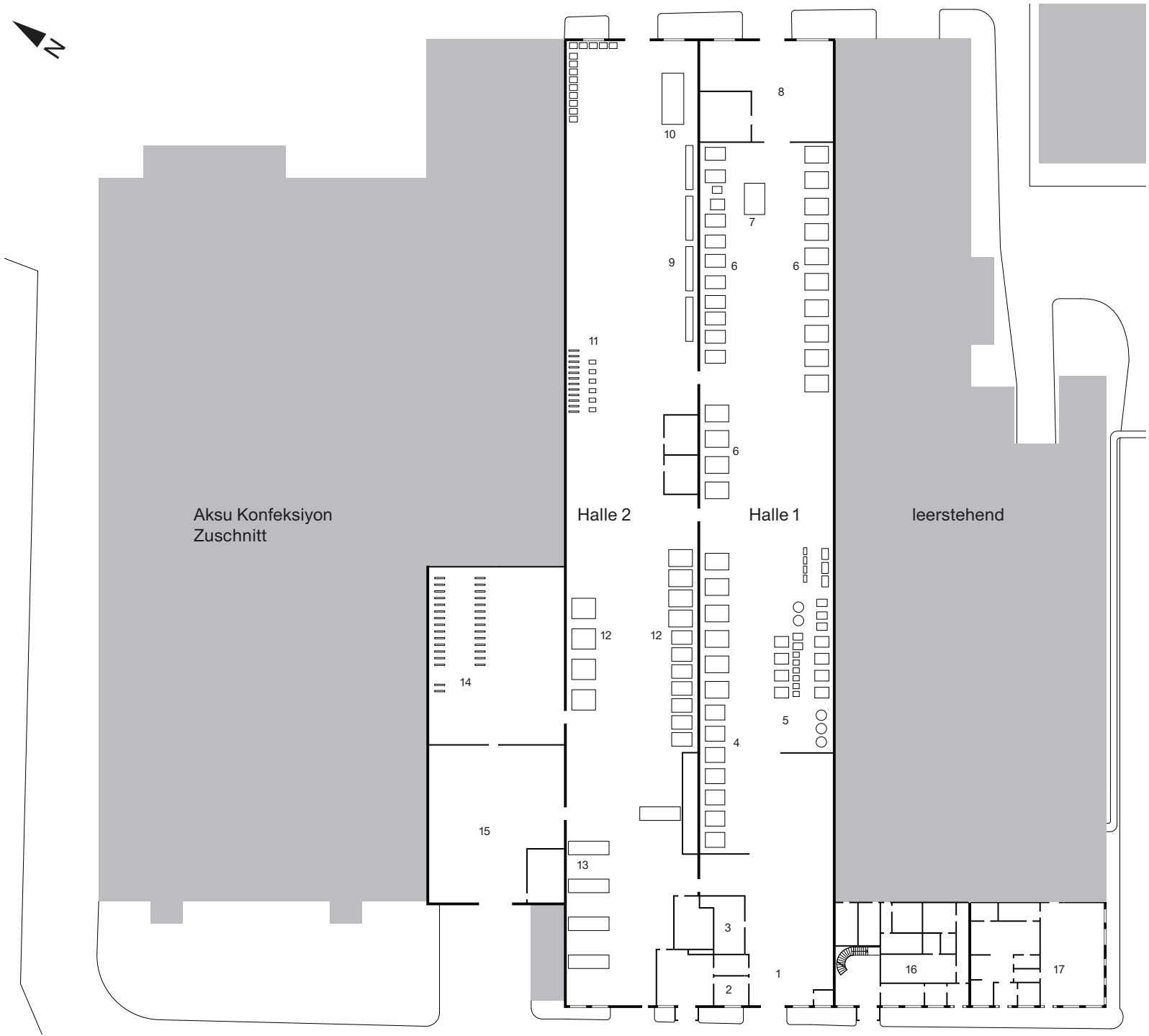
- 9 Aufsprühen von Bleiche
- 10 Fixier-Ofen
- 11 Destroy-Effekte
- 12 Trocknungsmaschinen
- 13 Qualitätskontrolle
- 14 Manuelle Bearbeitung (Schleifen etc.)
- 15 Warenversand

Nebenräume:

- 16 Umkleide-, Sanitär- und Gebetsräume
- 17 Küche und Kantine

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen und Fotos, Interview Aksu Yikama 2015. Eigenes Fotos, 2015.



■ 6.4.e

Ablauf beispielhafter Wasch- und Färbeprozesse



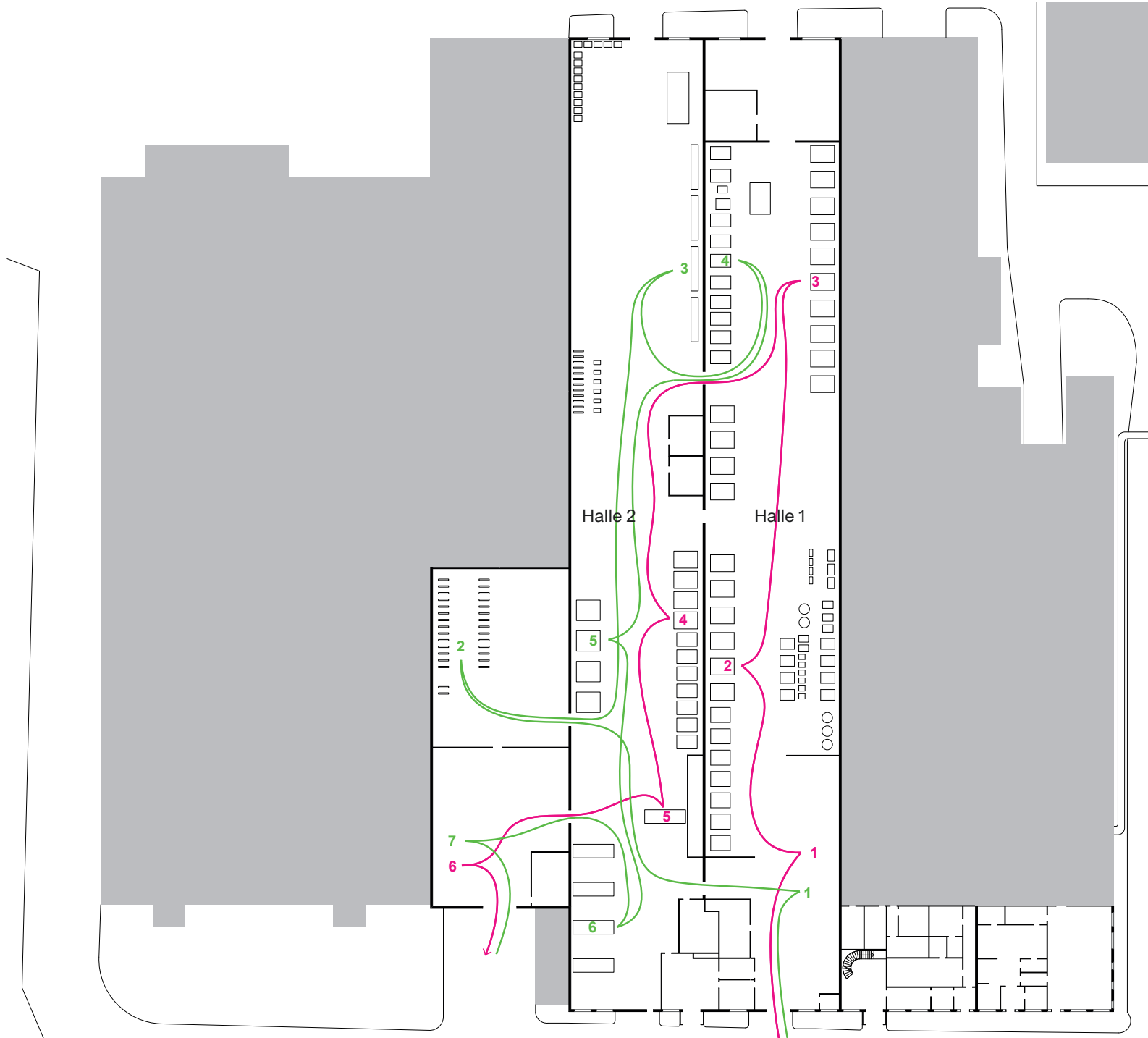
Halle 1

Quellen:

Eigene Darstellung auf Grundlage von Vor-Ort-Beobachtungen und Fotos, Interview Aksu Yikama 2015. Eigenes Foto, 2015.

- Beispielhafter Färbeprozess:
 - 1 Anlieferung genähter Kleidungsstücke
 - 2 Färbung
 - 3 Waschung
 - 4 Trocknen
 - 5 Qualitätskontrolle
 - 6 Warenversand

- Beispielhafter Waschprozess:
 - 1 Anlieferung genähter Kleidungsstücke
 - 2 manuelle Bearbeitung (Schleifen)
 - 3 Aufspülen von Bleiche
 - 4 spezifische Waschung
 - 5 Trocknen
 - 6 Qualitätskontrolle
 - 7 Warenversand



■ 6.4.f Innenräume

Halle 1:

- 1 Anlieferbereich und Färbe-
maschinen
- 2 Waschmaschinen im hinteren
Hallenbereich



Halle 2:

- 3 Mittlerer Hallenbereich mit
Trockenmaschinen
- 4 Sprüh-Stände im hinteren
Hallenbereich





Nebenträume (oben):

- 5 Halle 3 mit trockenen Arbeitsprozessen
- 6 Färbelabor
- 7 Warenversand

Umbau/Einbau (rechts):

- 8 Nachträglicher Wanddurchbruch zwischen Halle 1 und 2
- 9 Einbau von Nebenträumen (Labore)

