

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 140 (2014)
Heft: 21-22: Der Bosphorus : überbrückt und untertunnelt

Artikel: Pendeln zwischen den Kontinenten
Autor: Franck, Oya Atalay
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-390711>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ISTANBUL ERLEBEN

Pendeln zwischen den Kontinenten

Istanbul platzt aus allen Nähten. Um Platz zu schaffen, wird die Stadt umgebaut. Doch die Modernisierungsprogramme haben ihre Schwächen.

Text: Oya Atalay Franck



Die Galatabrücke über das Goldene Horn ist eine der belebtesten und vom Autoverkehr am stärksten beanspruchten Stellen Istanbuls. Nach einem Brand wurde die Brücke zunächst abgebaut und 1992 durch eine Konstruktion nach einem Entwurf des deutschen Bauingenieurs Fritz Leonhardt ersetzt.

Das klassische Bild Istanbuls ist das der Halbinsel mit der markanten Silhouette des Topkapi-Palasts, der Hagia Sophia und der historischen Moscheen und Minarette – drapiert über die sieben Hügel des antiken Byzanz, umschlossen von Goldenem Horn und Marmarameer und begrenzt von der Theodosianischen Mauer. Wer sich hingegen – wie die meisten Besucher – der Stadt aus der Luft nähert, wird sehen, dass dieser historische Kern heute nur einen winzigen Bruchteil des Territoriums ausmacht. Die antike Mitte wird mittlerweile von den unzähligen Schichten der modernen Stadt fast völlig verschluckt. Von West nach Ost über den Bosphorus hinweg und von Nord nach Süd zwischen den Meeren auf-

gespannt, erstreckt sich die Stadt heute über tausende Quadratkilometer, ein riesiger Siedlungssteppich, nur selten unterbrochen durch Parks und andere öffentliche Grünräume, aber zerschnitten von Ringautobahnen und vielspurigen Ausfallstrassen. An mehreren Stellen verdichtet sich dieses Stadtgefüge zu Clustern von Hochhäusern; sie markieren die kommerziellen Zentren der modernen Metropole, die sich wie Perlen an einer Kette den Tangentialautobahnen entlang aufreihen: Bebek, Levent, Gasiosmanpaşa, Bakirköy im Westen der Meerenge; Beykoz, Ümraniye, Kartal im Osten – und ein Dutzend mehr.

In der Stadt fortbewegen

Istanbul hat nach offiziellen Zählungen etwa 15 Millionen, nach anderen bis 22 Millionen Einwohner – dies auf einem Stadtgebiet von etwa einem Siebtel der Schweiz. Das Leben in einer solchen Megalopolis ist für uns Schweizerinnen und Schweizer unvorstellbar. Dass die Verkehrsinfrastruktur trotz aller Investitionen weder mit dem explosiven Bevölkerungswachstum noch mit der ebenso rasant zunehmenden Zahl der Motorfahrzeuge auch nur annähernd Schritt gehalten hat, führt zusammen mit der Armut weiter Bevölkerungskreise dazu, dass viele Stadtbewohner Istanbuls kaum je über die Grenzen ihres Stadtviertels hinauskommen. Andere wiederum verbringen täglich viele Stunden auf dem Weg zur und von der Arbeit – sei es per Fähre, Bus und Dolmuş (Sammeltaxi), sei es mit dem privaten Automobil. Aufgrund der chronischen Überlastung der Strassen sind Wegzeiten von zwei Stunden und mehr von der Wohnung zum Arbeitsplatz völlig normal – auch wenn es sich faktisch nur um 20 oder 30 Kilometer Distanz handeln mag.

Wer westliche Grossstädte kennt, wird staunen ob der zumindest heute noch eher marginalen Rolle, die die Metro im Verkehrsgefüge spielt. Dafür gibt es einen einfachen Grund: Wenn man die historische Untergrund-Standseilbahn von Karaköy nach Beyoğlu nördlich des Goldenen Horns ausser Acht lässt, wurde die erste U-Bahn-Linie Istanbuls erst 1989 eröffnet (die erste U-Bahn in London fuhr 1863, in Paris 1900).

In den letzten 40 Jahren wurde vor allem in die Strasseninfrastruktur investiert. Dabei spielen die Bosphorusbrücken eine zentrale Rolle – die erste 1973 eröffnet, die zweite 1988. Mit den Brücken kamen auch die Tangentialautobahnen, die sich wie Zwiebelschalen um die historische Stadtmitte legten. Dem altbekannten Prinzip folgend, wonach das Angebot die Nachfrage generiert, haben sich die damit geschaffenen Kapazitäten jeweils in kurzer Zeit bis nah an den Kollaps gefüllt. Auch mit der geplanten dritten Brücke (vgl. S. 26, «Ein Prototyp im Weltrekordmassstab») und dem 2013 in Betrieb genommenen, aber noch nicht vollständig ins Netz eingebundenen Marmaray-Eisenbahntunnel, der die historische Altstadt mit dem gegenüberliegenden anatolischen Ufer verbindet, dürfte das nicht anders werden; dazu ist die wirtschaftliche und gesellschaftliche Dynamik Istanbuls einfach zu gross.



Foto: Jens Heimstedt

Städtebauliches Chaos

Die Konsequenzen dieser Eingriffe werden nicht nur das Stadtbild, sondern auch das Stadtleben für immer prägend verändern – wohl nicht nur zum Positiven. Die Bahnverbindung unter dem Bosphorus hindurch wird den Druck der Besucherströme in die Altstadt hinein weiter erhöhen; dabei platzt diese heute schon aus allen Nähten. In den weiter aussen liegenden Bereichen werden die armen Stadtquartiere, von scheinbar romantischen, sozial aber höchst problematischen Gecekondu-Wohnhäuschen (Bild unten) geprägt, mit rasanter Geschwindigkeit transformiert. Sie weichen kommerziellen Zentren, staatlichem Massenwohnungsbau (sogenannten Toki-Siedlungen, auch diese mit hohem sozialem Konfliktpotenzial; Abb. rechts) und privaten Wohnanlagen für die Oberschicht (von Sicherheitsdiensten bewachten «Gated Communities»). Die letzten öffentlichen Parkanlagen und klassischen Plätze wie der Taksim in Beyoğlu laufen Gefahr, den Shoppingzentren und pompösen Las-Vegas-artigen «Stadtverschönerungsprojekten» geopfert zu werden.



Gecekondu ist der türkische Begriff für eine informelle Siedlung, die aus rudimentären und behelfsmässig errichteten Häusern besteht. Dass die Häuser eines Gecekondu, was wörtlich übersetzt «über Nacht gelandet» heisst, nicht sofort wieder abgerissen werden, leitet sich von einem Gewohnheitsrecht aus der osmanischen Zeit ab.



Die staatlich subventionierten **Toki-Siedlungen** wurden von der Regierung als Lösung für die sozialen und die Stadtentwicklungsprobleme von Istanbul angepriesen.

Entflechten und vertikal schichten

Eine der wesentlichsten Veränderungen aber, die die Stadt derzeit erfährt, ist, dass sie nun vertikal geschichtet und entflochten wird. Die Wahrnehmung der Stadt war bisher davon geprägt, dass alles ebenerdig, auf Strassenniveau und bei natürlichem Licht stattfand – dies galt sowohl für die historische Altstadt wie auch für die Zentren in den Aussenquartieren. Der Pendler, der Händler und der Handwerker, der Camionneur und der Flaneur teilten sich den gleichen Stadt-(Strassen-) Raum. Mit dem Auf- und Ausbau der Metro, noch mehr aber mit Strassenprojekten wie dem Beşiktaş-Kağthane-Tunnel, der den Beyoğlu-Hügel durchlöchert und die Gegend um den Dolmabahçe-Palast am Bosphorus mit dem Stadtquartier Kağthane kurzschliesst, verändern sich auch die Natur und das soziokulturelle Netzwerk des darüberliegenden Stadtraums grundlegend.

Welche Mechanismen und Überlegungen diesen Infrastrukturprojekten zugrundeliegen, die wohl oft ohne konsequente, sachgerechte Planung und nicht selten auch mit spekulativer Motivation realisiert werden, lässt sich im Nachhinein oft nur schwer ermitteln. Die Planungen für den öffentlichen Raum leiden in Istanbul zum einen unter dem enormen Immigrationsdruck und der explosionsartigen Bevölkerungsentwicklung, der eine gesteuerte Stadtentwicklung stets nur hinterherhecheln kann, zum anderen aber auch unter der Diskontinuität und Unberechenbarkeit der Politik. Eine gesamtheitliche, nachhaltige Stadtentwicklung ist unter diesen Umständen kaum möglich.

Wie bei jeder wirklich grossen – im wörtlichen wie übertragenen Sinn – und sich in ihrer Grösse kontinuierlich weiterentwickelnden Stadt hat auch im Fall von Istanbul jede Generation «ihre» Stadt, die sie liebt und hasst und der man ständig nachtrauert, weil sie Stück für Stück überschrieben wird von der Stadt der nächsten Generation. So ging die multikulturelle osmanische Metropole verloren zugunsten des republikanischen, modernen Istanbul, das nicht länger politisches, aber stets wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des Landes war, und dieses republikanische Istanbul wird nun «umgepflügt», um Platz zu schaffen – doch wofür? Das Istanbul, das bestimmt wurde durch die Halbinsel und den Bosphorus, ist in vielerlei Hinsicht nur noch ein touristischer Sehnsuchtsort, der mit dem täglichen Leben der grossen Mehrheit der Stadtbewohner kaum mehr etwas zu tun hat. •

Oya Atalay Franck, Prof. Dr., Architektin,
ZHAW Studienleiterin Architektur, oya.atalay@zhaw.ch