

# DIE KÜSTEN DES GOLDENEN HORNS

• ISTANBUL

Damla Subas



# DIPLOMARBEIT

## Die Küsten des Goldenen Horns

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des  
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von

Ass.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Markus Tomaselli

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen  
E260-01 Forschungsbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

**Damla Subas**  
01528507

Wien, am 01.03.2023



## Kurzfassung

Städte identifizieren sich durch ihre Geschichte, Kultur, Bevölkerung und Umwelt. Merkmale wie Natur und historisches Erbe verleihen der Stadt eine reiche Identität. In diesem Sinne zählt Istanbul zu einer der vielfältigsten Metropolen der Welt. Das heutige chaotische Stadtbild Istanbuls ist das Ergebnis von verschiedenen sozialen, kulturellen, ästhetischen und ökonomischen Einflüssen. Ein wesentlicher Bestandteil des Erscheinungsbildes, welches die urbane Identität Istanbuls ausmacht, ist das Goldene Horn, die Bucht am Bosphorus. Es spielt eine bedeutungsvolle Rolle hinsichtlich der Ausprägung der historischen und kulturellen Werte der Stadt. Das Küstengebiet des Goldenen Horns erstreckt sich mit einer Gesamtlänge von 7,5 Kilometern von der Mündung der Flüsse Alibeyköy und Kagithane bis zum Ufer des Bosphorus. Die weitläufige Bucht hat die byzantinische und osmanische Epoche miterlebt. Sie ist ein Stadtteil mit einer großen Vielfalt an Spuren verschiedener Zivilisationen. In der Region werden heute gleichzeitig viele verschiedene Szenarien abgedeckt, die jedoch voneinander unabhängig funktionieren, dies zeigt den Mangel an Integrität. Sehr dichtbefahrene Straßen und weitere Vernetzungen verhindern die Durchgängigkeit zur Küste und schaffen eine erhebliche Unterbrechung. Diese Barrieren hindern die BewohnerInnen daran, sich an der Küste aufzuhalten und die Nähe zum Wasser zu nutzen. Der natürliche Hafen ist von zahlreichen Grünanlagen gesäumt, doch aufgrund der Verkehrsbelastung werden das Siedlungsgefüge und der Grünraum voneinander getrennt. Das Ziel dieses Projektes ist es, das Goldene Horn zu einem Ort zu machen, der gesellschaftlich, kulturell, sozial und ökologisch in die Stadt integriert ist. Es soll ein lebendiges Stadtgebiet entstehen mit einem qualifizierten Landschaftsprogramm, wobei die Entscheidungen und Strategien auf städtebaulicher Ebene getroffen werden.

## Abstract

Cities identify themselves through their history, culture, population and environment. Characteristics such as nature and historical heritage give the city a rich identity. In this sense, Istanbul is one of the most diverse metropolises in the world. Today's chaotic cityscape of Istanbul is the result of various social, cultural, aesthetic and economic influences. An essential part of the appearance that makes up Istanbul's urban identity is the Golden Horn, the bay on the Bosphorus. It plays an important role in shaping the city's historical and cultural values. The coastal area of the Golden Horn stretches from the confluence of the Alibeyköy and Kagithane rivers to the shore of the Bosphorus with a total length of 7.5 kilometers. The sprawling bay has witnessed the Byzantine and Ottoman eras. It is a district with a great variety of traces of different civilizations. Today, many different scenarios are covered in the region at the same time, but they work independently of each other, this shows the lack of integrity. Very busy roads and other networks prevent continuity to the coast and create a significant disruption. These barriers prevent residents from spending time on the coast and taking advantage of the proximity to the water. The natural harbor is lined with numerous green areas, but due to the traffic load the settlement structure and the green space are separated from each other. The aim of this project is to make the Golden Horn a place that is socially, culturally and ecologically integrated into the city. A lively urban area is to be created with a qualified landscape program, with decisions and strategies being made at the urban development level. A lively urban area is to be created with a qualified landscape programme, where by decisions and strategies are made at the urban planning level.



## INHALT

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| <b>1 EINLEITUNG</b>                | <b>07</b>  |
| Vorwort                            | 08         |
| <b>2 STADTGESCHICHTE</b>           | <b>11</b>  |
| Konstantinoúpolis                  | 14         |
| Istanbul                           | 18         |
| ab 1923                            | 22         |
| <b>3 STANDORT</b>                  | <b>31</b>  |
| Grundlagen                         | 34         |
| Geographie                         | 38         |
| Umgebung                           | 41         |
| <b>4 SITUATIONSANALYSE</b>         | <b>67</b>  |
| Goldenes Horn                      | 72         |
| Vor- und Nachteil                  | 86         |
| Problem & Potential                | 88         |
| Fokus                              | 93         |
| Balat Häuser                       | 95         |
| Soziodemografische Struktur        | 103        |
| Tagesablauf                        | 107        |
| <b>5 KONZEPT</b>                   | <b>127</b> |
| Vision                             | 129        |
| Vernetzungsstrategie               | 135        |
| <b>6 ENTWURF</b>                   | <b>139</b> |
| Verkehrsnetz                       | 140        |
| Landschaftgestalterische Strategie | 142        |
| Licht                              | 144        |





# 01

---

## EINLEITUNG

## Vorwort

Ein fester Bestandteil des Erscheinungsbildes und eines der besonders wichtigen Merkmale, welches die urbane Identität Istanbuls ausmacht, ist das Goldene Horn, die Bucht am Bosphorus. Diese Region hat von der Vergangenheit bis hin zur Gegenwart viele funktionale Veränderungen erfahren. Historisch zählte es zu den wichtigsten Erholungsgebieten, in dem sich Paläste und Pavillons befanden, doch diese kulturellen Werte haben uns bis in die Gegenwart nicht erreicht. Während das Goldene Horn im Osmanischen Reich zu den wichtigsten Orten der physischen Stadtstruktur gehörte, verlor es in der republikanischen Türkei, aufgrund sozioökonomischer Bedingungen zunehmend an Bedeutung. Im 19. Jahrhundert, unter dem Einfluss der Industrialisierung und des schnellen Bevölkerungswachstums, wandelte sich die Region in eine drastische Problemzone Istanbuls. Im Zuge der Industrialisierung waren die natürlichen Ufer von verschiedenen Industriebetrieben wie zum Beispiel Kohlekraftwerke, Werften, Gerbereien, Schlachthöfe und viele weitere Anlagen umgeben. Somit haben sich der ganze Schmutz und Industrieabfall ungehindert abgelagert und die Luftverschmutzung hat rapide zugenommen. Von der Vergangenheit bis zur Gegenwart haben die Verschmutzungsquellen das goldene Horn und die

Natur zerstört. Die Wasser- und Luftverschmutzung hatten ihren Höhepunkt erreicht, sodass ein starker Geruch von Gasen aus dem Wasser, und weiteren flüssigen Abfällen austrat. Das hatte Auswirkungen auf die gesamte Mündungsumgebung und zugleich auf die Bevölkerung. In den 1990er Jahren wurden Anstrengungen unternommen, um das Goldene Horn zu retten und es in seinen alten Zustand zurückzubringen. In Arealen wurden öffentliche Freiräume geschaffen und industrielle Anlagen wurden durch kulturelle oder Bildungseinrichtungen ersetzt. Somit haben sich neue bildungsorientierte Funktionen angesiedelt, indem Altes bewahrt aber Neues erschaffen wurde. Der größte Teil des Areals ist nun von Industriegebieten geräumt.

Der natürliche Hafen ist von zahlreichen Grünanlagen gesäumt, doch aufgrund der Verkehrsbelastung werden das Siedlungsgefüge und der Grünraum voneinander getrennt. In der aktuellen Situation hat der Küstenstreifen eine sehr schwach ausgeprägte Funktionsvielfalt in der Freiraumgestaltung und daher für die QuartirnutzerInnen auch keine große Bedeutung. Jedoch geht es nicht nur um die Vielfältigkeit der Funktionen im urbanen Raum sondern auch um die Frage der Verträglichkeit verschiedener Nutzungen untereinander.





# 02

---

## STADTGESCHICHTE



Abb. 1

1481



Abb. 2

1786



Abb. 3

1821

324

**Konstantinische Mauer:** zwischen Marmarameer und *Haliç*

439

**Küstenmauer:** ursprünglich etwa 5,4 km lang, minimale Spuren ersichtlich

540

**Theodosianische Mauer:** Errichtung durch Kaiser Theodosius II.

1422

**Cristoforo Buondelmonti:** älteste Karte Istanbuls

1453

**Eroberung Istanbuls:** Hauptstadt des Osmanischen Reiches

1455

**Schiffswerft Haliç:** Fatih Sultan Mehmet eröffnete die erste Werft Istanbuls

1509

**Erdbeben:** tausende Bauwerke wurden zerstört

1605

**Cibali Tabakfabrik:** heutige Kadir Has Universität

1805

**Schiffswerft:** Erweiterung und Vergrößerung der Werften

1833

**Feshane Textilfabrik:** Produktionsstätte der Kleidung für die osmanische Armee

1836

**Brückenbau:** Verbindung zwischen Azapkapı-Unkapanı

1837

**Moltke Plan:** Vorschläge für den öffentlichen Verkehr

1845

**Brückenbau:** Eröffnung der Galata Brücke

1896

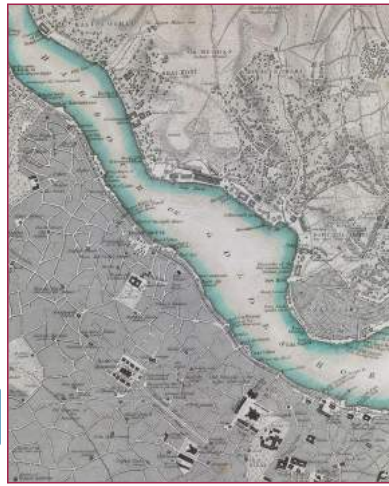
**Sveti Stefan-Kirche:** Eröffnung der Bulgarischen Kirche an der Küste

1914

**Errichtung des Kohlekraftwerks:** heutige Funktion Museum "Santral Istanbul"

1918

**Fatih Brand:** Zerstörung von 7.500 Bauwerken



1841

Abb. 4



1922

Abb. 5



1937

Abb. 6

1923

**Gründung der Türkischen Republik:** Ablösung Istanbuls als Hauptstadt

1933

**Herman Elgötz Plan:** Vorschläge für Hauptverkehrsachsen

1937

**Henri Prost Plan:** Umsetzung einer Industriestraße entlang dem Goldenen Horn

1940

**Beginn der Industrialisierung:** Zahl der Arbeitnehmer steigt massiv an

1950

**Migrationswelle:** unkontrollierte Urbanisierung

1955

**Pogrom Istanbul:** Ausschreitung gegen ethnische Minderheiten

1956

**Menderes Rekonstruktions-Operationen:** verkehrsorientierte Stadtplanung

1958

**Luigi Piccinato Plan:** Vorschläge für Istanbul als Kulturstadt anstatt Industriestadt

1960

**Militärputsch:** Kritik an ungeplanten Entwicklungen, Neuplanung

1974

**Brückenbau:** Verkehrsverbindung zwischen Bosphorus-Brücke und *Haliç*

1975

**Badrettin Dalan's Strategie:** industrielle Dezentralisierung und Abriss

1997

**Wasserreinigung:** Entfernung des Schlammes und Industrieabfalls

2000

**punktuelle Transformationen:** Umwandlung des Industrieerbes

2010

**Haliçport Projekt:** Umbau der Schiffswert in Einkaufszentren und Yachthafen

2014

**Metro Hängebrücke:** Entwicklung der U-Bahn Station *Haliç*

2021

**Straßenbahnlinie:** 10,1 km lang entlang der Küste

### Naturhafen | Stadtmauer | Kirchen | Kulturgruppen

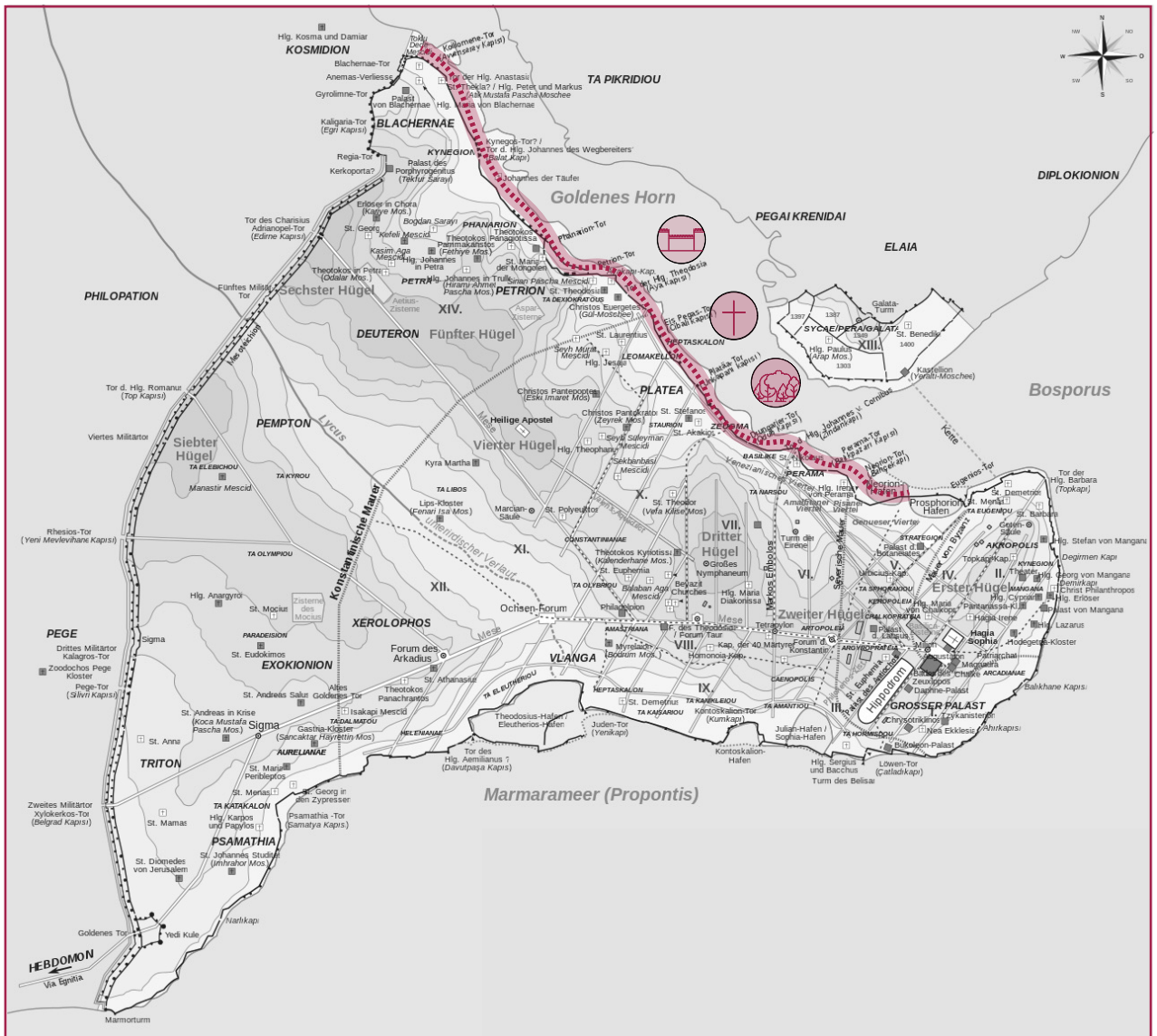


Abb. 7 Konstantinopel zur byzantinischen Zeit



Istanbul ist eine Stadt, in der die Kulturen des Ostens und des Westens in zwei separaten Kontinenten verschmelzen. Die heutige Metropole umfasst verschiedene kulturelle Strukturen, aufgrund ihres einzigartigen geschichtlichen Werdegangs. Sie war die Hauptstadt von drei verschiedenen Imperien, nämlich dem antiken Rom, Byzanz und dem Osmanischen Reich. Seit Jahrhunderten bildet sie ein Zentrum der Kunst, Kultur und Architektur. Das Goldene Horn war zur antiken Zeit ein Kanal mit sauberem und klarem Wasser, umgeben von grünen Hängen und Wäldern. Seine Ufer waren geschmückt mit Buchten, es hatte damals noch keine Hafenfunktion, da es von der Dimension und Form her zu dieser Zeit noch viel zu groß und ausgebreitet war. Auf der historischen Halbinsel entstand der Siedlungskern Istanbuls und entwickelte sich im Laufe der Zeit das heutige Siedlungsmuster. Im Rahmen dieser Entwicklung entstanden vier historische Befestigungsmauern. Die ersten Mauern entstanden unter König Byzas, sie ummauerten die Gegend des aktuellen Topkapı-Palastes. Byzanz war die erste Stadt, die auf der Halbinsel gegründet wurde. Sie befand sich auf der Fläche, die den heutigen Topkapı-Palast und Hagia So-

phia umfasst. Damals befand sich dort die Akropolis mit mehreren Tempeln. Später erweiterte Septimus Severus, der Istanbul im Auftrag Roms eroberte, die Stadt nach Westen, indem er die Mauern bis auf die Höhe der heutigen Konstantinsäule zog.<sup>1</sup> Das wichtigste Gebäude während seiner Wiederaufbauzeit war das Hippodrom. Gegen Ende des Römischen Reiches und zu Beginn des Mittelalters wurde neben Rom die zweite Hauptstadt des Staates durch Konstantin I. (270-337 n. Chr.) errichtet. Das Römische Reich wurde in zwei Regionen gespalten, während Rom die Hauptstadt des Westens war, war Konstantinopel die Hauptstadt des Ostens. Dadurch entwickelten sich auf der historischen Halbinsel neue Stadtmauern. Durch die Errichtung dieser Mauern entlang dem südlichen Bereich des Goldenen Horns, zwischen Fener und Marmara, diente das Goldene Horn als Binnenhafen. Damals wurde die Stadt in Zonen gegliedert, neue Mauern zur Verteidigung errichtet, der Grundstein für städtische Wasserversorgungssysteme gelegt und Anlagen neu organisiert. Konstantin lädt die römischen Adligen nach Byzanz ein um dort die Dichte der römischen Bevölkerung zu erhöhen. Nach der Spaltung des Römischen Reiches brach das Westreich während der Regierungszeit von

## Konstantinoúpolis

<sup>1</sup> <https://www.tarihiistanbul.com/istanbul-surlari-ve-sur-kapilari/>

Kaiser Theodosius I. zusammen.<sup>2</sup> Schließlich wurde zur Zeit des Kaiser Theodosius II., im fünften Jahrhundert erneut Stadtmauern gebaut. Die Stadt entwickelte sich nach Westen und das Goldene Horn diente als einen sicheren und großen Zufluchtsort, der den Norden von Istanbul begrenzt. Istanbul war damals von den sogenannten „Theodosianische Mauer“ umgrenzt. Theodosius II. brachte die Mauern bis an ihre heutigen Grenzen, sie umgaben die sieben Hügel von Istanbul und haben vielen Angriffen jahrhundertlang standgehalten. Die Gesamtlänge der Befestigungsmauern von Istanbul betrug etwa 22-23 km. Auf dem Goldenen Horn waren sie sechs km lang, auf der Marmaraseite neun km und westlich auf dem Land waren sie acht km lang.<sup>3</sup>

Das Goldene Horn gewann an Bedeutung und wurde aufgrund seiner Lokation zum aktiven

Handelszentrum im Mittelmeerraum. Es war sowohl ein wichtiges Geschäftsgebiet als auch ein bedeutungsvoller Marinestützpunkt. Um feindlichen Bedrohungen vorzubeugen und den Zugang für fremde Schiffe in das Goldene Horn zu verhindern wurden am Eingang der Meeresbucht zwei gegenüberliegende Türme errichtet. Diese Türme wurden mit einer Kette verbunden, somit war der Eingang zum Goldenen Horn verschlossen und die Einfahrt fremder Schiffe in die Bucht nicht mehr möglich.<sup>4</sup>

In der Abbildung von Christoforo Buondelmonti, während seines Besuchs in Istanbul um 1422, ist die Situation des Goldenen Horns im 15. Jahrhundert zu sehen. Auf seiner Landschaftskarte sind Windmühlen auf den Hügel von Hasköy, zwei Reihen Stadtmauern an der Marmaraküste und wichtige Monumentalbauten zu sehen.

<sup>2</sup> Kuban, Dogan: Istanbul an urban history. Istanbul 1997.

<sup>3</sup> <https://www.tarihiistanbul.com/istanbul-surlari-ve-sur-kapilari/>

<sup>4</sup> Eyice, Semavi.: Halic ve tarihçesi. Istanbul Büyükşehir Belediyesi 2001



Abb. 8 Christoforo Buondelmonti: Konstantinopel im 15. Jh.

Erholungsgebiet | Moscheen Synagogen | Silhouetteneffekt | verschiedene Kulturkreise



Abb. 9 Istanbul im Osmanischen Reich

Mit der Eroberung Istanbuls 1453 durch das Osmanische Reich wurden neue Siedlungsgebiete in der Stadt geschaffen. Viele Bauwerke und Stadtmauern wurden erneuert und restauriert. Auch die Osmanen wählten die historische Halbinsel zum Zentrum ihres Reiches, genauso wie die Byzantiner. Anfangs fanden die Entwicklungen der Stadt innerhalb der Mauern statt doch in kürzester Zeit stieg die Zahl der Bewohner in der Hauptstadt an. Dies führte zur Ausdehnung der Stadt in Richtung Eyüp. Die Eröffnung der Eyüp-Moschee in 1458 beschleunigte den Bau neuer Siedlungen um sie herum. Trotz der Tatsache, dass sich der Stadtteil Eyüp außerhalb der Stadtmauern entwickelte, wurde dieser Bezirk zum ideologischen und symbolischen Mittelpunkt, wo Thron und Siegesfeiern und Schwertzeremonien stattfanden. Eyüp spielte eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Strukturierung des Goldenen Horns.<sup>1</sup> Während der osmanischen Zeit verbreiteten sich die Anlagen am Nordufer des Goldenen Horns. Zur Byzantinischen Zeit war der Norden bewaldet und hatte eine natürliche Struktur, während im Osmanischen Reich Werftanlagen zügig nach der Eroberung errichtet wurden. Entlang der Ufer von Galata bis Hasköy entwickelten sich weitere vom Meer geprägte Funktionen, wie

## Das Osmanische Reich

zum Beispiel Wartungszentren für Schiffe, die osmanische Marine und kriegswirtschaftliche Produktionen. Damals entstand an der Nordküste die industrielle Produktionsstätte für Schiffsanker, das sogenannte „Lengerhane“, heute dient sie als ein Industriemuseum. Die Einrichtungen der staatlichen Marine wurden am oberen Ufer des Goldenen Horns bereitgestellt, währenddessen entwickelten sich am südlichen Ufer des Goldenen Horns Handelszentren und die Zivilschiffahrt. Die Bevölkerung, die an den wirtschaftlichen Funktionen teilnahm, wurde in unmittelbarer Nähe der Einrichtungen angesiedelt.<sup>2</sup> Das 16. und 17. Jahrhundert waren die erfolgreichsten Perioden für Istanbul. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts jedoch erlebte die Großstadt ein sehr starkes Erdbeben. 1509 führte das Beben, vermutet wird in der Stärke von acht, zu großen Schäden. Tausende Menschen kamen ums Leben und es wurden viele Stadtteile und Gebäude zerstört. Das ist der Grund, warum die meisten Werke, die bis heute erhalten sind, erst aus dieser Zeit stammen. Sehr viele wertvolle architektonische Bauten entstanden unter der Herrschaft von Sultan Süleyman in Zusammenarbeit mit dem berühmten Baumeister und Architekt Sinan (1490–1588). Diese Periode war

<sup>1</sup> Kılıç, A., Yenen, Z.: Haliç İçin Bir Planlama Önerisi. İSKİ Haliç 2001

<sup>2</sup> Eyice, Semavi: Haliç ve tarihçesi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001

die hellste Zeit und der Höhepunkt des Osmanischen Reiches und Architektur. Die prächtigen Bauwerke und Moscheen, welche auf den Hügeln Istanbuls mit Blick auf das Goldene Horn errichtet wurden, veränderten das Stadtbild erheblich. Die Mehrheit der Bevölkerung lebte immer noch innerhalb der Mauern, doch die Siedlungsgrenzen dehnten sich schnell in Richtung Üsküdar und Kadıköy aus. Entlang dem Goldenen Horn entstanden dichte Siedlungsmuster mit verschiedenen städtischen Funktionen. Istanbul beheimatete im Laufe der Geschichte mehrere Zivilisationen. Manche Teile des Goldenen Horns waren dicht besiedelt mit Nichtmuslimen. In Fener und seiner Umgebung befanden sich die meisten Griechen, während im Nachbargebiet Balat eine große Anzahl an Juden lebte. Armenier, Griechen und Juden ließen sich auch in Galata nieder. Sie waren meistens wohlhabend, dies ließ sich an ihren Villen und Fassaden ihrer Häuser deutlich erkennen. Mit dem Bau von Synagogen, Kirchen und ausländischen Botschaften entwickelte Galata sich über seine Mauern hinaus in Richtung Pera. Während zu dieser Zeit wurde besonders das nördlichere Gebiet des Goldenen Horns zum wichtigsten Grünraum- und Erholungsgebiet. Umgeben von Herrenhäusern und Pavillons entwickelte sich ein Sommererholungsgebiet, das für die Öffentlichkeit zugänglich war. Die Küste des Goldenen Horns war ein beliebter,

gepflegter und wichtiger Erholungsort für die Bevölkerung. Während der nördliche Teil des Goldenen Horns als Erholungsraum fungierte, bildete sich im südlichen Gebiet ein Handelszentrum. Die Küste zwischen Eminönü und Unkapanı wurde zu einem Ort, welcher hauptsächlich für das Entladen der Waren von Schiffen genutzt wurde.<sup>3</sup> Im Jahr 1839 wurden die „Tanzimat“-Reformen in Istanbul der Bevölkerung verkündet. Dabei handelte es sich um Verwestlichungs- und Modernisierungsprozesse der Stadt in verschiedensten Bereichen. Es wurden Innovationen hinsichtlich Wirtschaft, Industriebetrieben, Militärwesen, Bildungseinrichtungen und der Architektur erstrebt. Zu dieser Zeit begann die Stadt in neue Gebiete zu expandieren. Es wurden Versuche unternommen, die Stadt auf eine modernere Ebene umzubauen, so sollten zum Beispiel ab nun unregelmäßige Straßen ein strukturiertes Aussehen haben. Das Ziel war, das Stadtbild zu verschönern, und den Bewohnern einen besseren Lebensstandard zu ermöglichen. Es wurden neue Bauvorschriften umgesetzt, um Hauptverkehrsachsen in gleicher Breite und einheitliche Nachbarschaftsstrukturen zu schaffen. Als Ergebnis dieser Arbeiten wurden verstreute Stadtteile von Istanbul und Galata durch Straßenbahnlinien, die auf den neu eröffneten oder erweiterten Hauptverkehrsadern geführt wurden, miteinander verbunden. Wichtige Fortschritte entwickelten sich hinsichtlich

3 Eyice, S.: Halic ve tarihçesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001

der Infrastruktur, wie zum Beispiel Tunnel- und Brückenbau.<sup>4</sup> Dies beeinflusste auch das Goldene Horn besonders, denn eines der wichtigsten städtebaulichen Elemente sind die Verbindungen zwischen den beiden Seiten. Die erste Brücke, abgesehen von davor gebauten Strukturen im byzantinischen Reich, entstand im 1836 in Holzbauweise. Diese ermöglichte eine Vernetzung zwischen Unkapanı und Azapkapı, doch sie hielt die Lasten nicht lange aus und musste erneuert werden. 1845 entstand eine weitere Holzbrücke zwischen Eminönü und Karaköy, diese diente etwa 30 Jahre und wurde danach mehrmals von internationalen Firmen erneuert. Im Laufe der Zeit wurden die älteren, welche keine Stabilität mehr aufwiesen, durch robustere ersetzt und die Brücken wurden öfters versetzt.<sup>5</sup> Die Bewohner überquerten die Ufer auch mit Booten, was heute an manchen Stellen des Goldenen Horns immer noch der Fall ist.

Während auf der historischen Halbinsel sehr dicht und eng liegende traditionelle Holzhäuser sich zwischen Moscheebauten befinden, gibt es hingegen in Galata neben Holzbauten viele Mauerwerksbauwerke mit verschiedenen Funktionen, wie Bürogebäude oder ausländische Botschaften. Auf der Halbinsel befinden sich überwiegend türkische und muslimische Viertel, in denen traditionelle Lebensstile gepflegt werden,

wobei in Galata oder Beyoğlu eher eine westlichere Lebensweise hervortritt. Aufgrund der dicht gebauten Holzstrukturen brachen zwischen dem 17. und 20. Jahrhundert in der Umgebung vom Goldenen Horn mehrere und große Brände aus. Dabei wurden viele historische Gebäude beschädigt oder zerstört. Da die Siedlungen am Goldenen Horn offen für die Nordwinde sind, konnte sich das entstandene Feuer in Richtung Marmara schnell verbreiten. Viele reiche Familien zogen in neue Gegenden des Horns um, denn die durch Brände beschädigten Viertel wurden lange Zeit nicht saniert. Die hinterlassenen Villen wurden in mehrere Wohnungen unterteilt und an einkommensschwache Familien vermietet. Einer der größten Brände fand im 1918 in Cibali statt, währenddessen wurden 7 500 Gebäuden zerstört.<sup>6</sup> Einige Jahre danach geriet das Goldene Horn, welches im Osmanischen Reich voller gepflegter Grünräume war, unter Existenzgefahr, aufgrund extremer Umweltbelastung. Infolge des Vorschlages des nach Istanbul eingeladenen Stadtplaners Henri Prost verlor das Goldene Horn seine ursprüngliche Identität und wurde zu einem Industriegebiet geleitet. Dabei wurden keine Maßnahmen getroffen, um hervortretende Schäden und Gefahren zu begegnen oder sie zu beseitigen.<sup>7</sup>

4 Kılıç, A., Yenen, Z.: Haliç İçin Bir Planlama Önerisi. İSKİ Haliç 2001

5 Eyice, S.: Haliç ve tarihçesi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001

6 <http://itfaiye.ibb.gov.tr/istanbul-yanginlari.html>

7 Eyice, S.: Haliç ve tarihçesi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001

Industrie | Umwelt- und Wasserverschmutzung | intensive Urbanisierung | informelle Siedlungen



Abb. 10 Stadtkarte Istanbul nach der Gründung der Republik



## ab 1923

Mit der Gründung der Türkischen Republik wurde die Hauptstadt, aufgrund der geografischen Lage, nach Ankara verlegt. Somit verlor Istanbul nach sechzehn Jahrhunderten seinen einzigartigen Status als Hauptstadt und war fortan nur mehr die am dichtesten besiedelte Stadt der Türkei. Ein großer Unterschied zwischen der Osmanischen und der Republikanischen Zeit war, dass die Funktion des Goldenen Horns sich vollständig änderte. Während der republikanischen Zeit haben die Ufer die größten urbanen Transformationen erlebt.

Während der vorrepublikanischen Zeit galt Halic als einer der schönsten Grün- und Erholungsräume, umgeben mit anspruchsvollen Pavillons, Herrenhäusern und Villen. Die Gegend sprach BewohnerInnen mit hohem sozialen Status an. Im Gegensatz dazu bildeten sich nach 1923, während der republikanischen Periode, entlang der Ufer größere und umweltschädliche industrielle Strukturen. Viele Fabrik-, Industrie-, Werkstatt-, und Lagerhallen breiteten sich innerhalb kürzester Zeit aus und Halic begann somit seine Identität zu verlieren.<sup>1</sup> Die Industrialisierung brachte auch ungeplante Wohngebiete mit sich. Aufgrund der schnellen Urbanisierung und Verbreitung der Industrie-

gebiete kam es zu einer Migrationswelle aus vielen Dörfern der Türkei. Ein weiteres Hauptmotiv für die Zuwanderung war die ansteigende Arbeitslosigkeit in Kleinstädten und Dörfern, besonders nach dem zweiten Weltkrieg.<sup>2</sup> Die Arbeiterschicht siedelte sich um die Industriebetriebe außerhalb der Stadtmauern an und somit entstanden die ersten „Gecekondu“ (deutsch: nachts platziert) im Umfeld des Goldenen Horns. „Gecekondu“ werden Häuser genannt, die ohne Erlaubnis des Eigentümers, auf fremdem Land über Nacht betonierte und gebaut werden. Somit wurden leere Flächen durch informelle Massensiedlungen ersetzt, während bestehende Häuser und Villen durch den Einzug mehrerer Familien in Wohnungen geteilt wurden.<sup>3</sup> Das Hauptproblem bei der Ausbreitung dieser Siedlungen liegt darin, dass die Einkommen der Familien nicht ausreichend sind um gleichzeitig Miete zu zahlen und den Lebensunterhalt zu bestreiten. Daher sind die ArbeitnehmerInnen der Meinung, das Leben sei garantiert, solange keine Miete für die Unterkunft verlangt wird. Der Grund, warum derartige Häuser bautechnisch anspruchslos, ästhetisch negativ auffällig und in den Stadtkontext nicht integriert sind, liegt darin, dass sie ohne technisches Wissen und Kenntnis entstehen. Als Folge des unkontrollierten und ungeplanten

<sup>1</sup> Yılmaz, G. I.: Halic Kıyı Şeridinde Sanayileşme İle Ortaya Çıkan Kentsel Dönüşüm. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul 2008

<sup>2</sup> Semih S. Tezcan, Halic sorunları ve çözüm yolları. İstanbul Bogazici Üniversitesi 1977

<sup>3</sup> Zeynep Celik, The Remaking of Istanbul-Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century, 1993

Wachstums wurde das Leben der ansässigen Menschen beeinträchtigt. Viele der ursprünglichen Bewohner verließen die Umgebung aufgrund der Umweltverschmutzung und zogen in prestigeträchtige Gebieten um, wie zum Beispiel an den Bosphorus oder Beyoğlu. Bis zu den 1985er Jahren wurde das Goldene Horn von vielen BewohnerInnen vermieden, denn allein der Gestank im Umfeld war für viele unerträglich.<sup>4</sup> Von dem jahrelang geschützten Natur- und Erholungsgebiet, umgeben von ruhigen Gärten, Obstbäumen und Picknickflächen gab es keinerlei Spuren mehr, es war nur noch bedeckt von Industrieabfällen.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden mehrere europäische Stadtplaner aus Deutschland und Frankreich nach Istanbul eingeladen um die Stadt zu modernisieren. Im Jahr 1933 entwickelte Hermann Elgötz Ideen und Pläne für das Wachstum, die Verkehrssituation und viele weitere Themenbereiche der Stadtplanung. Die Vorstellungen wurden zwar nicht sofort umgesetzt, jedoch jahrelang thematisiert. Sein Vorschlag für das Goldene Horn war es, ein Geschäftszentrum zu entwickeln und den Transport mittels Schienensysteme zu erleichtern. Diese sollte Eminönü und Sirkeçi miteinander verbinden. Heute werden diese Stationen tatsächlich mit der Straßenbahnlinie T1 vernetzt, sie verläuft über die Galata-Brücke und verbindet Beyoğlu mit Eminönü.<sup>5</sup> Die heutige Galata Brücke, welche zweigeschossig ist wurde im Jahr 1994 fertiggestellt und funktioniert als Klappbrücke.

Hermann Elgötz schlug einen Tunnel vor, doch diese Idee wurde nicht umgesetzt. Der Tunnel sollte als Transportweg dienen, beginnend von Taksim sollte er das Goldene Horn unterqueren. Elgötz empfahl und legte seinen Fokus auf unter- und oberirdische Schienensysteme, jedoch erzielte er zu seiner Zeit keine Fortschritte in der Umsetzung. Allerdings wurden viele Teile der Stadtpläne für Istanbul von dem französischen Planer Henri Prost umgesetzt. Er beschäftigte sich 15 Jahre lang, von 1936-1951 mit dem Städtebau in Istanbul. Wichtige Entscheidungen in der Planung und Strukturierung hinsichtlich Wohngebiete, Grünräume, Industriegebiete und Straßenentwicklungen wurden zu dieser Zeit getroffen.<sup>6</sup> Was das Goldene Horn betraf, wurde in den Prost-Plänen erstmals die maßgebende Entscheidung getroffen, den Stadtteil in ein Industriegebiet umzuwandeln. Das Ziel dabei war, die Lagerhallen und Industrieanlagen vom Bosphorus zu entfernen. Infolgedessen nahm die Wasser- und Luftverschmutzung am Goldenen Horn zu. Vor allem sammelte sich im Norden der Bucht die Schwerindustrie an, wie zum Beispiel Schlachthöfe, Kohlekraftwerke und viele weitere umweltschädliche Fabriken. Sie breitetensich sehr schnell und irregulär aus. Jedoch war die notwendige Infrastruktur nicht vorhanden und es wurden keine Vorkehrungen gegen Umweltschäden getroffen, somit weiteten sich auch die Folgen immer mehr aus und die Region verlor völlig ihre Identität als kultureller und natürlicher Erholungsraum.

4 Kılıç, A., Yenen, Z.: Haliç İçin Bir Planlama Önerisi, İSKİ Haliç.

5 Eyice, S.: Haliç ve tarihçesi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001

6 Zeynep Celik: The Remaking of Istanbul-Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century. 1993

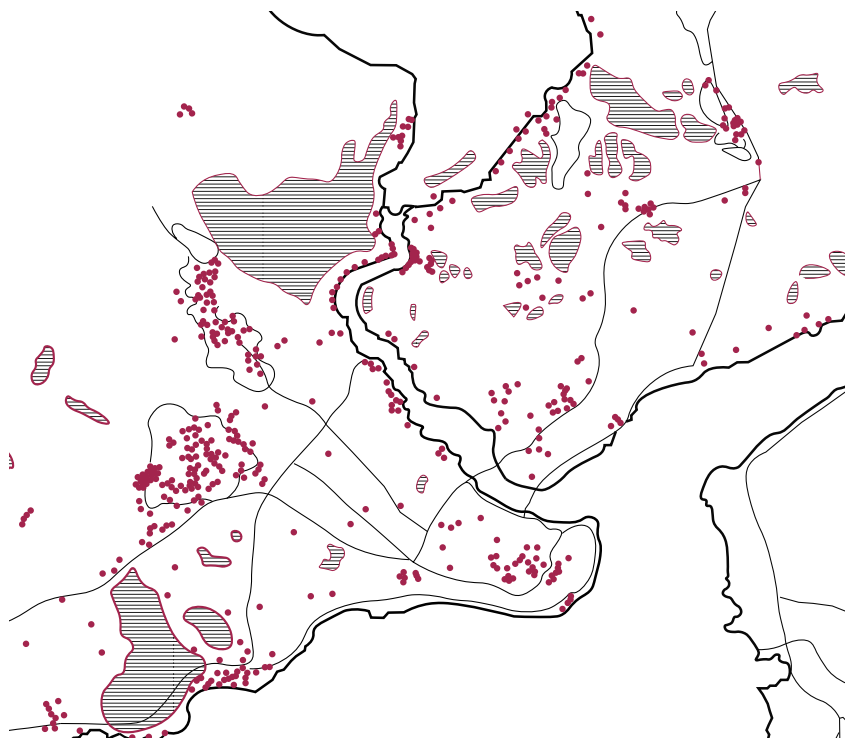


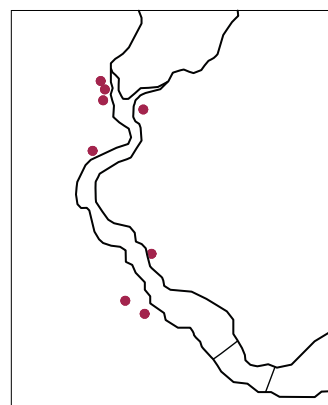
Abb. 11 ehemalige Industriebetriebe und informelle Siedlungsgebiete



Produktion



Metallproduktion



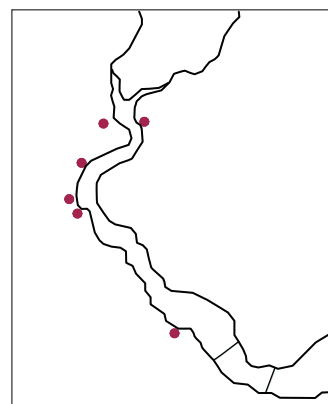
Chemikalien



Textil



Ernährung



Holz

Abb. 12 Industrielle Verteilungen am Goldenen Horn

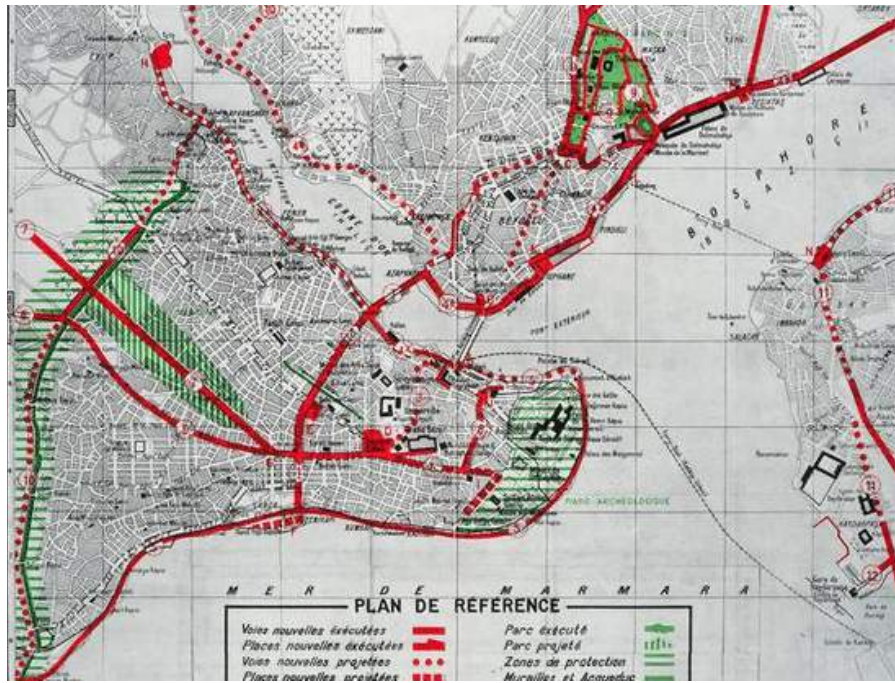


Abb. 13 Henri Prost Plan- empfohlene Hauptverkehrsachsen

Henri Prost beschäftigte sich mit mehreren Teilen Istanbuls, insbesondere waren Renovierungen an der Küstenregion von Galata vorgesehen und viele Bauwerke von Galata bis hin zum Taksim wurden abgerissen und von neuem aufgebaut. Wie auf seinen Plänen ersichtlich, entwickelte er großflächige Grünräume für Istanbul. Einer davon war ein breiter grüner Streifen entlang der Theodosius-Stadtmauer und einen weiteren großen Freiraum plante er nördlich vom Galataturm.

Die 1950er Jahre waren für die Stadtverwaltung Istanbuls eine große Herausforderung, denn es entstand aufgrund von unkontrollierter und schneller Urbanisierung ein neues Stadtbild. Diese Situation führte zu vielen Problemen, die auch aufgrund zunehmender Kritik des Volkes gelöst werden sollten. Von 1950 bis 1960 war Adnan Menderes der Ministerpräsident der Türkei und versuchte mit den sogenannten „Menderes-Operationen“ die Stadt verkehrsorientiert zu entwickeln um eine Autostadt zu erzeugen. Seine Zonierungspraktiken für Istanbul wurden kritisiert,

daher begann der italienischer Architekt und Stadtplaner Piccinato in 1958 neue städtebauliche Pläne für Istanbul zu entwerfen. Er brachte wichtige Anregungen hinsichtlich der Dezentralisierung von Industrie- und Wohngebieten entlang der Küste. Sein Ziel war Istanbul als Industriestadt bzw. Produktionsstadt abzulösen und kulturelle Räume zu entwickeln, somit sollte das touristische Potential Istanbuls gesichert werden. Es wurde entschieden die Produktionen in östliche Städte zu verlegen.<sup>7</sup> Aufgrund des Wachstums und der sehr schnell steigenden Grundstückspreise in Istanbul wanderte die Wirtschaft bzw. der Industriesektor in anderen Provinzen, wie zum Beispiel nach Bursa oder Tekirdağ. In Bursa treten heute Sektoren wie Textil, Automobil, Maschinen- und Metallherstellung in den Vordergrund. Tekirdağ ist bekannt für die Herstellung von Metall und Maschinenwaren. In diesen Städten haben sich die Industriebetriebe ab 1970 sehr schnell entwickelt, die geografische Lage und Nähe zu Istanbul spielten dabei eine wesentliche Rolle.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Kılıç, A., Yenen, Z.: Halıç İçin Bir Planlama Önerisi, İSKİ Halıç, İstanbul 2001

<sup>8</sup> <https://siyasetdergisi.com.tr/trakyanin-sanayi-tekirdag/>

In den 1980er Jahren fanden radikale Veränderungen in der ganzen Türkei statt, es war ein Wendepunkt für Istanbul. Es gab einen Wandel auf politischer und wirtschaftlicher Ebene. Interventionen des Staates führten zu infrastrukturellen Investitionen in Energie, Verkehr und Stadträume. Viele Stadtteile, aber vor allem Küstenanlagen, wurden enteignet. Die meisten Industrieanlagen, die ihre Tätigkeit bis Mitte des 20. Jahrhunderts fortsetzten, wurden wegen Umweltverschmutzung abgerissen und es kam zu Regulierungsarbeiten. Nach dem Abriss wurden in den evakuierten Gebieten Grünräume errichtet.

1985 wurde Bedrettin Dalan Bürgermeister von Istanbul und er beeinflusste die Entwicklung am Goldenen Horn tiefgreifend. Während der Dezentralisierungsphase führten seine Entscheidungen zur Zerstörung fast aller Bauwerke entlang dem Goldenen Horn. Das grundlegende Ziel des damaligen Bürgermeisters war, das Goldenen Horn von allen Betrieben und den damit verbundenen Schadstoffen zu bereinigen. Aufgrund seiner schnellen Umsetzung wurden zwar illegale Strukturen abgerissen, jedoch ging dabei industrielles Erbe verloren.<sup>9</sup> Durch den Abriss von vielen bedeutenden historischen Bauwerken verlor das Goldene Horn seine kulturelle und industrielle Identität. Dies führte in der Stadt zu großen Diskussionen und Dalan wurde abgewählt.

Heute sind nur mehr sehr wenige Industrieanlagen erhalten geblieben, diese Fabriken haben ihre ursprüngliche Funktion jedoch nicht behalten. Es wurde beschlossen das Goldene Horn in einen Kultur- und Naturraum umzuwandeln, der auch auf touristischer Ebene eine Rolle spielen

soll. Diese Idee führte zu Transformationsprojekten für die Industrieanlagen. Der Fokus wurde dabei auf Bildung und Kultur gesetzt. Durch die Änderung der Funktionen von industriellen Bauten entstanden an der Küste Universitäten, Kulturzentren und Grünräume. Wichtige Projekte dieser Transformation waren: die Bilgi Universität, ursprünglich Kohlkraftwerk, ein Kulturzentrum, ursprünglich „Feshane“ - Textilfabrik, die Kadir Has Universität, ursprünglich Tabakfabrik. Heute sind immer noch mehrere Bereiche an der Küste eine Baustelle und in Restaurierung. Die Istanbul-Werft wird momentan umgebaut, dort soll sich zukünftig das „Haliç-Port“ befinden. Geplant sind zwei Hotels, Gewerbeeinheiten, ein Kongress- und Kulturzentrum und Gastronomiebereiche etwa auf 252 000 m<sup>2</sup>. Somit wird dem Gebiet ein völlig neuer Charakter verliehen.

Ein weiteres Bauprojekt befindet sich in der ehemaligen Textilfabrik, die sogenannte „Feshane“, diese wird restauriert und in ein Museum umgewandelt. Im folgenden Kapitel wird das kulturelle und historische Erbe am Goldenen Horn näher beschrieben. Obwohl das Goldene Horn hohes Potenzial in Bezug auf Kultur, Erholung und Bildung gehabt hätte, wurde dieses während der republikanischen Zeit nicht genutzt. Das einzig genutzte Potential waren religiöse Aktivitäten, historische Sakralbauten sind an der Küste heute noch erhalten geblieben. Da die kulturelle und industrielle Struktur intensiv miteinander verflochten waren, finden in den letzten Jahren immer wieder Transformationsprojekte statt und das Goldene Horn befindet sich heute nach wie vor in Entwicklung.

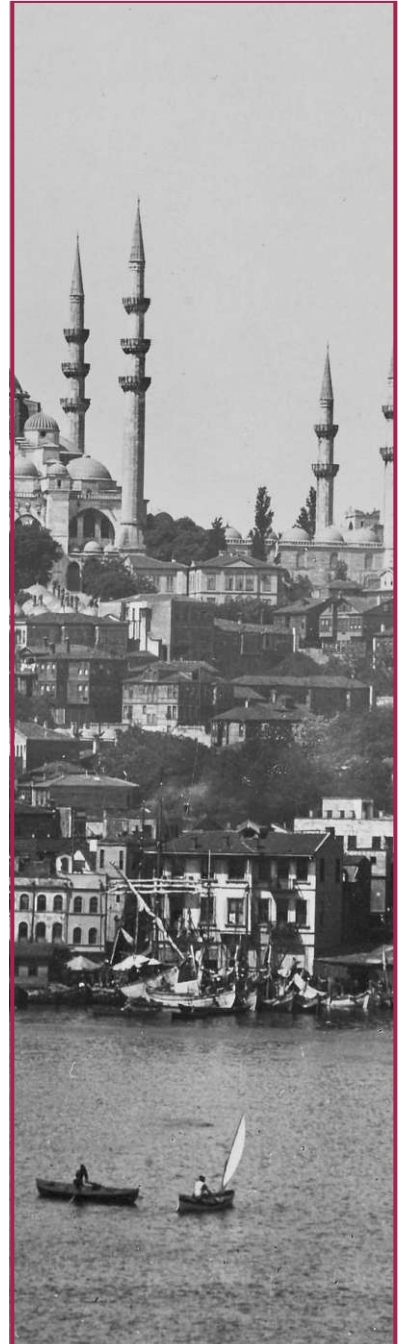
9 Kılıç, A., Yenen, Z.: Haliç İçin Bir Planlama Önerisi, İSKİ Haliç, Istanbul 2001



1891



1900



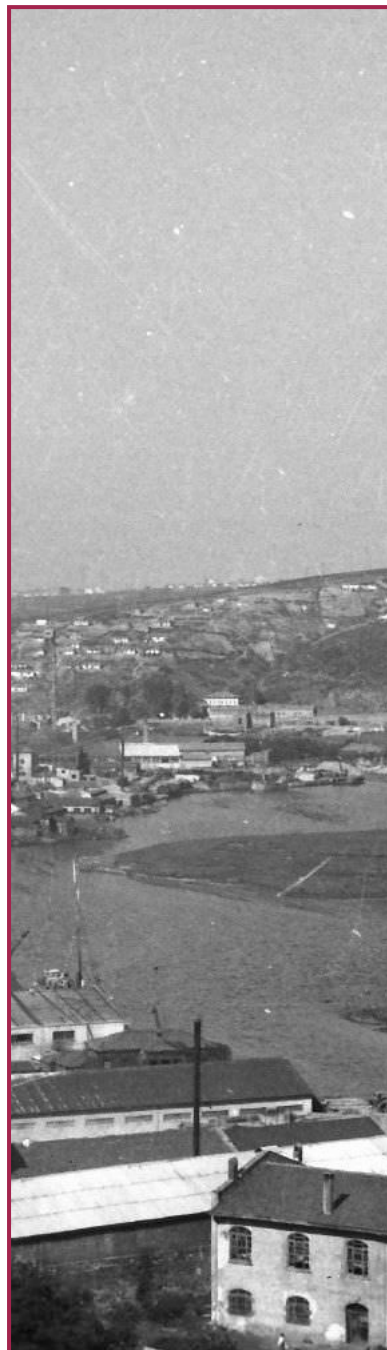
1905



1916



1937



1960

Abb. 16



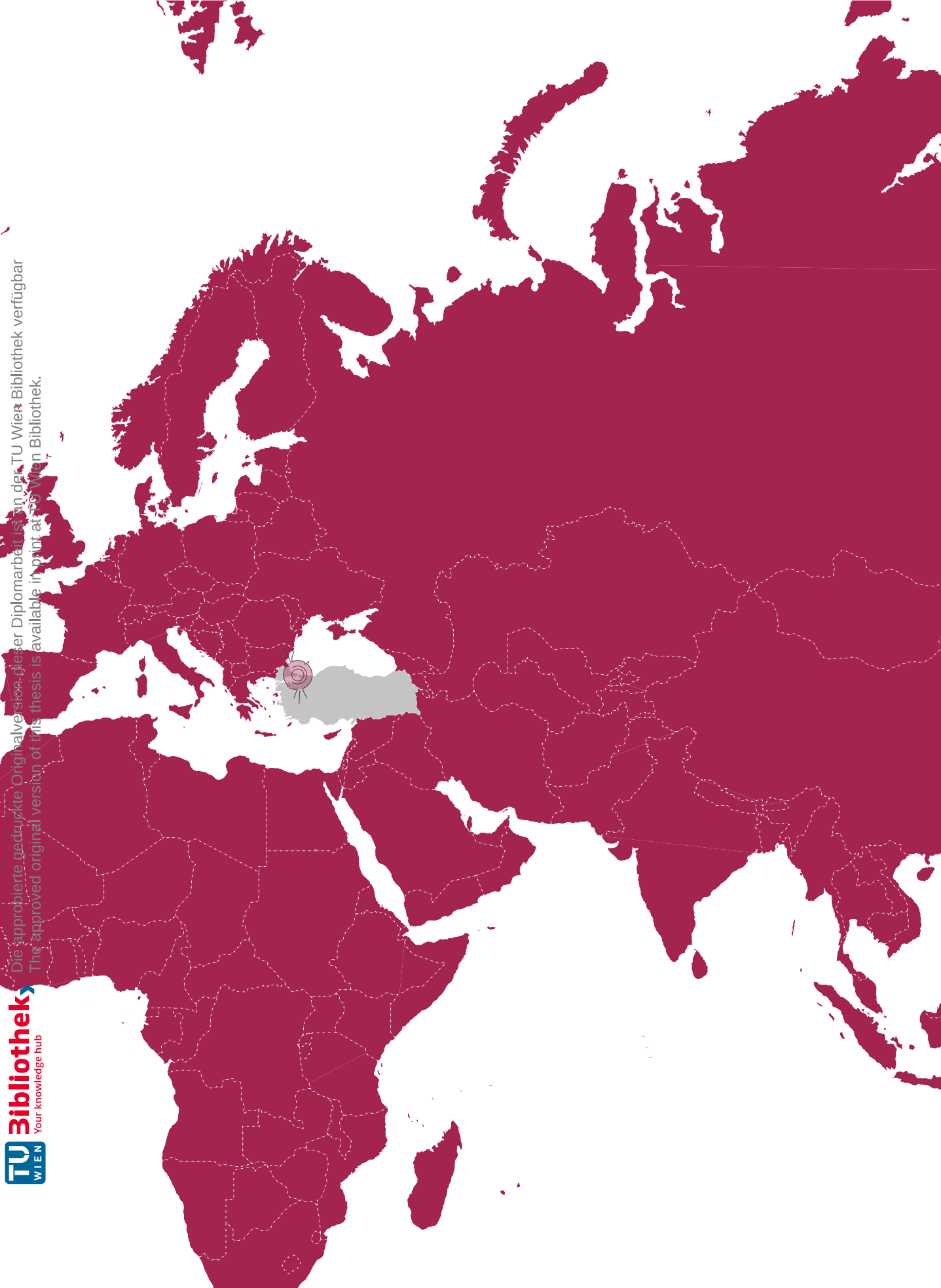


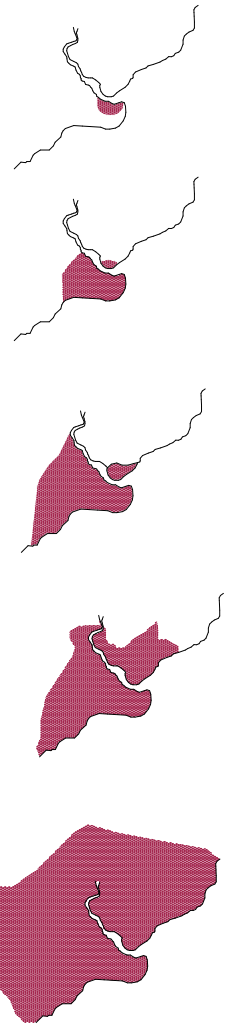
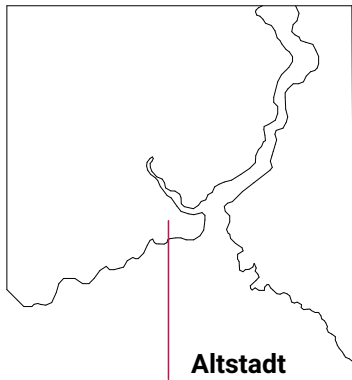
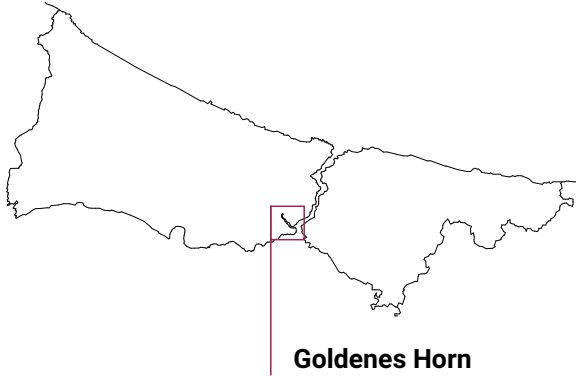
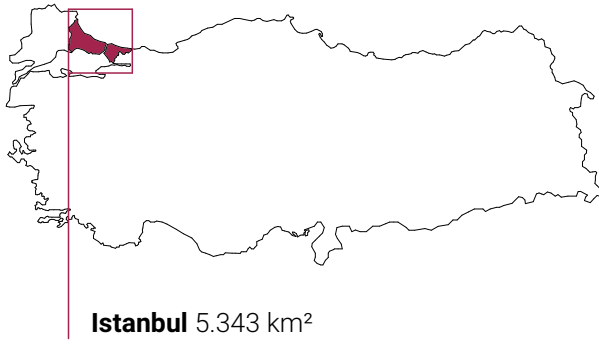
# 03

---

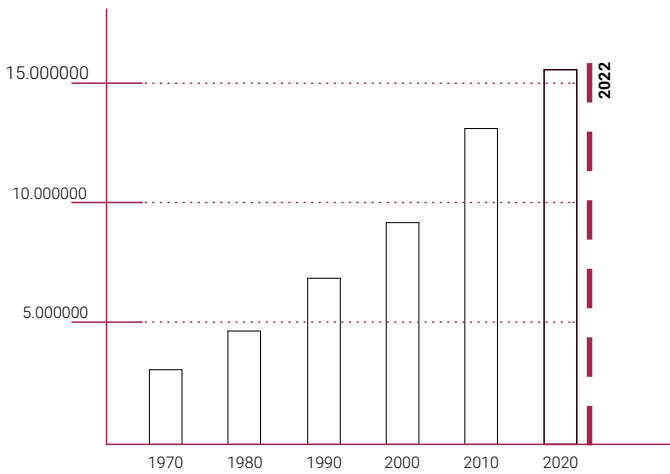
## STANDORT





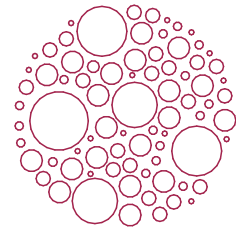


**historische Entwicklung der Stadt**



**Bevölkerungswachstum**

Abb. 17



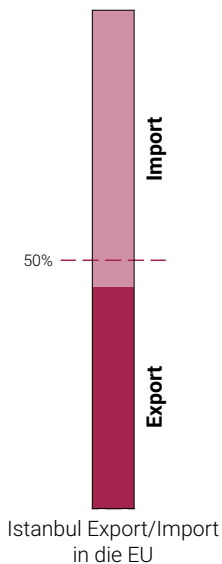
**2.977 Einw./km<sup>2</sup>**  
**4.660 Einw./km<sup>2</sup> - Wien**

Inflationsrate **85%**  
2022

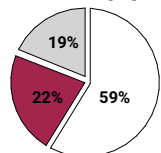


€ ₺  
**1.00 19.95** 02.23

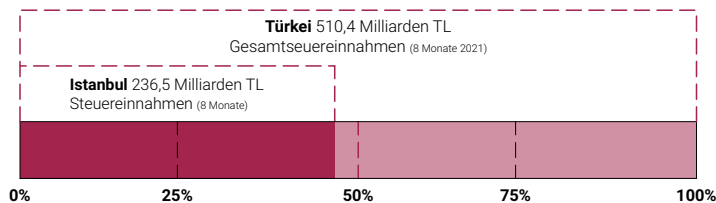
**BIP Istanbul** 682.751 Mio. \$  
**BIP Ankara** 197.453 Mio. \$



**Ausbildungsgrad**

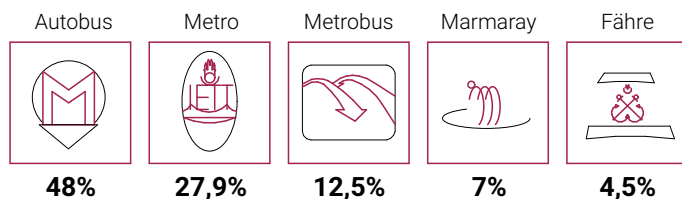


Mittelschule ○  
Oberstufe ●  
Universität ○



46,3% der gesamten Steuereinnahmen in der Türkei wurden aus Istanbul eingezogen

Abb. 18



Das meistgenutzte öffentliche Verkehrsmittel in Istanbul war der Bus mit einer Nutzungsrate von 48,1%

Abb. 19

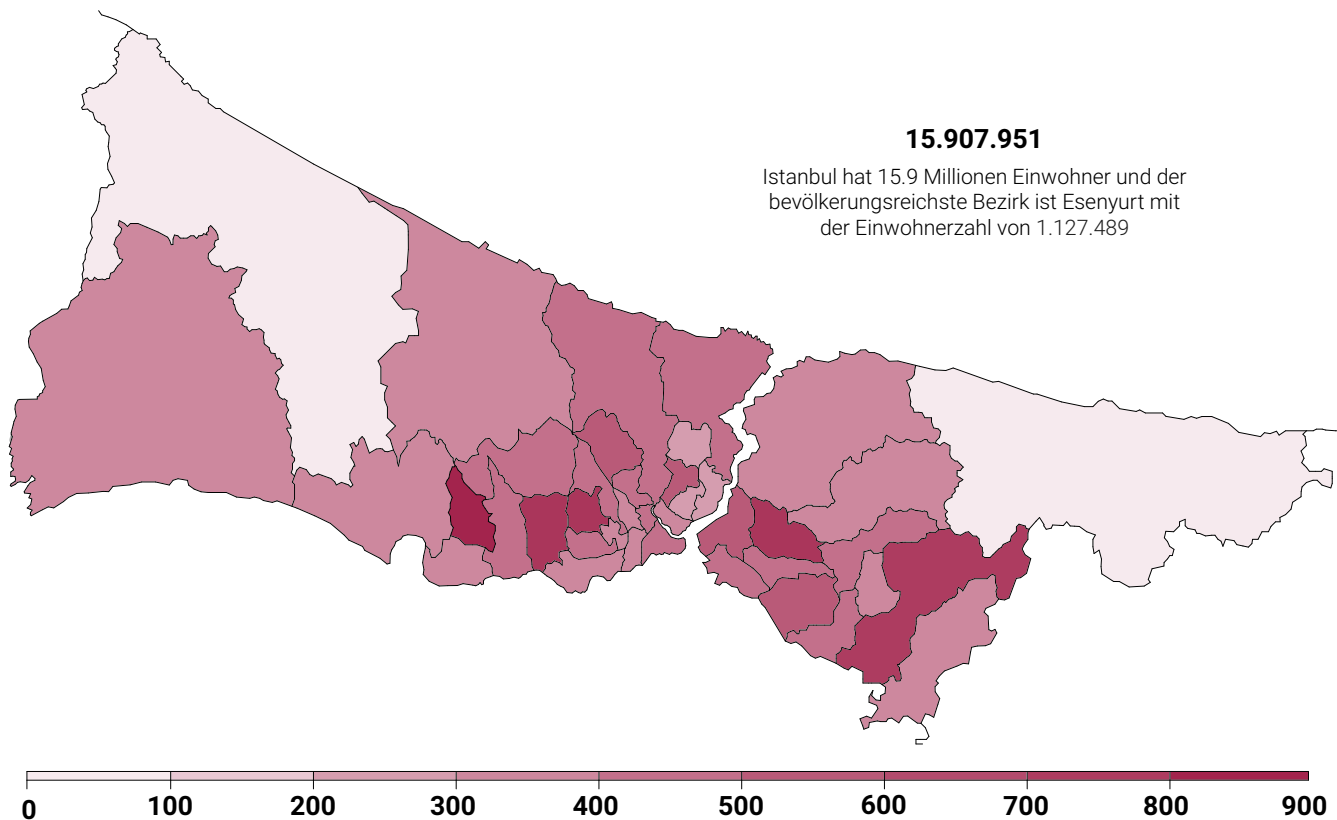


Abb. 20

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

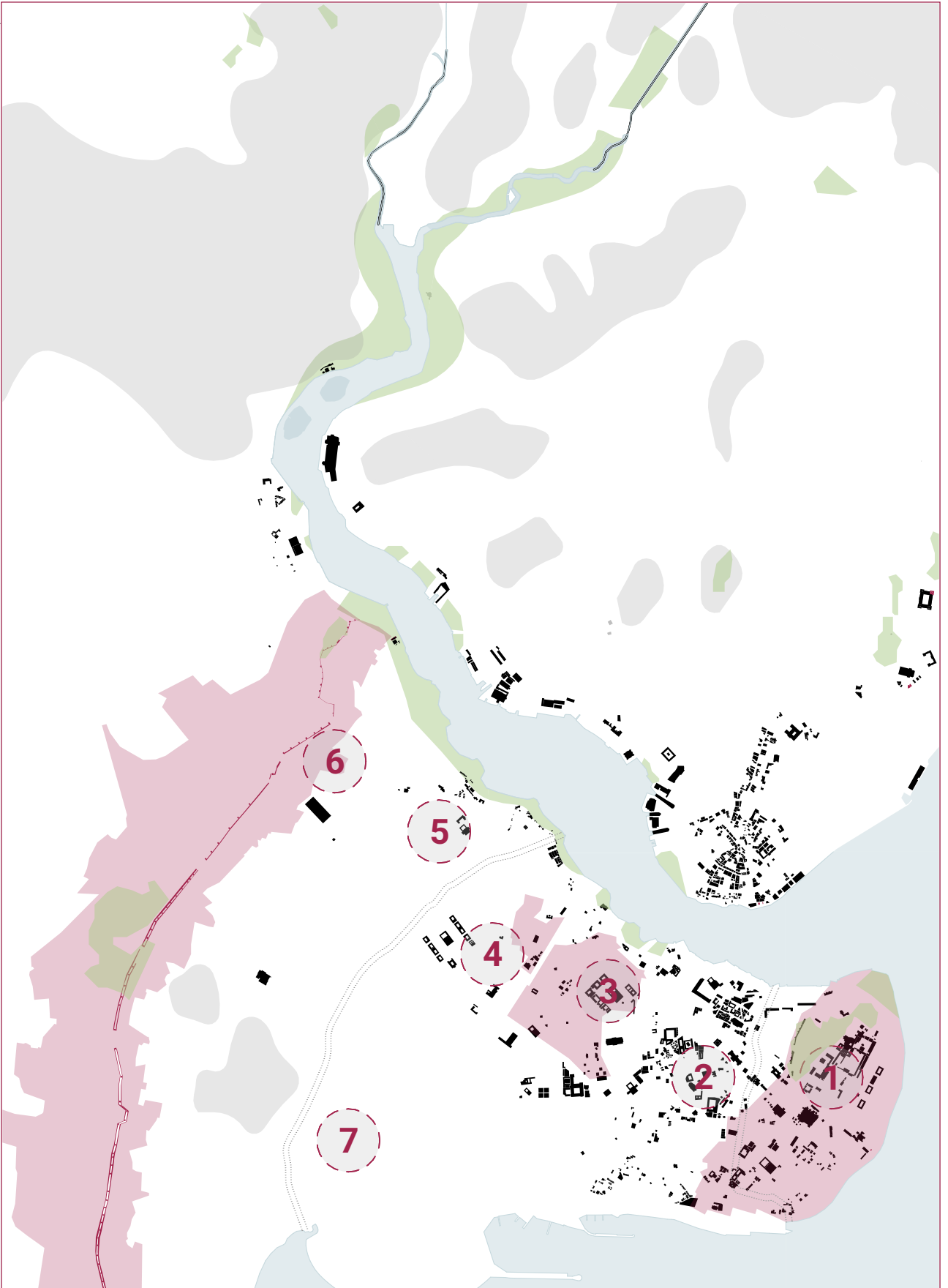
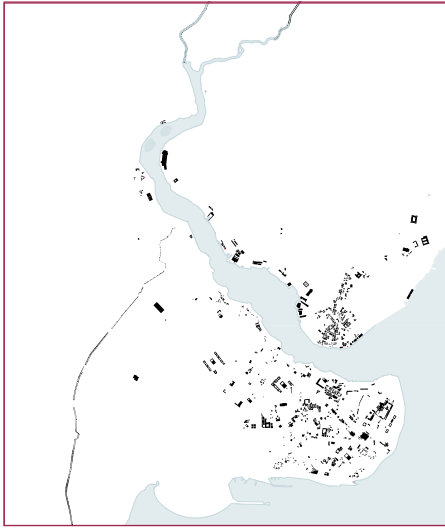
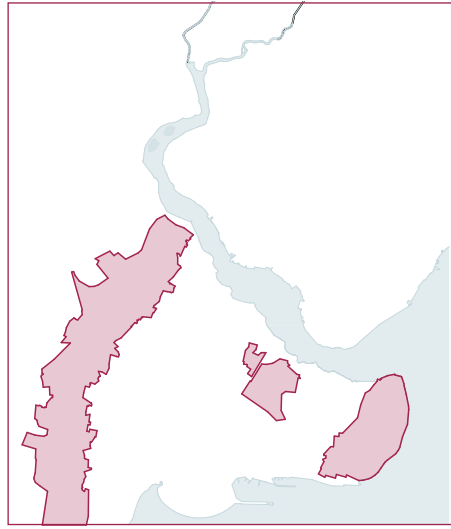


Abb. 21 Karte Goldenes Horn & Altstadt Istanbul



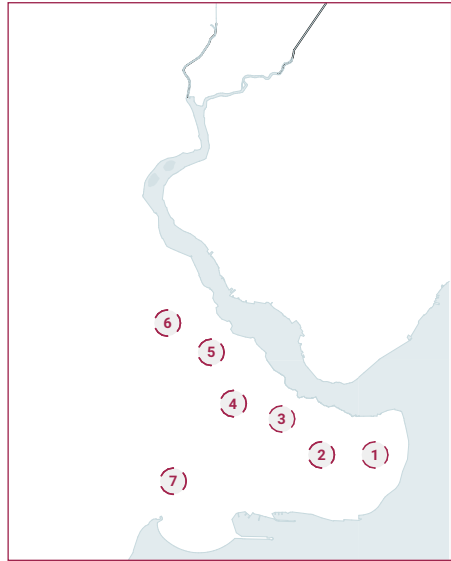
**Historische Bauten**



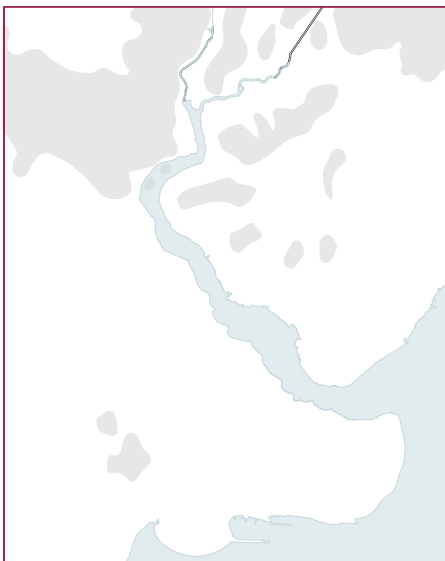
**Weltkulturerbe**



**Stadtmauer**



**7-Hügel**



**informelle Siedlungen**



**Grünräume**



Abb. 22



Abb. 23



Das sogenannte Goldene Horn - auf türkisch Haliç befindet sich auf der europäischen Seite Istanbuls. Sie erstreckt sich etwa 7,5 km lang von der Mündung der beiden Bäche Alibeyköy und Kağıthane bis zum südöstlichen Ende der Halbinsel, dort wo sich das Marmarameer und der Bosphorus, die Meerenge, zwischen dem asiatischen und europäischen Kontinent, treffen. In der Karte von Istanbul ist die Lage von Haliç deutlich klar hervorgehoben und erkennbar, es handelt sich um eine Region, in der natürliche Elemente das Stadtbild formen. Die Entstehung des Goldenen Horns ist auf die Zeit vor etwa 7 000 Jahren zurückzuführen. Infolge des steigenden Meeresspiegels, der Überflutung des Bosphorus und der Zusammenführung der Gebiete, in denen sich Kağıthane und Alibeyköy kreuzen, bildete sich eine solche Formation. Diese wird mit dem Begriff „Ria“ definiert und bedeutet eine schmale lange, tief in das Land eindringende Meeresbucht.<sup>1</sup>

Die Namensherkunft Haliç, stammt aus der arabischen Sprache und bedeutet „ein Teil des Meeres, der sich zwischen zwei Ländern in Form eines großen Flusses“ erstreckt.<sup>2</sup> Der eher im Westen geltende Name „das Goldene Horn“ basiert auf einer Legende der antiken griechischen Mythologie. Der Legende nach hatte der olym-

## Lage und Situation

pische Gott Zeus eine Tochter namens Keroessa, aus der Beziehung zu Io, der Tochter eines Flussgottes. Laut antiken Autoren, wurde Keroessa, die spätere Mutter von Byzas - Gründer des Byzantinischen Reiches, auf dem Hügel geboren, wo zwei Bäche (Barbisos-Kağıthane und Kidaros-Alibeyköy) zusammenfließen. Aus diesem Grund wurde die Region von alten Schriftstellern Keras (Horn) genannt und später durch westliche Schriftsteller in Khrysokeras (goldenes Horn) übersetzt.<sup>3</sup> Das Wort Gold wurde aufgrund der Fruchtbarkeit dessen Erde und Steines hinzugefügt und ist bis heute noch erhalten.

Die geografische Lage des Goldenen Horns trennt die Halbinsel, in der die Altstadt liegt von modernem Stadtbezirk Beyoğlu. Es ist umgeben von vielfältigen topografischen Strukturen. Viele Täler, Hügel und Hänge befinden sich rund um den natürlichen und etwas tiefer gelegenen Hafen. Die etwa 7,5 km lange Meeresbucht krümmt sich in nordwestlicher und südöstlicher Richtung und ihre Breite variiert zwischen 200 und 700 Metern. Die Tiefe beträgt an der Mündung der beiden Buchten, an der nördlichsten Stelle zwei bis drei Meter und ist im Vergleich zum südlichen Bereich sehr gering.

<sup>1</sup> Istanbul Büyükşehir Belediyesi: Haliç'in Dünü Bugünü, Istanbul 1998

<sup>2</sup> İlter, İsmet: Boğaz ve Haliç geçişlerin tarihçesi, Istanbul 1973

<sup>3</sup> Yüçetürk, Eser: Haliç silüetinin oluşum - değişim gücü, Istanbul 2001

Am Eingang des Bosphorus erreicht sie bis zur 60 m Tiefe. Sein Boden ist aufgrund der Erde, des Sandes und der städtischen Abfälle, die von den Bächen mitgebracht werden, mit dichtem Schlamm bedeckt. Das Goldene Horn hat seit seiner Entstehung große Veränderungen in seiner Küstenlinie und Tiefe erfahren. Die Ufer wurden zur byzantinischen Zeit mit Stadtmauern begrenzt und der Eingang zum Goldenen Horn, mit einer Kette verschlossen. Jahrhundertlang wurde somit verhindert, dass feindliche Schiffe in die Stadt Konstantinopel eindringen. Der hügelige Naturhafen schützte nicht nur vor dem Wind und Wetterbedingungen, sondern auch vor äußeren Bedrohungen und Angriffen aus dem Marmarameer.<sup>4</sup> Während des Osmanischen Reichs hingegen sank die Gefahr von direkten militärischen Angriffen in dieser Umgebung und Teilbereiche des Goldenen Horns entwickelten sich als Kriegs- und Handelshafen. Es wandelte sich in das Zen-

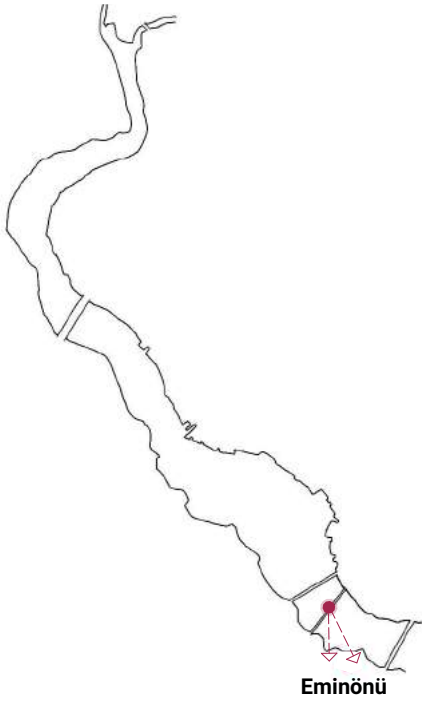
trum der türkischen Schiffbauindustrie, wobei viele Flächen aber auch gleichzeitig für die Bevölkerung als größere Erholungsräume dienten. Mit den vielen Villen, Palästen, Herrenhäusern und Bootsfahrten war es das wichtigste Siedlungszentrum der Stadt. Doch von dem alten Stadtbild sind nur wenige Spuren erhalten, die jüngste Geschichte war geprägt von intensiver Industrialisierung. Diese entwickelte sich zwischen dem 19. und 20. Jahrhundert unkontrolliert entlang der Ufer. Die Region wandelte sich in eines der heruntergekommensten und am dicht besiedelten Stadtgebiet. Die Zunahme seiner Bedeutung als Produktionszentrum beeinträchtigte die Umgebung aufgrund der industriellen Verschmutzung. Als die Umweltverschmutzung ihren Höchstpunkt erreichte kam es in den 1980er Jahren zur industriellen Delokalisierung und zu Stadterneuerungsprozessen. Die Transformation der städtischen Uferpromenade wirft heute jedoch immer noch viele Probleme auf.

## Umgebung

Die Umgebung von Haliç funktioniert in der Art der Nutzung als auch in den Merkmalen der geographischen Struktur etwas unabhängig voneinander. Die Gebiete haben funktionale, räumliche, politische und kulturelle Unterschiede. Der Ausgangspunkt für die Unterschiede hängt mit den jeweiligen Programmen der verschiedenen Bezirken zusammen

Abb. 24





Eminönü

Die Arbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
This work is available in print at TU Wien Bibliothek.  
Original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Version on display is a collaboration between TU Wien Bibliothek and the TU Wien Bibliothek. In print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierten  
The approved  
TU **Wien** **Bibliothek**  
Your library for life

Abb. 21

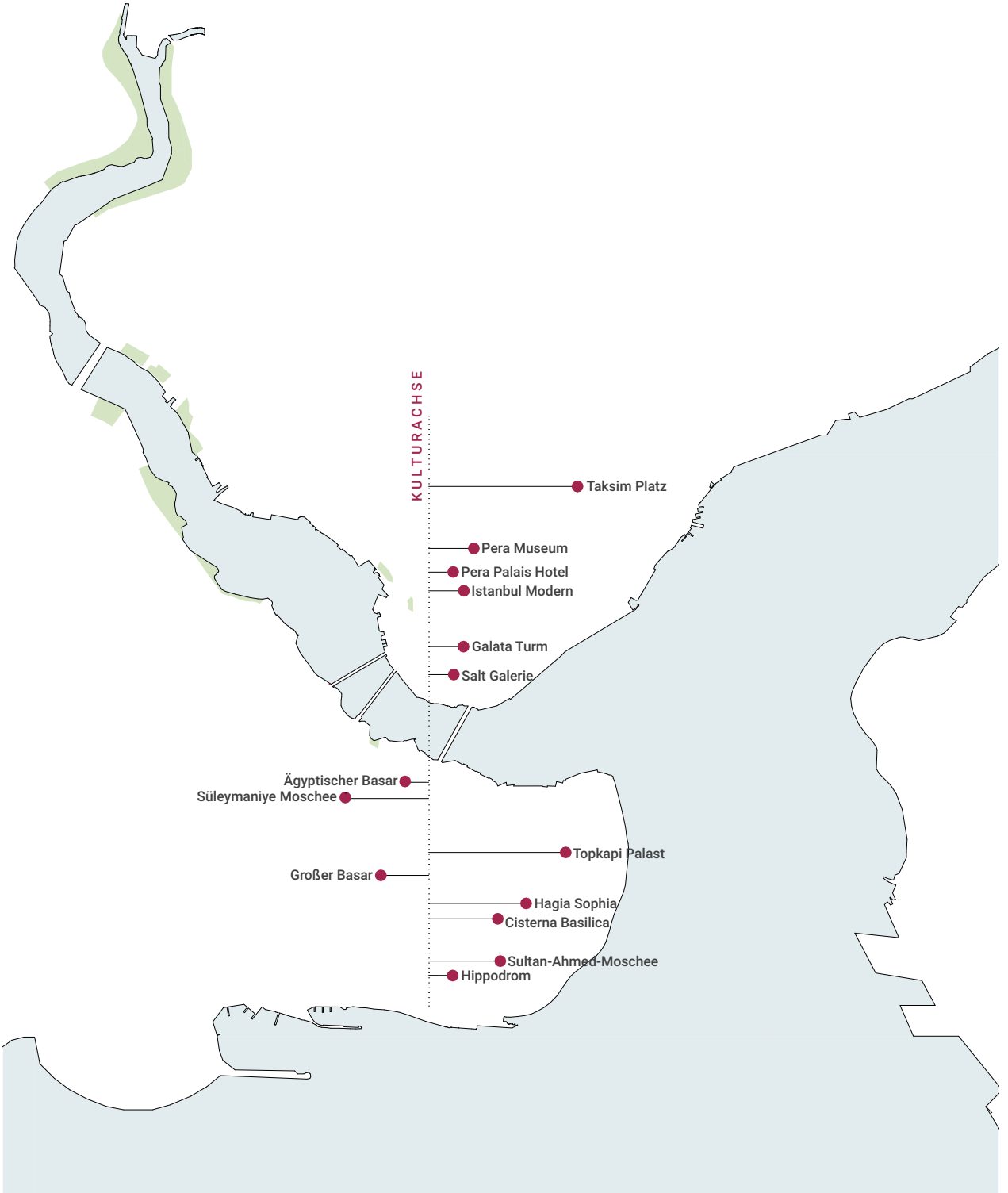


Abb. 25

Die Bezirke Galata und Eminönü befinden sich in der Altstadt und bilden das Zentrum für kulturelle, touristische, wirtschaftliche Aktivitäten und der historischen Stätten. Beide Regionen haben immer noch sehr lebendige und wichtige Nutzungen, dennoch sind die Gebiete auch etwas widersprüchlich zueinander. Galata hat ein abweichendes Gesicht im Vergleich zu dem restlichen Istanbul. Der Abschnitt weist ein westlicheres und modernes Stadtbild auf, während das Gegenüber, Eminönü, von osmanischer und islamischer Architektur geprägt ist.

In der Antike teilte Konstantin I. die Stadt Istanbul in 14 Regionen auf. Damals wendete er das Stadtverwaltungsschema von Rom auf Istanbul an. Galata war der 13. Bezirk, umgeben von Stadtmauern entlang dem Ufer des Goldenen Horns und an der Mündung des Bosphorus.<sup>1</sup> Galata galt als die gegenüberliegende Seite von Istanbul, wo sich während dem 12. Jahrhundert die Genuesen ansiedelten. Unter der Herrschaft des Byzantinischen Reiches durften die Genuesen, aufgrund ihrer Verträge, in der Umgebung Kirchen, Bäder, Bäckereien, Geschäfte und Häuser bauen. Sie waren sehr gut in der Schifffahrt und handelten über die Häfen am Goldenen Horn.<sup>2</sup>

## Eminönü - Galata

Während der byzantinischen Zeit wurde der berühmte Galata Turm errichtet. Er ist heute für viele Touristen ein Anziehungspunkt und ein Aussichtspunkt über das Goldene Horn und den Bosphorus. Aufgrund von Überwachungszwecken bauten die damaligen Ansiedler den Turm auf dem höchsten Punkt von Galata, somit konnte der Eingang des Goldenen Horns beobachtet werden. Der Turm galt gleichzeitig als Verbindungspunkt zur Kette, die den Hafen schloss und verhinderte, dass fremde und feindliche Schiffe einbrechen.<sup>3</sup> Die damalige Kette befand sich an der Stelle der heutigen Galata-Brücke. Neben dem Turm und der Kette, schützten auch die zwei Meter dicken Mauern vor feindlichen Angriffen. Die Stadtmauern teilten Galata in fünf Regionen und waren ein wichtiges physisches Element. Der Bezirk war in sich selbst unterteilt. Nach der Eroberung Konstantinopels, ließ Fatih Sultan Mehmet die Mauern abreißen, als Zeichen seiner Herrschaft.<sup>4</sup> Er übernahm die Kontrolle und Verwaltung von Galata, dennoch behielten die Genuesen weiterhin das Recht sich in Galata niederzulassen und Handel zu treiben. Die Osmanen hielten einen gewissen Abstand zu Galata, sie spürten eine Distanz und besiedelten die Gegend nur sehr begrenzt. Obwohl sich Galata unter der osmanischen

<sup>1</sup> Çelik, Zeynep: The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century. Seattle: University of Washing-

<sup>2</sup> <https://www.tarihiistanbul.com/tarihi-galata-bolgesi-ve-galata-kulesi/>

<sup>3</sup> Freely, J.: Galata: a guide to Istanbul's old genoise quarter. Archaeology & Art Publication, Istanbul 2000

<sup>4</sup> Kuban, Dogan: Istanbul an Urban history: Byzantion, Istanbul 1997

Herrschaft zu einer kosmopolitischen Hafenstadt entwickelte, unterschied sich ihre Beschaffenheit stark von Istanbul. Tatsächlich waren laut Volkszählungen im 17. Jahrhundert, etwa 200 Jahre nach der Eroberung, 80% der Bevölkerung dieser Region Christen. Galata war jahrelang bekannt für seine Tavernen, Botschaften, Hotels und Banken. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wandelte sich Galata physisch zu einem europäischen Viertel und beheimatete die Oberschicht. Die gehobene Klasse besuchte die Gegend vor allem wegen der Einkaufsläden, somit nahm der Verkehr zu und der Bau von Brücken begann.

Die erste Galata-Brücke wurde im Jahr 1845 gebaut, doch aufgrund der Alterung und Instabilität wurde sie im Jahr 1863 durch eine neue Brücke ersetzt. Es wurde auch diesmal wieder das selbe Material Holz wie zuvor verwendet. Die Brückenstruktur hielt die Belastung nicht lange aus und musste 1875 durch eine Stahlkonstruktion erneut werden.<sup>6</sup> Heute wird sie „Galata-Brücke“ benannt, sie verläuft über das Goldene Horn und verbindet die Regionen Eminönü und Galata. Über die Brücke verläuft die Straßenbahnlinie T1, sie erstreckt sich durch die verkehrsreichsten Gegenden Istanbuls. Die Brücke dient nicht nur

für den Verkehr sondern bildet gleichzeitig eine Kulturachse. Sehr viele wichtige und kulturelle Punkte Istanbuls können durch diese Brücke erreicht werden, sie besitzt unter anderem auch eine Unterführung umgeben von Restaurants. Es verbinden sich wichtige städtische Räume mit Galata, wie zum Beispiel der Taksim-Platz oder dem Bezirk Beşiktaş – ein moderner Stadtteil auf der europäischen Seite. Entlang dieser Verbindungsachsen befinden sich die wichtigsten kulturellen Strukturen Istanbuls, beispielsweise das Istanbul Museum für Kunst und Gegenwart, Pera Museum, Istanbul Amphitheater und viele weitere Kultureinrichtungen.

Entlang der Küste des Goldenen Horns befindet sich der sogenannte Donnerstagsmarkt. Er umfasst das Gebiet von der Galata-Brücke bis zur Atatürk-Brücke. Dieser Markt war früher ein zentraler Handelsbereich, wo verschiedene Materialien wie Motoren, Ersatzteile und Getriebe verkauft wurden. Derzeit sind viele der Werkstätten abgerissen und auf ein anderes Gebiet verlegt worden. Die verbliebenen Handelsbetriebe erzeugen heute ein verstreutes und unstrukturiertes Bild an der Küste.<sup>7</sup> Eminönü bildete im Osmanischen und

<sup>6</sup> Ilter, Ismet: Bogaz ve Halic geçişlerin tarihçesi, Istanbul 1973

<sup>7</sup> Belge, Murat: Başka Kentler Başka Denizler, Istanbul 2004



Byzantinischen Reich das Zentrum und ist eine der ältesten Siedlungen im Stadtgebiet von Istanbul. Der Bezirk liegt auf der historischen Halbinsel. Nördlich ist er umgeben vom Goldenen Horn, südlich befindet sich das Marmarameer und östlich das Bosphorus. Sie war in der Geschichte aufgrund ihrer dominanten Position und geografischer Lage ein Mittelpunkt für den Handel, Transport, Land und Wasserverkehr. Heute zählt sie zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Istanbuls. Aufgrund der Nähe zu den Gebieten mit hoher Aktivitätsdichte, der große Basar, Hagia Sophia, Topkapı Palast, Blaue Moschee und viele weitere monumentale Bauwerke, ist Eminönü für Touristen ein Zielgebiet. Es umfasst sehr wichtige Hauptverkehrsadern der Stadt. Eine davon ist zum Beispiel die Küstenstraße Kennedy Straße. Diese verläuft von Yeşilköy entlang der Küste am Marmarameer und verbindet die nördliche und die südliche Küste des Goldenen Horns. Eminönü ist ein wichtiger Umsteigepunkt, sowohl für den Auto- als auch für den Seeverkehr. An dem Hafen befinden sich Fähren und verbinden die europäische Seite mit Anatolien. Früher befand sich in Eminönü an der Küste des Goldenen Horns viele Lagerhallen und Gebäude. Um den natürlichen Hafen vor weiteren Umweltver-

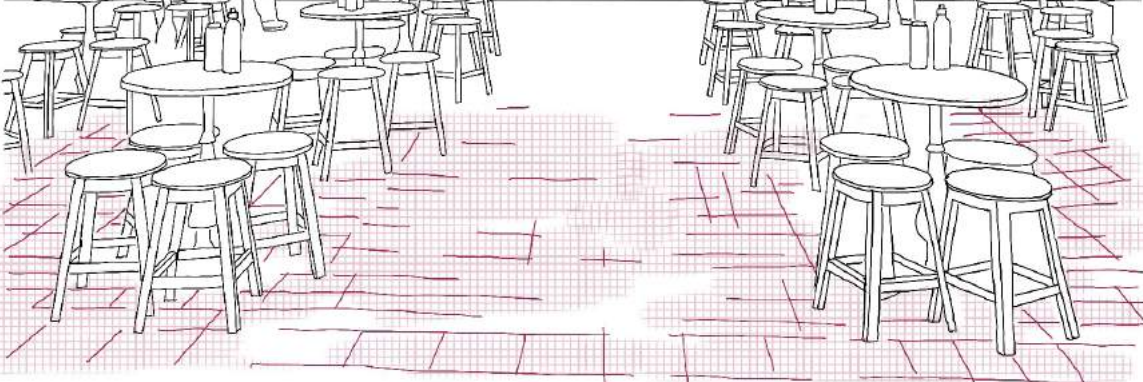
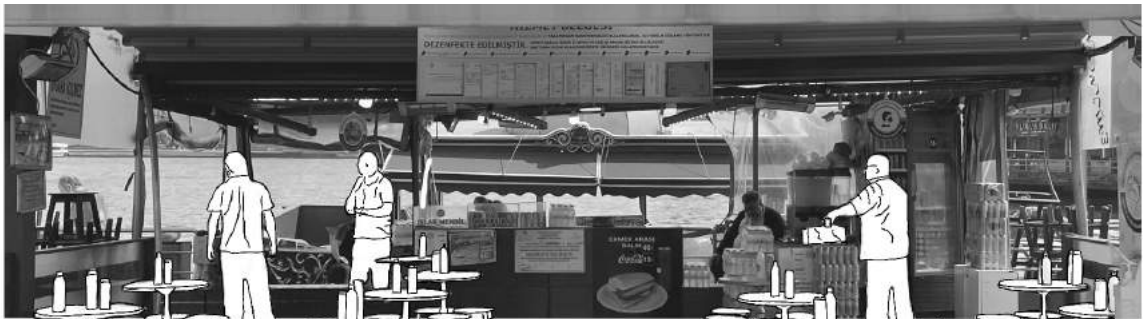
schmutzungen, die die Umgebung zerstörten, zu retten wurden neue Maßnahmen getroffen und Stadterneuerungsprozesse durchgeführt. Mit dem Abriss der weitläufigen Industriebauten entstand entlang der Küste ein großzügiger offener Raum. Von der Küste aus verkehren nun wichtige öffentliche Verkehrsmittel, beispielsweise die seit 2014 eröffnete U-Bahn oder Straßenbahn.<sup>8</sup>



Abb. 26

## Charakter

Eminönü und Galata sind bekannt für ihre bunte Identität, heterogene Struktur und Menschenmassen. Viele Touristen besuchen die Gegend an erster Stelle. Aufgrund der Nähe zu den historischen Bauwerken zählen sie zum Zentrum Istanbuls. Die Dichte, das Durcheinander und das Chaos bringen den Stadtteilen Lebendigkeit, Dynamik und Bewegung. In Eminönü und an der Küste von Galata hört man viele Geräusche und Stimmen von Verkäufern entlang der Fischmärkte, dem Gewürzbasar, der Schmuckgeschäfte und vieler weiteren Läden.



Diese Räume weisen verschiedene Funktionen auf, wie zum Beispiel Unterhaltung; Tourismus; Verbindung; Handel etc., daher sind sie entweder Ziel-, Übergangs-, oder Treffpunkte. Variationen sind sowohl in Funktionsbereichen und im physischen Raum als auch in der sozioökonomischen und kulturellen Struktur wahrnehmbar. Galata und Eminönü sind Spiegelbilder für verschiedene Glaubensrichtungen und Kulturen, in denen Minderheiten, Einwanderer, Familien, Studenten, Intellektuelle und Einkommensschwache miteinander leben.

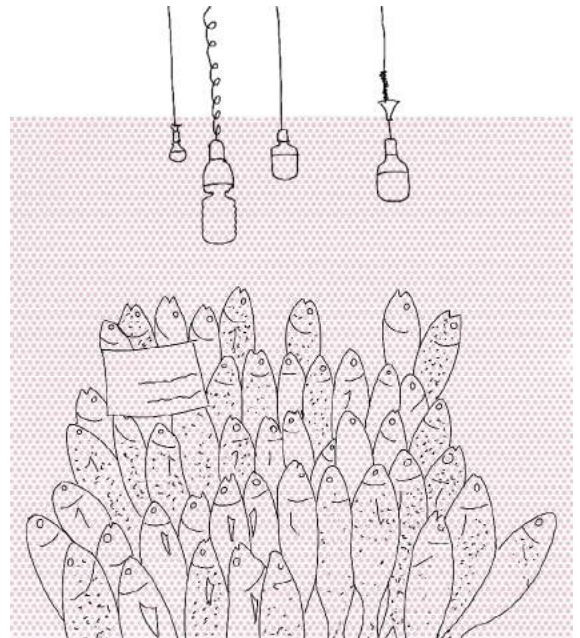


Abb. 27



Abb. 28

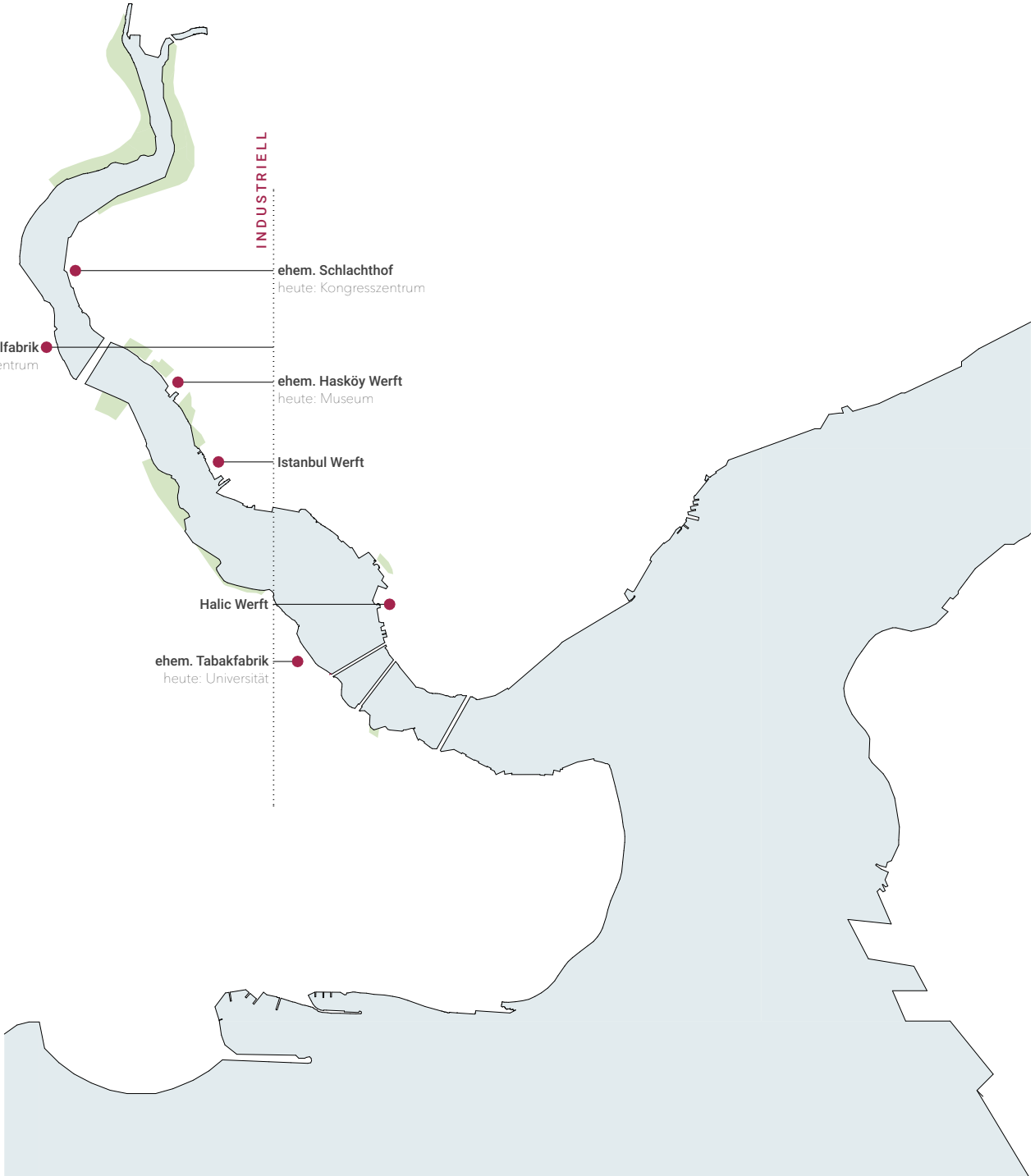


Abb. 29

## Fener - Balat

Fener und Balat sind Nachbargebiete, östlich grenzen sie an die Küste des Goldenen Horns und südlich befindet sich Eminönü. Sie befinden sich im Bezirk Fatih. Die Umgebung ist für ihre kosmopolitische Struktur bekannt und ist aufgrund ihrer vielfältigen Architektur ein Anziehungspunkt für Touristen.

Im Laufe der Geschichte lebten verschiedene ethnische Gruppen in der Gegend. Heute befinden sich etwa 12 000 Einwohner im Quartier. In der damaligen Zeit waren die beiden Regionen hauptsächlich von der oberen Mittelschicht bewohnt. Während in Balat viele wohlhabende Juden lebten, war Fener besiedelt mit griechischer Bevölkerung. Der sozioökonomische Status der Bewohner spiegelte sich in der Architektur ihrer Häuser. Die Umgebung umfasste viele attraktive Fassadengestaltungen, bewundernswerte Holzvillen, Paläste und reizvolle Privatschulen. An den Küsten waren Segel, Schiffe und Kaufleute zu beobachten. Aufgrund von Krisen und Bruchstellen in der Geschichte wanderte die Bevölkerung aus. Während des 19. Jahrhunderts gab es große Anstrengungen, die Industrialisierung in Istanbul zu fördern. In kürzester Zeit wurde die Küstenlinie Haliç zum beliebten Standort für die

Positionierung verschiedener Industrieanlagen. Infolgedessen verloren die Küstengebiete an Attraktivität und es entwickelte sich ein Ort voller Industrieabfälle und Luftverschmutzungsquellen. Aufgrund des verfallenden Ansehens kam es zu Massenabwanderungen der jüdischen und griechischen Bevölkerung, sie bevorzugten die Räume entlang dem Bosphorus. Viele Arbeiter zogen aus ländlichen Teilen Anatoliens nach Istanbul für höhere Arbeitsschancen und besseres Einkommen. Unter den Migranten war die Mehrheit Analphabeten und sie hatten keine Ausbildung. Sie zogen nach Fener und Balat, in die Überreste der hinterlassenen Gebäude der früheren Bevölkerung. Das entsetzliche Image von Haliç als Industriegebiet änderte sich während der Amtszeit der Bürgermeister Bedrettin Dalan von 1984 bis 1989. Er führte Stadterneuerungsprozesse und dezentralisierte die Industrieanlagen in Haliç. Diese wurden abgerissen und in andere Gebiete verlagert. Die Räume entlang der Küste wurden durch Parkflächen gestaltet. Infolgedessen litten die EinwohnerInnen von Fener und Balat unter Arbeitslosigkeit. Viele von ihnen waren nicht in der Lage ihre Mieten zu zahlen. Zwischen den geometrischen, harmonischen Straßen und den

Überresten schöner Fassaden lebte eine Bevölkerung, betroffen von extremer Armut. Sie hatten weder ausreichende Sanitäreinrichtungen noch Heizmöglichkeiten. Daher begann ab 1997 das Rehabilitationsprojekt Fener und Balat mit einer Zusammenarbeit der UNESCO und des Bezirkes Fatih. Das Ziel des Projektes war eine gesunde städtische Umwelt zu schaffen, die Lebensstandards der Bewohner zu erhöhen und das reiche kulturelle Erbe zu schützen. Kanalisationsarbeiten, Stromnetzerzeugung und weitere infrastrukturelle Arbeiten um ein Mindestmaß an Komfort zu erreichen, sollten von den involvierten Parteien finanziert werden. Um eine Gentrifizierung auszuschließen sollten die restaurierten Häuser nach der Fertigstellung für fünf Jahre lang nicht verkauft werden. Jedoch kam es während der Projektvorbereitung zu großen Widerständen der Einheimischen. Sie misstrauten den Versprechen und konnten sich nicht vorstellen, dass ihre Häuser ohne Eigenmittel restauriert werden. Ein weiteres Problem war auch, dass die Restaurierungen mit dem ursprünglichen Erscheinungsbild übereinstimmen müssten. Doch die heutigen BewohnerInnen bauten die Häuser so um, dass mehrere Familien in den ursprünglichen Einfamilienhäusern lebten. Infolgedessen wurden mehrere Wände, Türen und Fenster hinzugefügt und diese sollten dann klarerweise abgebrochen werden. Auch

die Beschränkung des Verkaufsrechts für die nächsten fünf Jahre wurde wegen der schlechten und unübersehbaren wirtschaftlichen Lage von einigen Einheimischen kritisch gesehen. Wegen all dieser Aspekte war die Bevölkerung von der Projektidee nicht beeindruckt und die Situation führte zum Aufstand.<sup>1</sup> Entlang der Küste in Fener befindet sich heute die „Kadir Has Universität“. Diese wurde im Jahr 1997 eröffnet. Davor war es eine Tabak- und Zigarettenfabrik aus dem Jahr 1876. Nach der Delokalisierung der industriellen Aktivitäten folgten Umfunktionsierungsvorschläge. Um das industrielle Erbe zu schützen wurde der Abriss verhindert. Viele Institutionen hatten großes Interesse an dem Gebäude. Bis zum Jahr 1995 wurden dort Zigaretten produziert und zwei Jahre danach erfolgte die Umwandlung in eine Bildungseinrichtung.<sup>2</sup>

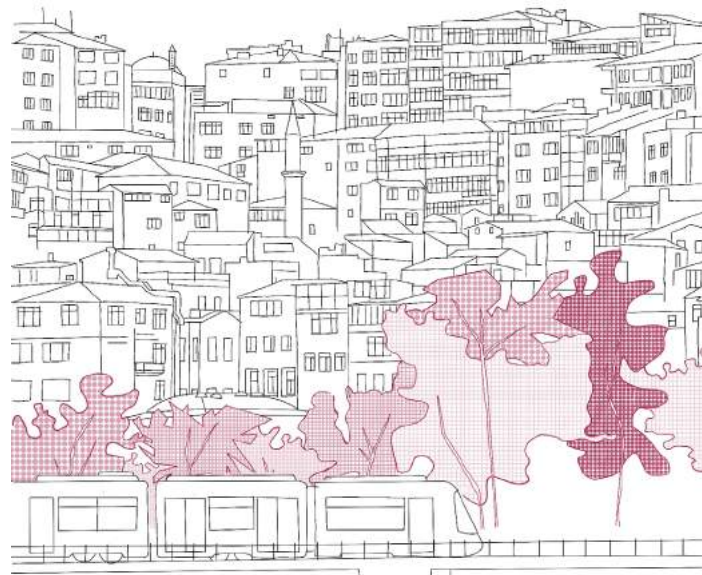
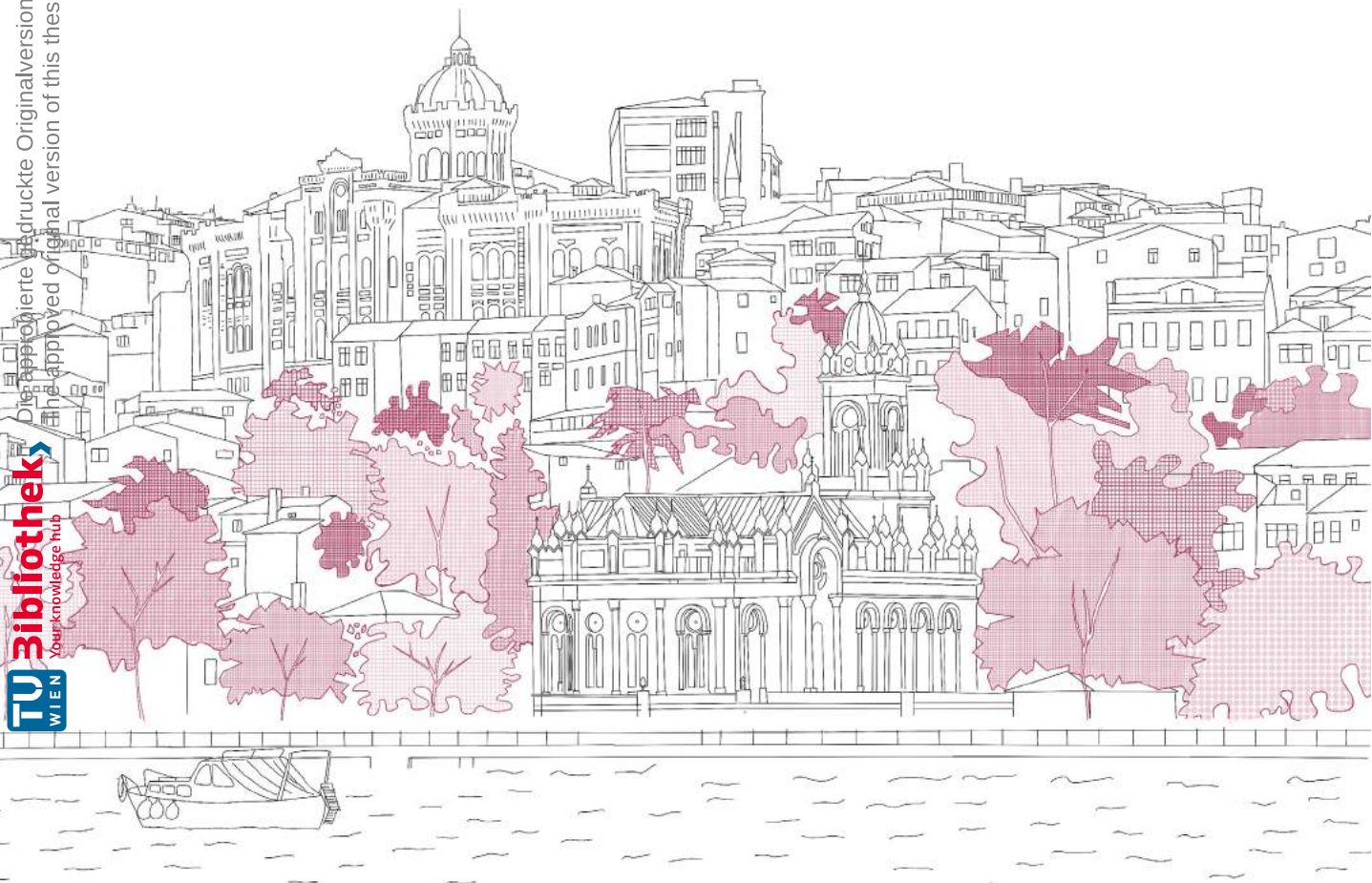


Abb. 30

<sup>1</sup> Bezmez, Dikmen: The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of Haliç (the Golden Horn), Istanbul, 2008

<sup>2</sup> [https://www.mimarizm.com/makale/mehmet-alper-ile-cibali-tutun-ve-sigara-fabrik-asi-ndan-kadir-has-universitesi-ne\\_113537?sourceId=113527](https://www.mimarizm.com/makale/mehmet-alper-ile-cibali-tutun-ve-sigara-fabrik-asi-ndan-kadir-has-universitesi-ne_113537?sourceId=113527)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.







## Kasımpaşa - Hasköy

Besonders bemerkenswert ist, dass die Bezirke in der Umgebung von Haliç, in der Art der Nutzung als auch in den Merkmalen der geografischen Struktur nahezu unabhängig voneinander funktionieren. Die Gebiete haben funktionale, räumliche, wirtschaftliche, politische und kulturelle Unterschiede. Der Ausgangspunkt für die Unterschiede hängt mit den jeweiligen Programmen der verschiedenen Bezirke zusammen. Im Vergleich zu Fener oder Galata war Kasımpaşa ein Ort, in dem Werften, Kasernen und viele Arbeiterwohnungen entstanden. Mit der Gründung der Werften bildeten sich im Hinterland der Küste Wohngebiete für die Arbeiterschicht. Die Zahl der Industriebauten nahm in der Vergangenheit immer wieder zu und dementsprechend stieg auch die Anzahl der Arbeiter und deren Wohnungen. Der Nachbarbezirk Galata hingegen war immer schon ein Kulturzentrum, bekannt für seine Funktionen und sein westlicheres Stadtbild.

An der heutigen Küstenregion von Kasımpaşa befindet sich die älteste Industriestruktur von Haliç, die bekannte Haliç-Werft. Diese Werft erstreckt sich von Kasımpaşa bis in Richtung Hasköy. Sie wurde nach der Eroberung Istanbuls gegründet und war früher bekannt als „Tersane-i Amire“, nun nennt man sie Haliç-Werft. Im Osmanischen Reich war die Werft ein Grundstein für die erste Industrieanlage und beherrschte während der gesamten Periode wichtige militärische Einrichtungen. Kasımpaşa war damals, aufgrund seines Haupthafens das Zentrum für Schiffe und beeinflusste das Stadtbild. Das Gebiet war voller Segelboote, Angelgeräte, Wasserkräne, Schiffe und viele weitere Wasserfahrzeuge aller Art. Es war so dicht, dass die Küste auf Bildern schwer erkennbar war.

Heute sind die Aktivitäten der Wertftareale, im Vergleich zu ihrer damaligen Funktion und Position, zurückgegangen. Jedoch finden immer noch Wartungs- und Reparaturarbeiten statt. Die Gegend um die Werften ist aufgrund ihrer Funktion völlig isoliert und ummauert.

Entlang dem Goldenen Horn befanden sich viele industrielle Anlagen, die aufgrund der Dezentralisierung abgerissen wurden. Doch manche davon wurden dem Verfall und Schicksal überlassen. Ein Beispiel dafür ist die in der Nähe der Werft liegende Mehlfabrik. Sie entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert und erstreckt sich über ein großes Areal. Diese fungierte mehrere Jahre lang als einer der ältesten Mehlfabriken Istanbuls und war das Symbol der Industrialisierungsphase. Der Komplex ist bis heute völlig unberührt, wird nicht restauriert und auch nicht als industriekulturelles Erbe erhalten. Doch er war ein bedeutungsvolles Element, der die Identität und das soziale Gedächtnis des Goldenen Horns widerspiegelte. Die Migration in Kasımpaşa nahm aufgrund der intensiven Industrialisierung in der jüngeren Geschichte zu. Die Einkommen im Umfeld sind sehr abweichend verteilt. Das bewirkte auch eine Veränderung in der Struktur der Gegend. Viele der neu angesiedelten Menschen wurden sozial als nicht kompatibel eingestuft. Die sozialen und kulturellen Unterschiede der Nachbarbezirke stehen hervor. Während die lokalen Bewohner von Kasımpaşa aus der Arbeiterklasse stammen, leben im Nachbargebiet Galata Menschen aus höheren Schichten, die einen Zugang zu Bildungsmöglichkeiten hatten. An diesen Orten spiegeln sich wirtschaftliche und kulturelle Unterschiede von der Vergangenheit bis zur Gegenwart.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://www.arkitera.com/proje/halic-tersanesinden-kent-laboratuvarina/>

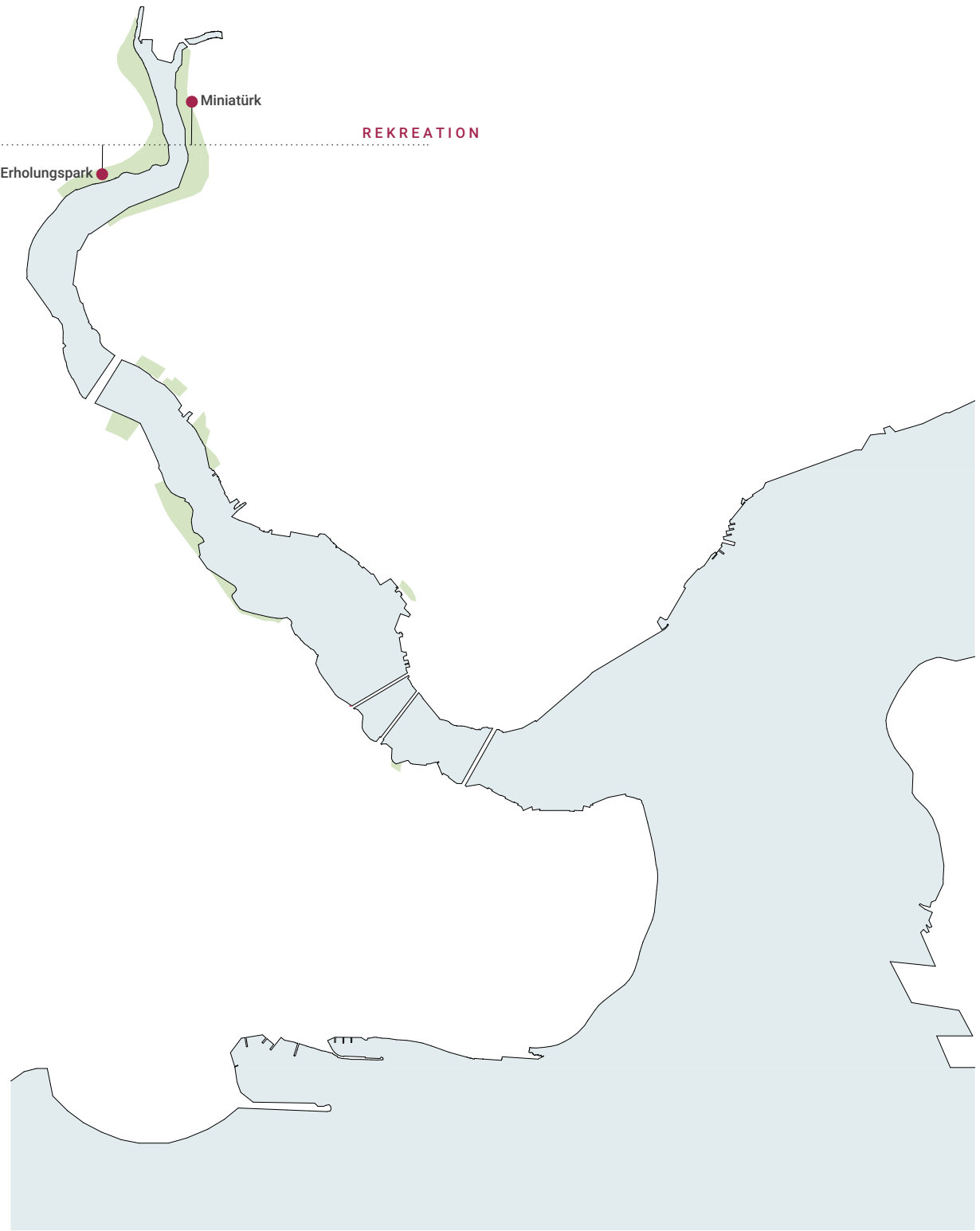


Abb. 31

Eyüp und Sütlüçe liegen im Norden des Goldenen Horns, dort wo die Ströme Kağıthane und Alibeyköy zusammentreffen. Die Ufer dieser Stadtgebiete waren in der früheren Zeit bekannt für ihre Grünräume, Wälder, Villen, Pavillons und Sommerresidenzen. Der nördliche Teil des Ufers war bebaut mit ausgeprägten Herrenhäusern zwischen Bäumen und Wasser. Die EinwohnerInnen Istanbuls besuchten den Erholungsort um ihren Bedürfnissen nach Natur und Freiräumen nachzugehen. Jedoch wurden diese Naherholungsgebiete mit der Zeit dramatisch und ökologisch zerstört. Der Küstenstreifen entlang Eyüp und Sütlüçe erlitt große Schäden, aufgrund der sehr schnell einziehenden und wachsenden Industrieanlagen. Die Pavillons und Sommerresidenzen wurden ersetzt durch große und umweltbelastende Fabriksgebäude. Diese Gebiete waren von den industriellen Durchbrüchen stark betroffen, denn dort wurden Istanbuls erstes Kraftwerk, ein Schlachthof sowie eine Web- und Textilfabrik „Feshane“ (Produktionsstätte für Fez-Kopfbedeckung) gegründet. Nachdem das Kraftwerk gebaut wurde, hat sich die vorhandene Struktur des Gebiets sofort verändert, denn Anlagen mit einem höheren Stromverbrauch wurden in die Nähe des Kraftwerks gebaut und mit einer

## Eyüp - Sütlüçe

direkten Stromleitung für Hochspannungen verbunden. Infolgedessen wurde das Wasser durch zahlreiche Industrieabfälle enorm verschmutzt. Die Wasserverschmutzungen haben sich beschleunigt und die hydrologischen Werte hatten negative Auswirkung auf Lebewesen sowohl im Wasser als auch in der Umgebung. Viele wohlhabende EinwohnerInnen zogen aus dem Viertel weg und die Anzahl der einkommensschwachen Familien, welche in den Fabriken arbeiteten, nahm zu. Um den unhaltbaren Zustand zu lösen, setzte die Stadtverwaltung verschiedene Maßnahmen und begann mit Rehabilitationsprojekten an den Küsten und für das Wasser des Goldenen Horns. Das Ziel der Stadtverwaltung war die Umweltverschmutzungen zu beseitigen und Grünräume an den Ufern zu schaffen. Viele Industrieanlagen wurden abgerissen und in anderen Städte verlagert. Der Schlachthof in Sütlüçe wurde umgebaut in das heutige Kulturzentrum Haliç, aus dem Kohlkraftwerk entstand das Energiemuseum „Santral Istanbul“, welches bekannt für seine Architektur ist. Die Textilfabrik „Feshane“ änderte ihre Funktion als Kongresszentrum, jedoch steht sie heute erneut unter Restaurierungsarbeiten und soll zukünftig, ab 2023 als Museum dienen.

## Kulturerbe entlang der Küste

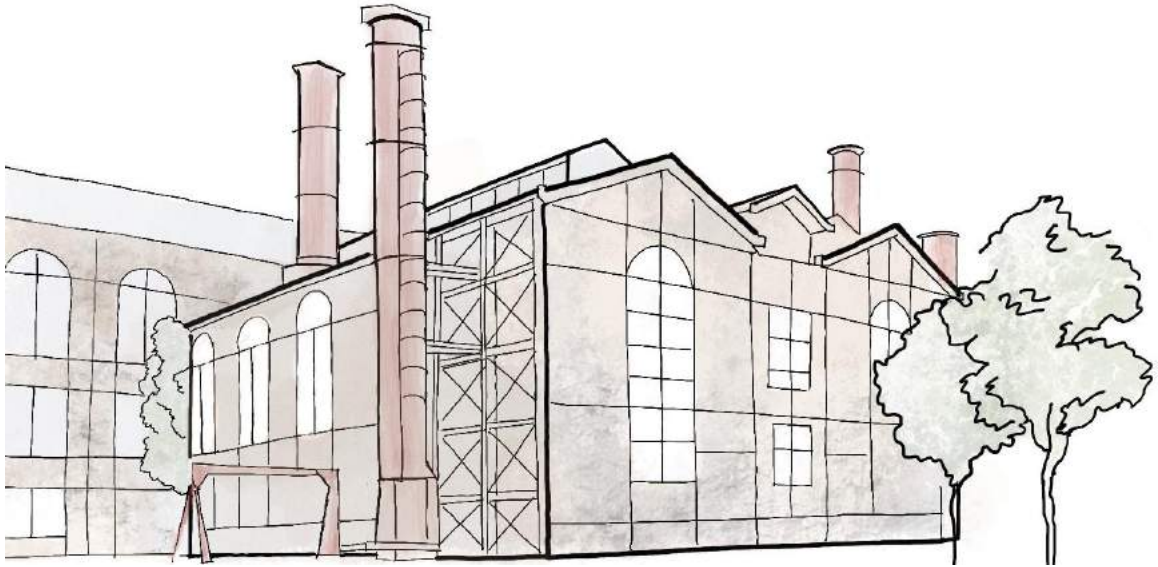


Abb. 32

### SANTRAL ISTANBUL



1913

Das ehemalige Kohlekraftwerk wurde im Osmanischen Reich auf einer Fläche von 120.000m<sup>2</sup> errichtet. Es befindet sich an der Mündung, wo beide Bäche Alibeyköy und Kagithane zusammenfließen. Das aufgegebene und jahrelang vernachlässigte Bauwerk wurde 2007 restauriert und umfunktioniert in ein Kultur- und Bildungszentrum. Davor deckte es bis 1983 den Strombedarf Istanbuls ab. Heute zählt es zu einem der wichtigsten Transformationsprojekte in Bezug auf das industrielle Erbe der Türkei. Der Universitätscampus der Bilgi Universität, Museen und Kunstgalerien wurden auf dem großen Gelände eingerichtet.



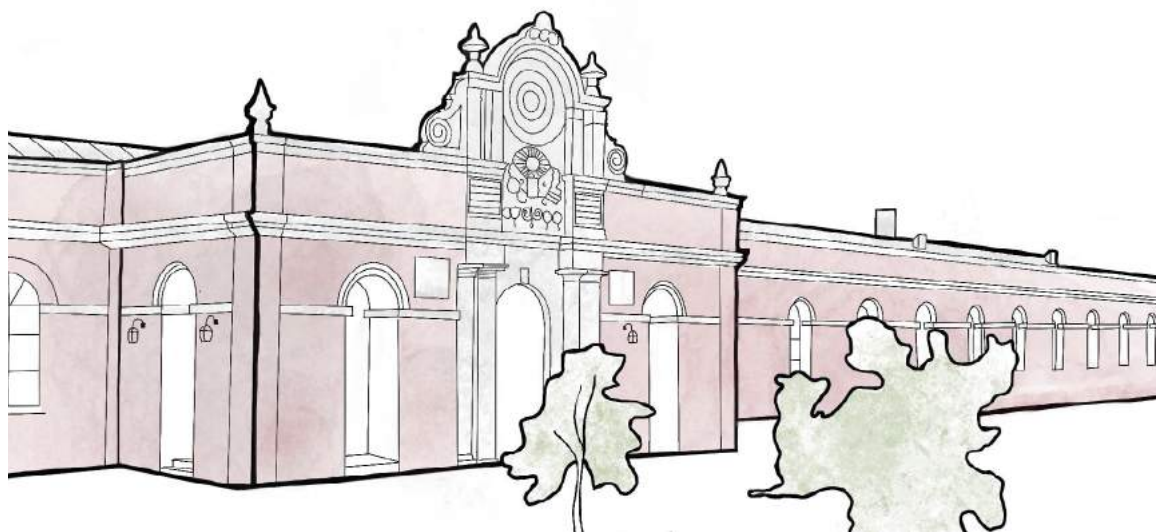


Abb. 33

## FESHANE



1835

Die Textilfabrik wurde gegründet um für osmanischen Armee Kopfbedeckungen (Fez) herzustellen. Nach jahrelanger Funktionslosigkeit und Absiedelung der Industrieanlagen wurde sie restauriert und in einen Veranstaltungsort für Organisationen, Seminare und Konzerte umgewandelt. Das Bauwerk eröffnet sich in Richtung des Goldenen Horns und ist geprägt vom osmanischen Architekturstil. Heute wird das 14.624 m<sup>2</sup> große Bauwerk nochmals restauriert (seit 2018), da es im Lauf der Zeit schwere Schäden erlitt. Geplant ist eine Umfunktionierung in ein Museum. Die Eröffnung soll 2023 stattfinden.





Abb. 34

## SVETI STEFAN KIRCHE



1898

Die 365m<sup>2</sup> große bulgarische Sveti Stefan-Kirche befindet sich im Bezirk Balat, an der Küste des Goldenen Horns. Sie hat weltweit eine besonders wichtige Bedeutung aufgrund ihrer Bauweise. Sie besteht ausschließlich aus vorgefertigten Eisenelementen. Nach einem internationalen Wettbewerb wurden 500 Tonnen Eisen in Wien durch das Österreichische Unternehmen „Rudolf Wagner“ produziert und mittels Schiffe über die Donau und das Schwarze Meer nach Istanbul transportiert. Doch im Laufe der Zeit erlitt sie schwere Schäden. Die im neugotischen und neoklassizistischen Stil erbaute Kirche wurde zwischen 2011 und 2018 restauriert und wiedereröffnet.



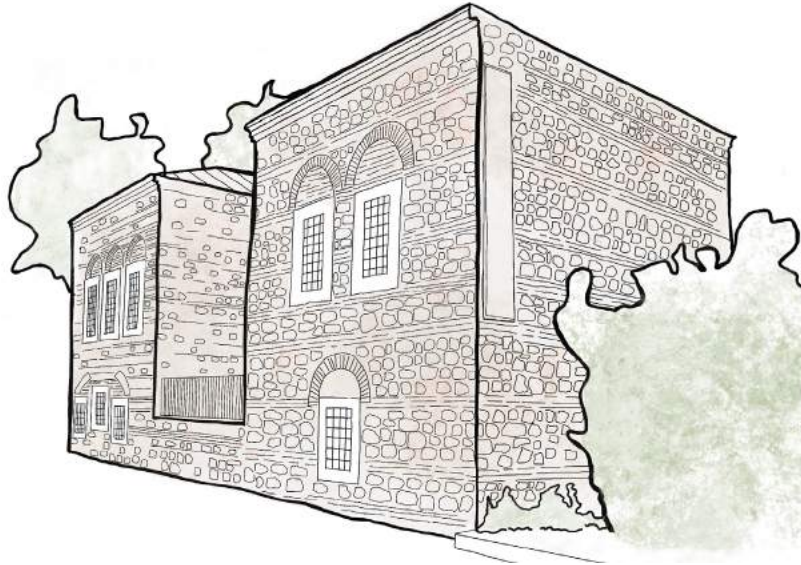


Abb. 35

## GLASKUNSTHAUS



XXXX

Nach Restaurierungsarbeiten wurde im Jahr 2005 das Glaskunsthaus in Balat eröffnet. Dieses Bauwerk befindet sich in der Nähe der Sveti Stefan-Kirche und dient als Glaskunstgalerie, Werkstatt und Ausstellungsraum. Es ist bekannt, dass während der Osmanischen Zeit in der Gegend von Balat viele Glaskünstler arbeiteten. Um diese Hinterlassenschaft fortzusetzen und historisches und kulturelles Erbe zu schützen wurde dieses Gebäude durch die Stadtverwaltung restauriert und umfunktioniert. Heute finden Workshops und viele weitere Aktivitäten vor Ort statt.





Abb. 36

## KADIR-HAS UNIVERSITÄT



1884

Die heutige Universität wurde ursprünglich als „Cibali-Tabakfabrik“ gegründet und diente als Zigarettenproduktionstätte. Es war ein wichtiges industrielles Bauwerk, welches die Umgebung wirtschaftlich beeinflusste. Viele der MitarbeiterInnen lebten über mehrere Jahre in dieser Region. Nachdem die Produktion eingestellt wurde, folgten im Jahr 1999 umfangreiche Restaurierungsarbeiten durch die Kadir-Has Stiftung. Die Tabakfabrik wurde umgebaut zu einem Universitätscampus, nun wird an diesem Standort Wissen produziert. Wichtig bei der Umplanung und Transformation war, das industrielle Kulturerbe weiter zu beleben, indem der ursprüngliche Charakter bewahrt bleibt.





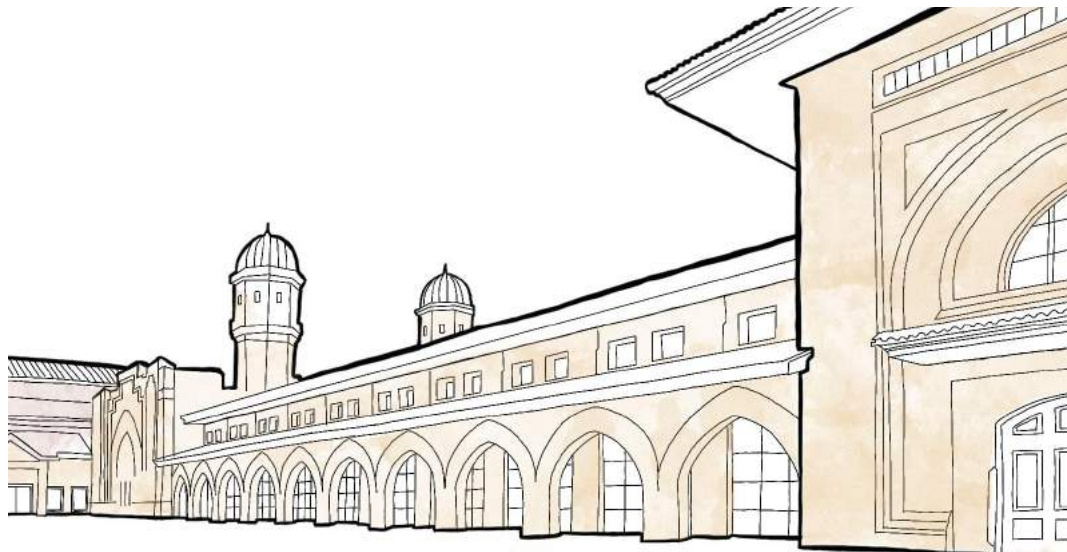


Abb. 37

## KONGRESSZENTRUM



1923

In der ehemaligen Schlachthofanlage Sötlüce befindet sich heute das Kongresszentrum Haliç. Es umfasst eine Fläche von 103.000m<sup>2</sup>, davon gehören 16.000m<sup>2</sup> zum Außenraum. Das Zentrum besteht aus vier Gebäuden, die miteinander verbunden sind und Räume für Veranstaltungen, Tagungen und Seminare anbieten. Davor befand sich an dieser Stelle der größte Schlachthof Istanbul und damit auch eine der größten Verschmutzungsquellen des Goldenen Horns. Etwa 60 Jahre nach der Inbetriebnahme wurde der Schlachthof aufgrund der Umweltverschmutzung stillgelegt. In der Folge wurde mit dem Bau des Kulturzentrums Haliç begonnen.



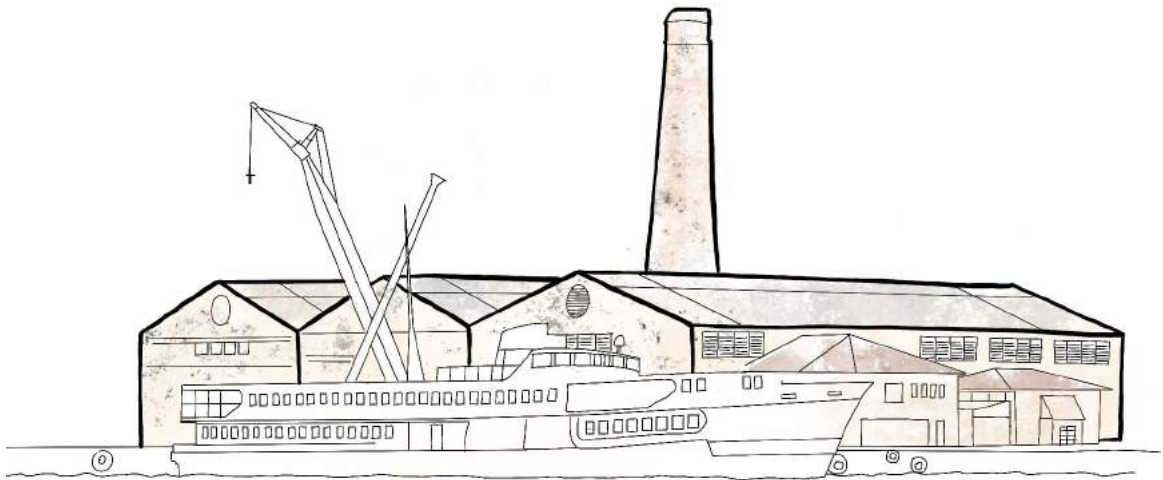


Abb. 38

## HALIÇ-WERFT



1455

Die Werft wurde zwei Jahre nach der Gründung des Osmanischen Reiches von Fatih Sultan Mehmet gegründet. Sie umfasst eine Fläche von etwa 70.000 m<sup>2</sup> und besitzt drei Trockendocks und zwei historische Hellinggen. Sie spielte eine bedeutende Rolle für das Wachstum der Stadt und erlebte im Laufe der Zeit viele Entwicklungen. Durch den Bau der Galata-Brücke, ist die Zufahrt großer Schiffe verhindert worden und aufgrund der Verlegung der Industrieanlagen an Stadtrandgebiete, ist die Funktionsfähigkeit der Werft eingeschränkt. Heute stehen die Trockendocks und die Anlage als industrielles Erbe unter Schutz.

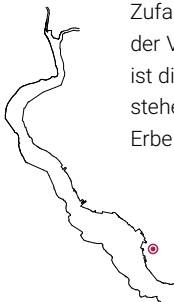




Abb. 39

## KOÇ INDUSTRIEMUSEUM



1994

Das erste Industriemuseum der Türkei befindet sich an der nördlichen Küste des Goldenen Horns, auf einer Fläche von 27.000m<sup>2</sup>. Es umfasst mehrere Ausstellungsräume und ein Außenausstellungsgelände mit einer Sammlung von Oldtimern, Flugzeugen, Dampfschiffen bis hin zu Kränen. Das Museum war früher eine Anker- und Ketten-Produktionshalle für Schiffe. Nach einem großen Brand wurde diese von der Rahmi Koc Kultur Stiftung gekauft und innerhalb von drei Jahren restauriert. Die ehemalige Produktionsstätte wurde als Museum für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.





# 04

---

## SITUATIONSANALYSE

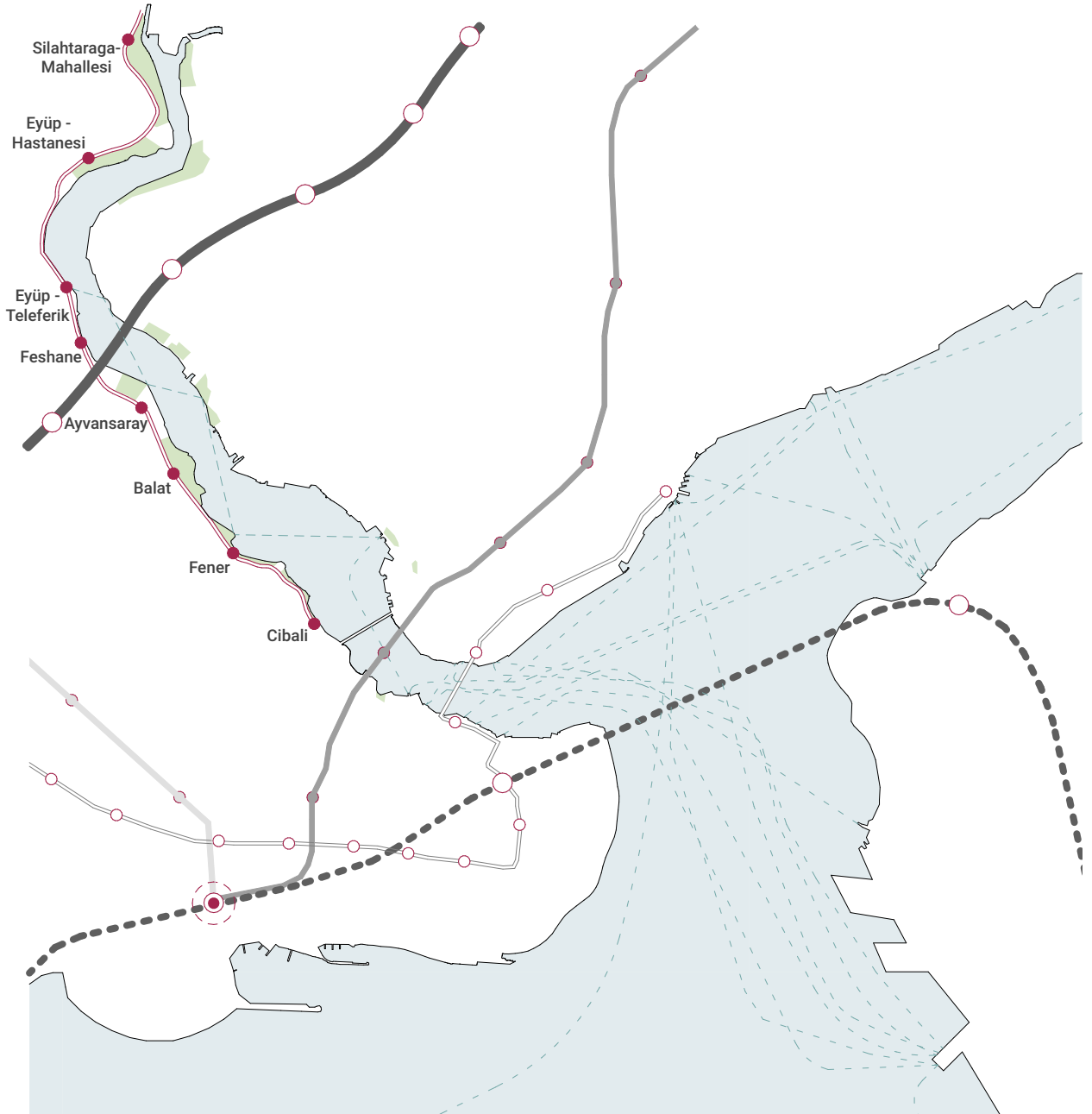


Abb. 39 öffentliche Verkehrsmittel Istanbul

- Straßenbahn T5
- Straßenbahn T1
- U-Bahn M2
- U-Bahn M1
- - - Fähre
- Metrobus
- - - Marmaray

## Öffentliche Verkehrsmittel

Istanbul verfügt sieben verschiedene Transportmittel: U-Bahn, Straßenbahn, Fähre, Zug, Bus, Minibus und Seilbahn. Betrieben werden diese von verschiedenen Unternehmen, wie z.B.: Metro Istanbul, Marmaray, Turyol, IDO etc. Etwa 8 Millionen Fahrgäste nutzen täglich die öffentlichen Verkehrsmittel, der Großteil davon bevorzugt den Bus. In Istanbul gibt es das Busverkehrssystem namens „Metrobus“. Die Metrobusse bewegen sich im Verkehr schneller als die anderen Busse, da sie eigene Fahrspuren haben und der Abstand zwischen den Haltestellen größer ist. An den Haltestellen sammeln sich Menschenmassen, durchschnittlich fahren 800.000 Personen täglich mit dem Metrobus.

Nach Angaben des türkischen Ministeriums für Infrastruktur, hat „Marmaray“ seit der Inbetriebnahme, in den letzten neun Jahren 784 Millionen Passagiere aufgenommen. Marmaray ist ein sehr tief abgesenkter Eisenbahntunnel bzw. Rohrtunnel und unterquert den Bosphorus, er verbindet die asiatische und europäische Seite unter Wasser. Die U-Bahnstation „Yenikapi“ ist ein sehr dichter Verkehrsknotenpunkt, denn die Marmaray und drei weitere U-Bahnlinien kreuzen sich an dieser Station. Momentan wird in Istanbul an sieben unterschiedlichen Schienenstrecken gearbeitet um die Verkehrsbelastung zu reduzieren und das Verkehrsproblem zu beseitigen.



Abb. 40 Autoverkehrsstraßen Istanbul



## **HAUPTVERKEHRSACHSEN**

### **Erstrangige Führung**

#### **Autobahn 01**

Verbindung zwischen europäischer Seite und der asiatischen, Straßen innerhalb der Bezirke Beyoglu und Fatih verbinden sich mit der Autobahn

### **Zweitrangige Führung**

#### **Küstenwege**

durchlaufend auf beiden Seiten, wichtige Verkehrsadern, sie sind durch Brücken in Fatih und Beyoglu miteinander verbunden.

### **Drittrangige Führung**

Verbindungen innerhalb der Nachbarbezirke Fatih und Eyüp; Verbindungen mit der Autobahn und der Küste in Beyoglu; Verbindungen der Küsten

### **Viertrangige Führung**

Verbindungen zwischen den Stadtvierteln und Nachbargebieten

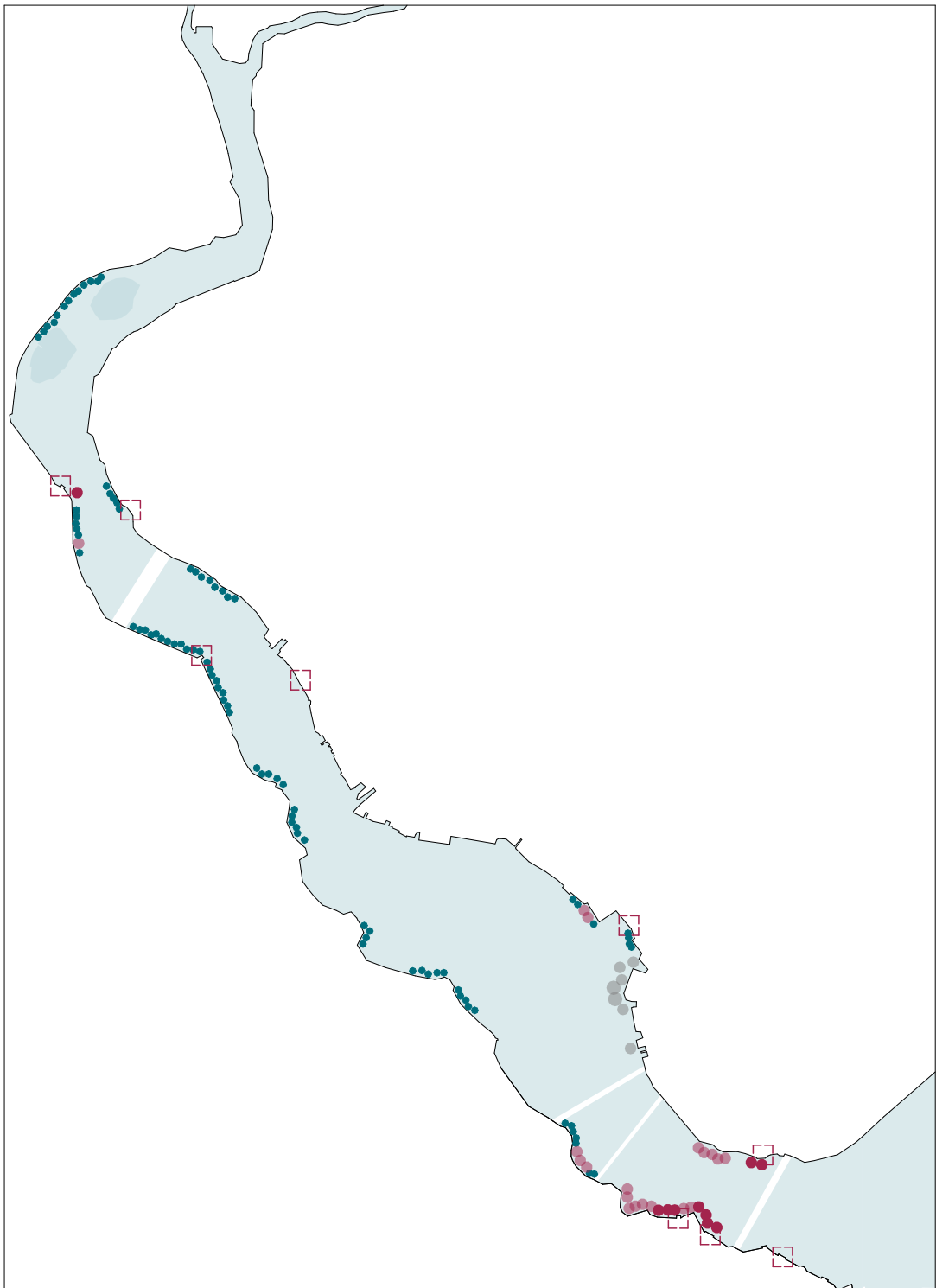


Abb. 41

### Wasserfahrzeuge

- |                  |   |
|------------------|---|
| Industrieschiffe | ● |
| Tour-Schiffe     | ● |
| Fähre            | ● |
| Boot             | ● |
| Fähre-Station    | □ |

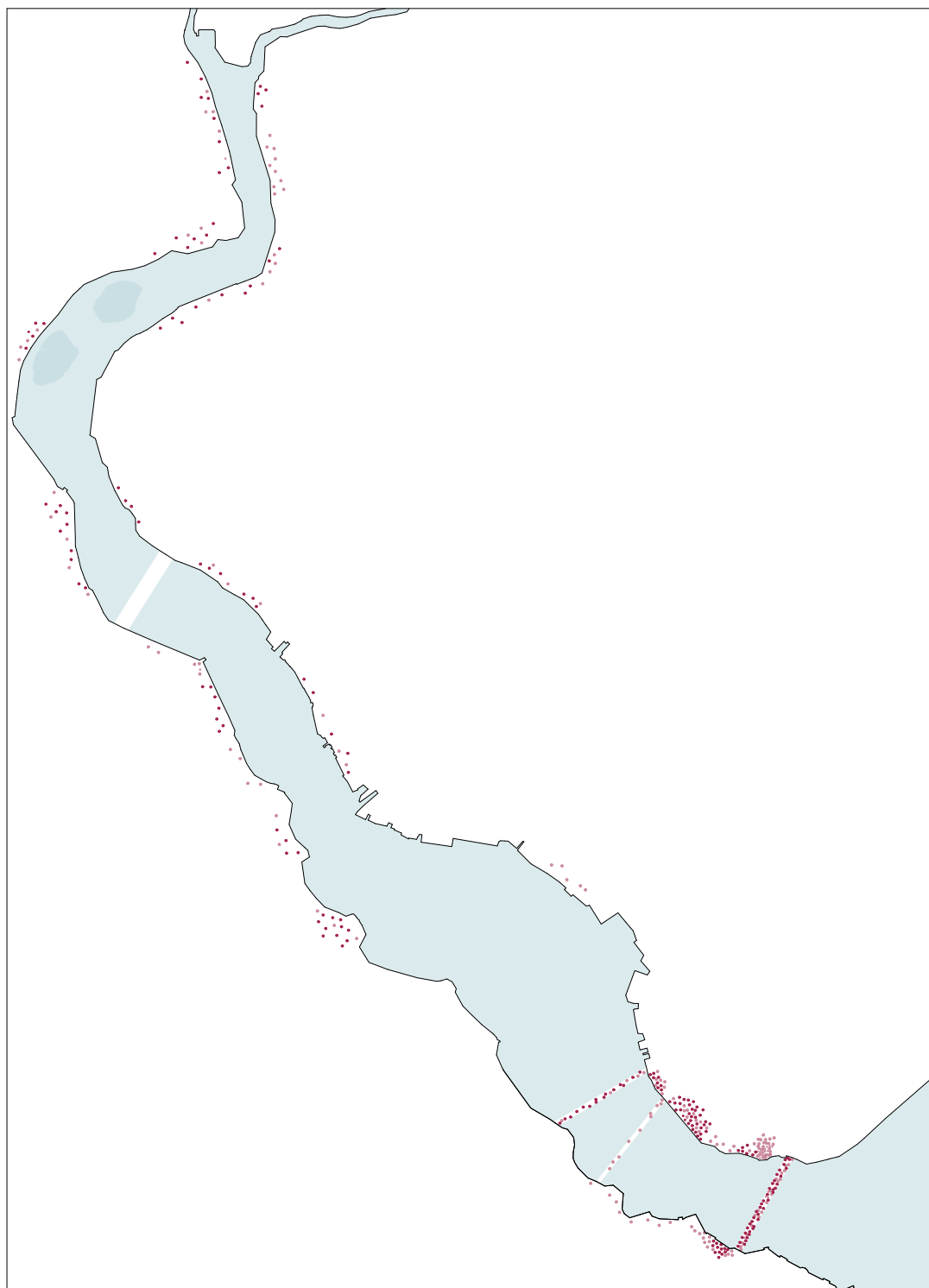


Abb. 42

### Personendichte

sitzend / stehend     ●  
passierend             ●

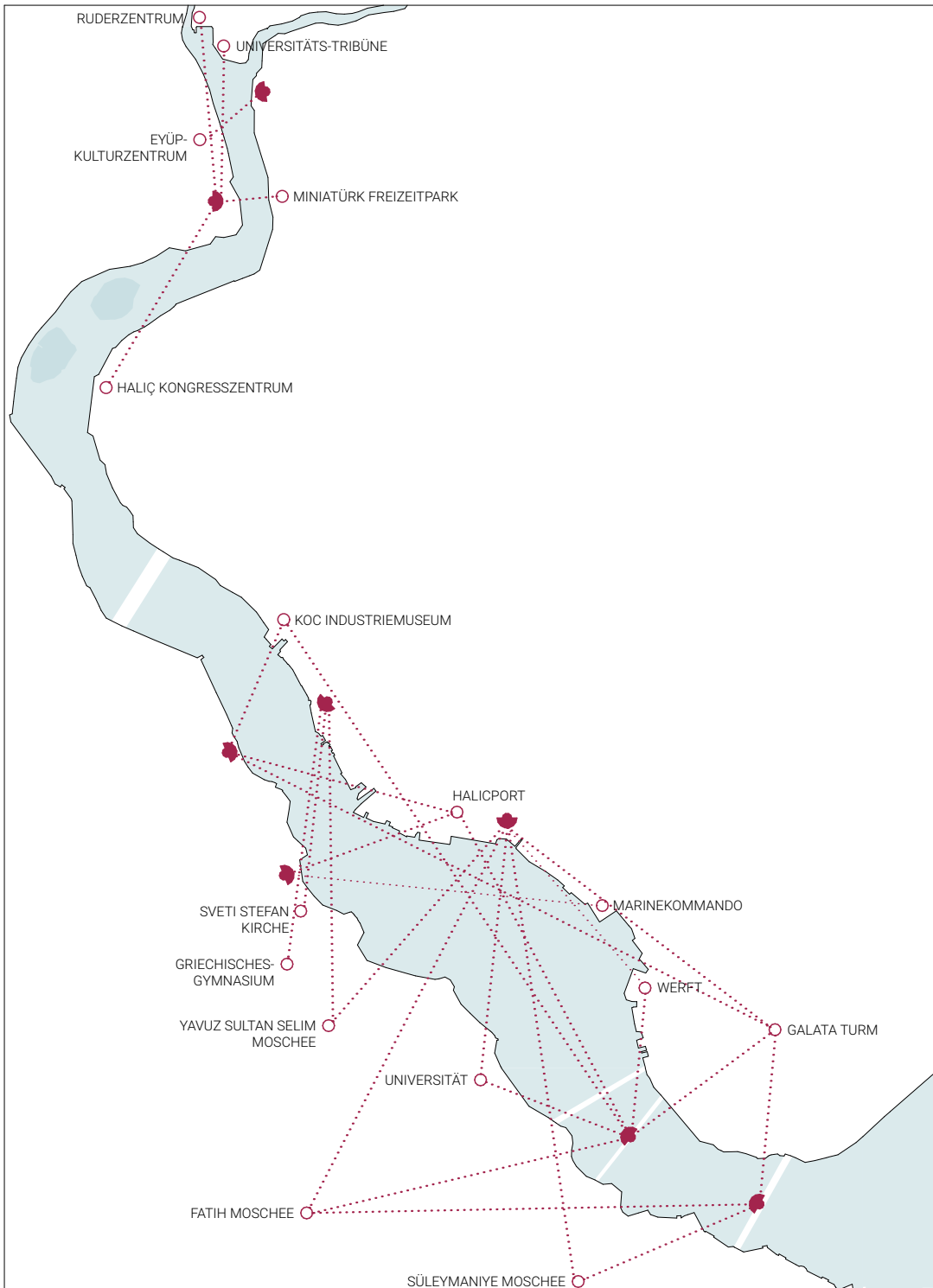



Abb. 43

## Blickbeziehungen



Abb. 44

## Küste-Stadt Übergänge

Fussgänger   
 Autos 

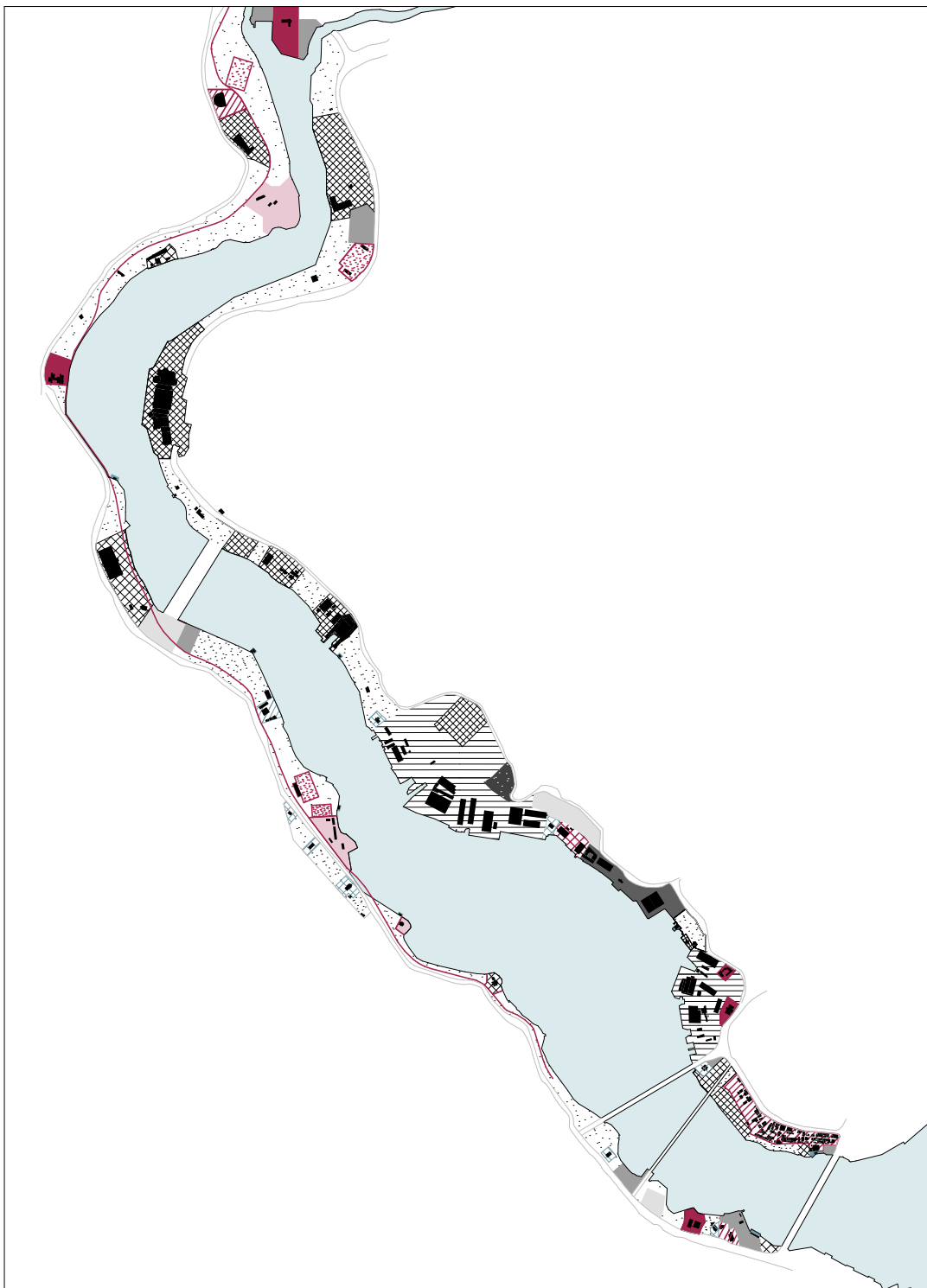


Abb. 44

### Küstennutzung

Gewerbefläche



öffentliche Einrichtung



kulturelle Nutzung



religiöse Einrichtung



Leerstand



Bildungseinrichtung



öffentliche Dienstleistung



Sportplatz



Park- und Grünraum



Militärbereich



Werft



Krankenhaus



Fähre-Station

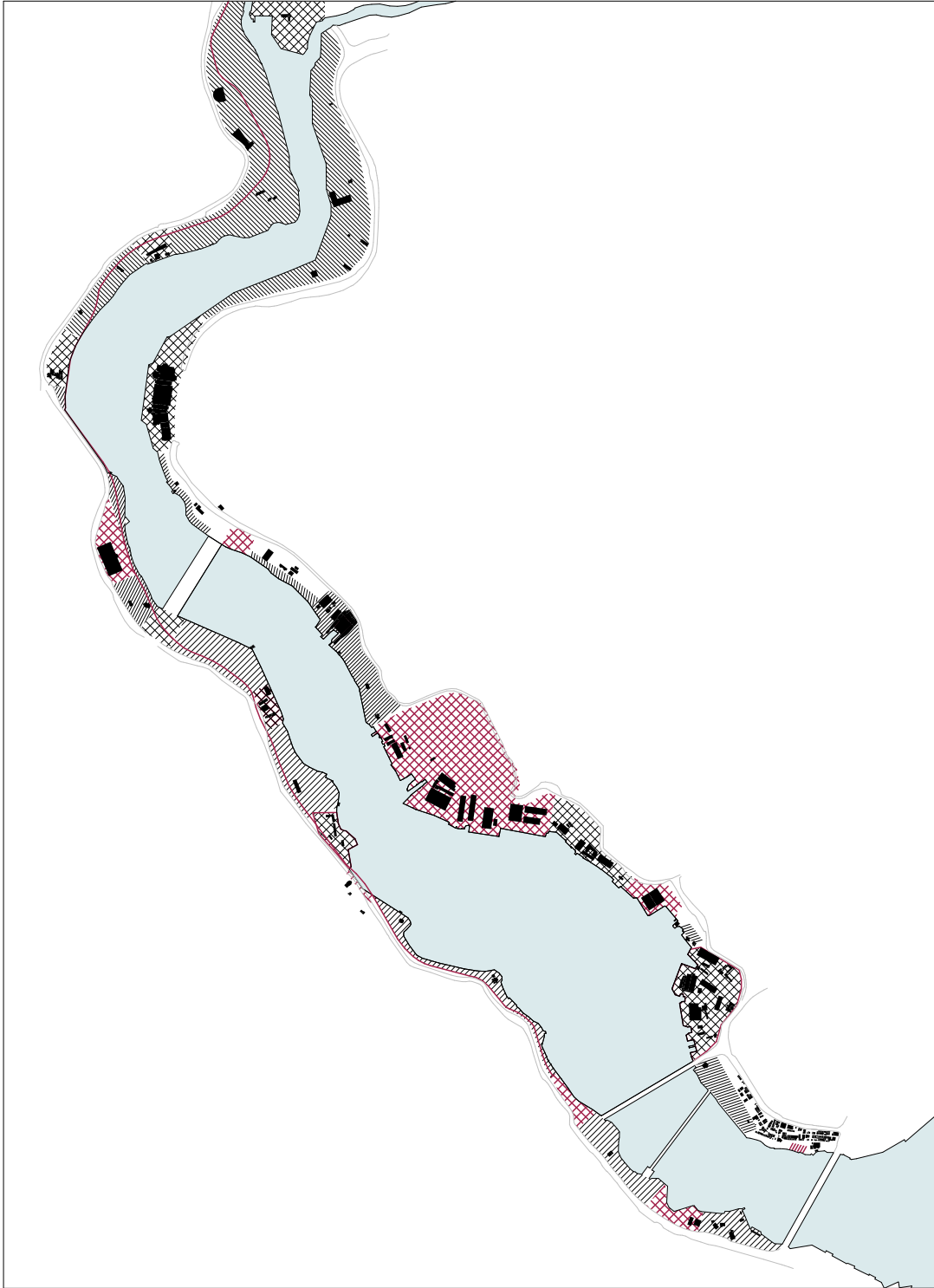


Autoparkfläche



Friedhof





**Küstenzugänglichkeit**



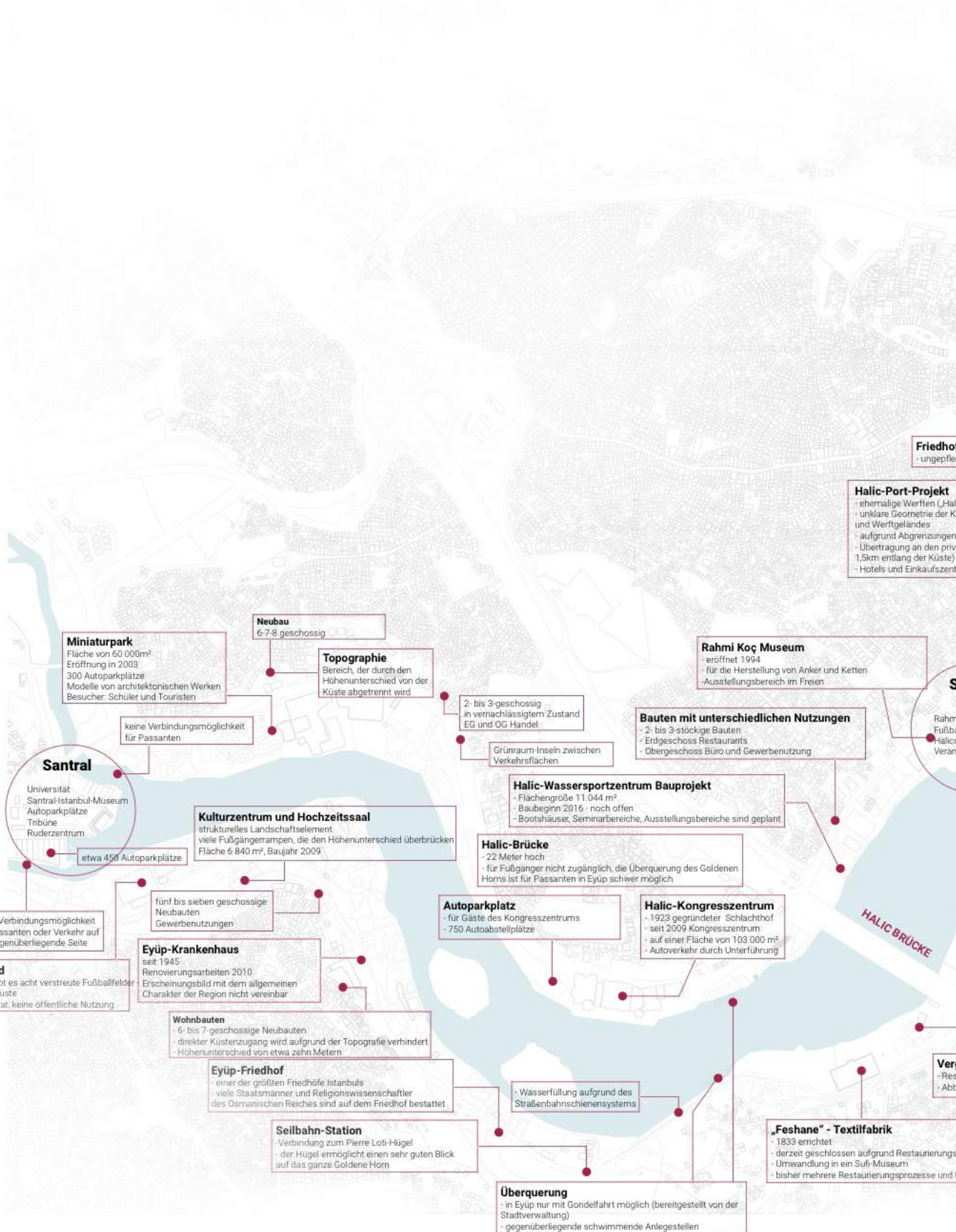
- zugänglich 
- unzugänglich 
- Baustelle 

Abb. 45



### Miniaturpark

Fläche von 60 000m<sup>2</sup>  
 Eröffnung in 2003  
 300 Autoparkplätze  
 Modelle von architektonischen Werken  
 Besucher: Schüler und Touristen

keine Verbindungsmöglichkeit  
 für Passanten

### Santral

Universität  
 Santral-Istanbul-Museum  
 Autoparkplätze  
 Tribüne  
 Ruderzentrum

etwa 450 Autoparkplätze

keine Verbindungsmöglichkeit  
 für Passanten oder Verkehr auf  
 die gegenüberliegende Seite

### Neubau

6-7-8 geschossig

### Topographie

Bereich, der durch den  
 Höhenunterschied von der  
 Küste abgetrennt wird

2- bis 3-geschossig  
 in vernachlässigtem Zustand  
 EG und OG Handel

Grünraum-Inseln zwischen  
 Verkehrsflächen

### Rahmi Koç Museum

- eröffnet 1994  
 - für die Herstellung von Anker und Ketten  
 - Ausstellungsbereich im Freien

### Bauten mit unterschiedlichen Nutzungen

- 2- bis 3-stöckige Bauten  
 - Erdgeschoss Restaurants  
 - Obergeschoss Büro und Gewerbenutzung

### Halic-Wassersportzentrum Bauprojekt

- Flächengröße 11.044 m<sup>2</sup>  
 - Baubeginn 2016 - noch offen  
 - Bootshäuser, Seminarbereiche, Ausstellungsbereiche sind geplant

### Halic-Brücke

- 22 Meter hoch  
 - für Fußgänger nicht zugänglich, die Überquerung des Goldenen  
 Horns ist für Passanten in Eyüp schwer möglich

### Autoparkplatz

- für Gäste des Kongresszentrums  
 - 750 Autoabstellplätze

### Halic-Kongresszentrum

- 1923 gegründeter Schlachthof  
 - seit 2009 Kongresszentrum  
 - auf einer Fläche von 103.000 m<sup>2</sup>  
 - Autoverkehr durch Unterführung

### Kulturzentrum und Hochzeitssaal

strukturelles Landschaftselement  
 viele Fußgängerrampen, die den Höhenunterschied überbrücken  
 Fläche 6 840 m<sup>2</sup>, Baujahr 2009

### Eyüp-Krankenhaus

seit 1945  
 Renovierungsarbeiten 2010  
 Erscheinungsbild mit dem allgemeinen  
 Charakter der Region nicht vereinbar

### Wohnbauten

- 6- bis 7-geschossige Neubauten  
 - direkter Küstenzugang wird aufgrund der Topografie verhindert  
 - Höhenunterschied von etwa zehn Metern

### Eyüp-Friedhof

- einer der größten Friedhöfe Istanbul  
 - viele Staatsmänner und Religionswissenschaftler  
 des Osmanischen Reiches sind auf dem Friedhof bestattet

### Seilbahn-Station

- Verbindung zum Pierre Loti-Hügel  
 - der Hügel ermöglicht einen sehr guten Blick  
 auf das ganze Goldene Horn

### Überquerung

- in Eyüp nur mit Gondelfahrt möglich (bereitgestellt von der  
 Stadtverwaltung)  
 - gegenüberliegende schwimmende Anlegestellen

### „Feshane“ - Textilfabrik

- 1833 errichtet  
 - derzeit geschlossen aufgrund Restaurierungsarbeiten  
 - Umwandlung in ein Sufi-Museum  
 - bisher mehrere Restaurierungsprozesse und

### Friedhof

- ungepflanzt

### Halic-Port-Projekt

- ehemalige Werften („Halı-  
 unklare Geometrie der K  
 und Werftgeländes  
 - aufgrund Abgrenzungen  
 - Übertragung an den priv  
 1,5km entlang der Küste)  
 - Hotels und Einkaufszent

Rahmi  
 Fußba  
 Halic  
 Veran

HALIC BRÜCKE

Ver  
 Res  
 Abb



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Arbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU WIEN  
 LIBRARY

TU WIEN  
 LIBRARY

**Donnerstagsmarkt**  
 - war und ist heute noch ein Gewerbegebiet, in dem Eisenwaren und Baumaterialien verkauft werden. Heute wird das Erscheinungsbild dominiert von 5- bis 9-stöckige Bauwerken, die in einem schlechten Zustand sind.

**Neue Moschee (Baujahr: 1665)**  
 - besonderes Element, welches die Silhouette und Visualität des Goldenen Horns prägt  
 - ersetzt eine Brandruine, daher heißt sie „neue“ Moschee  
 - zwei Minarette mit Hofschema: klassische osmanische Architektur

**Fahradweg**  
 - der einzige, neu gebaute Fahrradweg entlang der Küste (ca. 700 Meter) vernetzt die Metro-Brücke mit der Galata-Brücke  
 - stellenweise Verbindungen zum Ufer für Passanten

**Mauerruine**  
 Galata war im Byzantinischen Reich eine Wohn- und Handelszone der Genuesen, die Region hatte ihre eigenen Verteidigungssysteme und Mauern. Wenige Spuren der Mauern sind bis heute noch erhalten und sind unter der U-Bahn-Brücke in „Azapkapı“ ersichtlich.

**Halic-Werft**  
 - befindet sich am Nordufer, an der Grenze zur Atatürk-Brücke  
 - gegründet in 1455 durch Fatih Sultan Mehmet  
 - erstreckt sich ca. 460m entlang der Küste und hat eine Fläche von 70.000m²  
 - heute nicht mehr funktionsfähig, die Sichtbeziehung zur Küste wird blockiert

**Halic-Werft**  
 3- Trockendocks  
 Atatürk-Brücke  
 Werft-Gymnasium  
 Moschee

**Eminönü**  
 Galata-Brücke  
 Fisch-Sandwich  
 Fähre-Station  
 Bus(end)station  
 Ahi-Celebi-Moschee  
 Wirtschaftsuniversität  
 U-Bahn Zugang

**Urbane Platz**  
 - stark frequentiertes Gebiet  
 - Fußgängerüberwege und Unterführungen sind für Verbindungen nicht ausreichend, daher oft chaotisch  
 - belebter Hotspot für Touristen (Fisch und Brot)

**Türkische Marine**  
 - ehemaliges Marineministerium des Osmanischen Reiches  
 - Gründung: 1865 durch Aufschüttung des Meeres, war ein markantes Bauwerk an der Küste  
 - 1950 bis 2007: eines der vier Hauptkommandos der türkischen Marine  
 - 2007: trotz Restaurierungsvorhaben in einem Zustand des Verfalls  
 - 2015: Beschluss, die Türkische Marine endgültig abzusekeln und die Gebäude zu rekonstruieren

**Mehmet Paşa Moschee**  
 - die Verkehrsdichte auf der Brücke ist sehr hoch, da zahlreiche Gewerbetreibende und Geschäftsleute täglich nach Eminönü oder Galata zur Arbeit fahren  
 - aufgrund der Lage der Moschee am Fuße der Atatürk-Brücke wird der Garten als Parkplatz benutzt

**Handel**  
 - 2- bis 3-stöckwerkige kommerzielle Strukturen

**Topographie**  
 - Bereich, der durch den Höhenunterschied von der Küste abgetrennt wird

**verschiedene Nutzungen**  
 - 4- bis 6-stöckige Bauwerke  
 - im EG Handel und Dienstleistung  
 - im OG Wohnen

**Kadir Has Universität**  
 - ehemals Tabakfabrik  
 - seit 1997 Bildungseinrichtung  
 - 5043 Studierende (2022)

- 2- bis 3-stöckige vernachlässigte Gebäude  
 - manche Obergeschosse im Leerstand  
 - im EG Handel + Lager

- 2-stöckige Bauwerke im mangelhaften Zustand  
 - im EG Lager und Werkstatt

**Freizeiteinrichtungen**  
 - Organisationen, Cafe-Restaurant

**Griechisch-orthodoxes Patriarchat**  
 - Gründung 1602  
 - befindet sich neben der Georgskathedrale

- 4- bis 5-stöckige Gebäuden  
 - teilweise Leerstand

**Bulgarische Stefan Kirche**  
 - eröffnet 1896  
 - aus vorgefertigtem Gusseisen  
 - 500 Tonnen Fertigteile wurden in Österreich (Wien) hergestellt und nach Istanbul transportiert  
 - dominante Struktur in der Silhouette am Goldenen Horn

- 3 bis 4 Stockwerke  
 - im EG Handel  
 - Fassaden bunt gestrichen im Zuge von Restaurierungsarbeiten der Stadtverwaltung

**Balat**  
 Sveti Stefan Kirche  
 Straßenbahnstation  
 temporäre Container  
 Fußballfelder  
 Fähre-Station  
 Balat Park

**Restspuren der alten Brücke**  
 die Brücke wurde aufgrund der Behinderung der Wasserzirkulation und Blockierung der Fähre nach Egipt in 2002 abgessen

**Balat Or-Ahayim (privates) Krankenhaus**  
 - gegründet 1898 von türkischen Juden  
 - Balat war ein Bezirk, in dem viele Juden lebten  
 - das Krankenhaus besteht aus drei Bauwerken mit zwei Ebenen

**Theodosius Mauern**  
 - sind von 408-450 n. Chr. errichtet worden  
 - Teile davon sind bis heute in Ayvansaray noch ersichtlich  
 - Gebiet unter Schutz

**Spark**  
 - Teil der Spark vom Abriss noch ersichtlich  
 - aufgrund negativer Entwicklung der Besucheranzahl

- 2- bis 3-stöckige vernachlässigte Gebäude  
 - manche Obergeschosse im Leerstand  
 - im EG Handel + Lager

- 2-stöckige Bauwerke im mangelhaften Zustand  
 - im EG Lager und Werkstatt

- 4- bis 5-stöckige Gebäuden  
 - teilweise Leerstand

- 3 bis 4 Stockwerke  
 - im EG Handel  
 - Fassaden bunt gestrichen im Zuge von Restaurierungsarbeiten der Stadtverwaltung

- 2- bis 3-stöckige vernachlässigte Gebäude  
 - manche Obergeschosse im Leerstand  
 - im EG Handel + Lager

- 2-stöckige Bauwerke im mangelhaften Zustand  
 - im EG Lager und Werkstatt

- 4- bis 5-stöckige Gebäuden  
 - teilweise Leerstand

- 3 bis 4 Stockwerke  
 - im EG Handel  
 - Fassaden bunt gestrichen im Zuge von Restaurierungsarbeiten der Stadtverwaltung

- 2- bis 3-stöckige vernachlässigte Gebäude  
 - manche Obergeschosse im Leerstand  
 - im EG Handel + Lager

- 2-stöckige Bauwerke im mangelhaften Zustand  
 - im EG Lager und Werkstatt

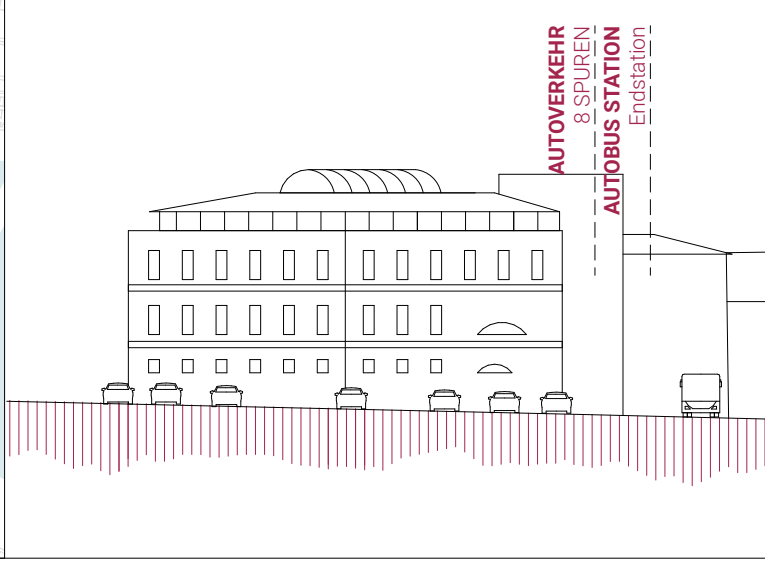
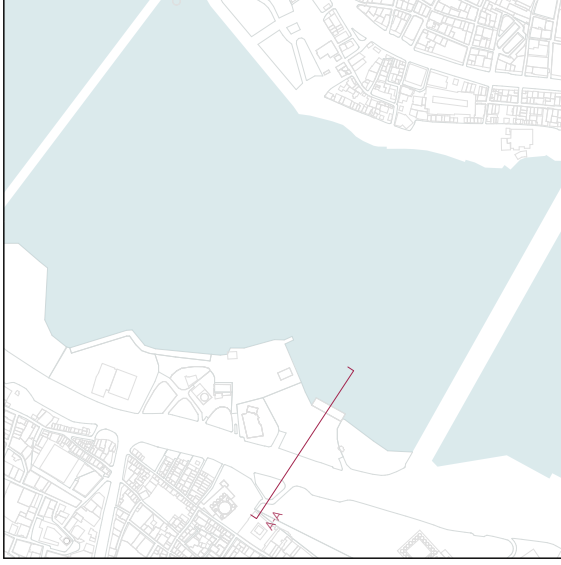
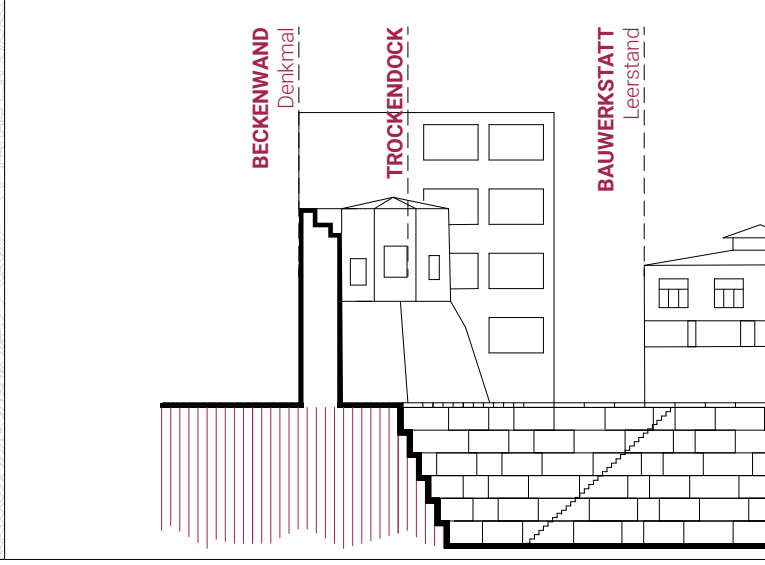
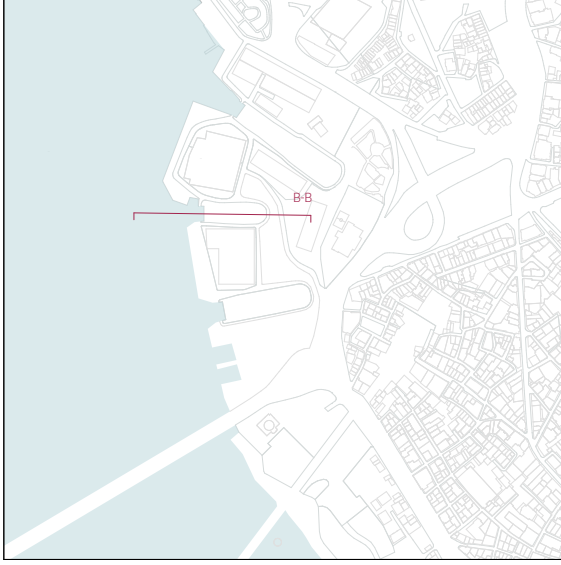
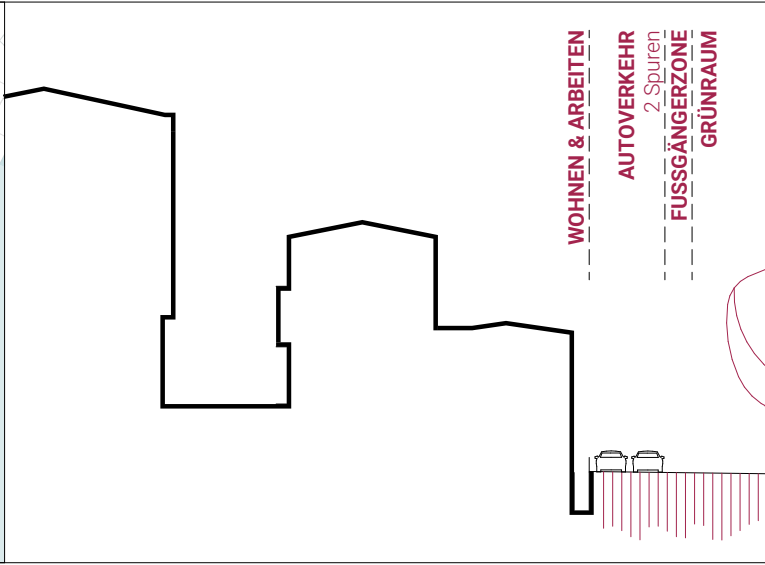
- 4- bis 5-stöckige Gebäuden  
 - teilweise Leerstand

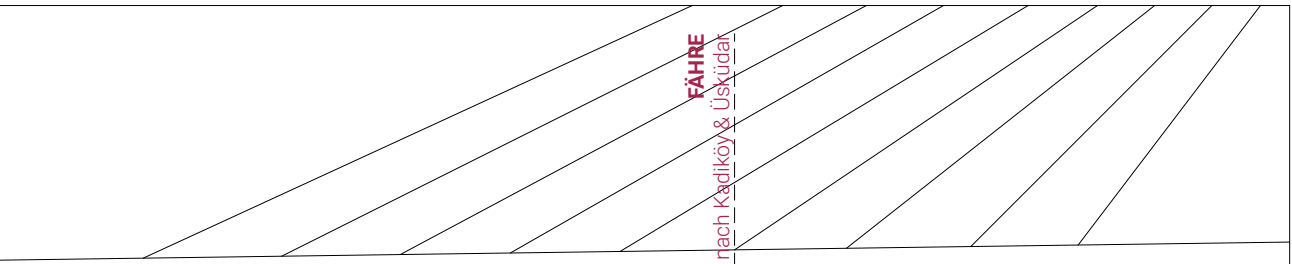
- 3 bis 4 Stockwerke  
 - im EG Handel  
 - Fassaden bunt gestrichen im Zuge von Restaurierungsarbeiten der Stadtverwaltung

- 2- bis 3-stöckige vernachlässigte Gebäude  
 - manche Obergeschosse im Leerstand  
 - im EG Handel + Lager

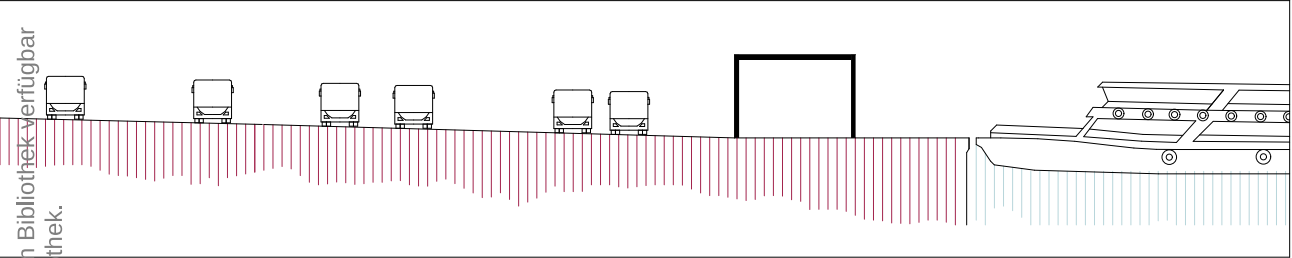
- 2-stöckige Bauwerke im mangelhaften Zustand  
 - im EG Lager und Werkstatt

Abb. 46

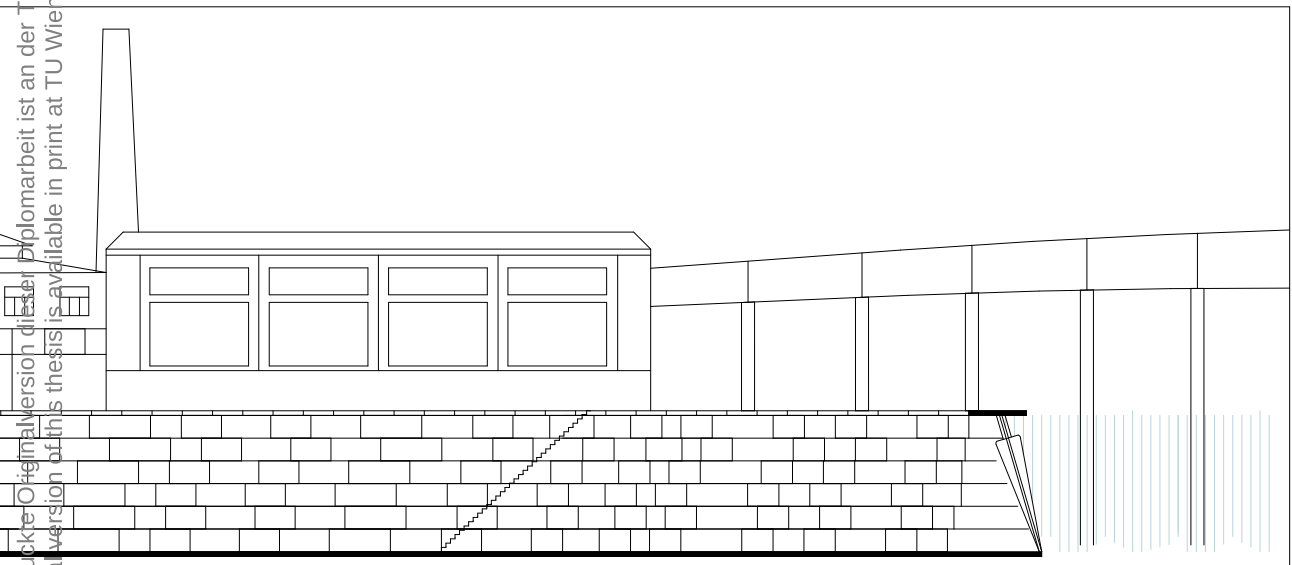




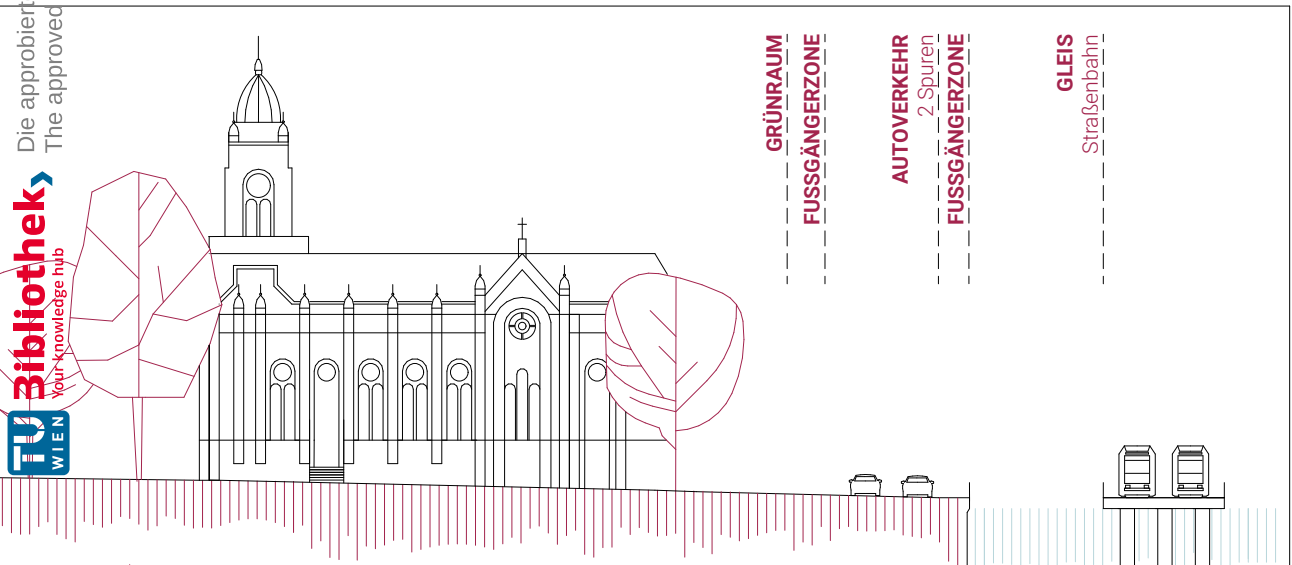
FÄHRE  
nach Kadiköy & Üsküdar



A-A Schnitt  
M 1:500



B-B Schnitt  
M 1:500



GRÜNRAUM  
FUSSGÄNGERZONE

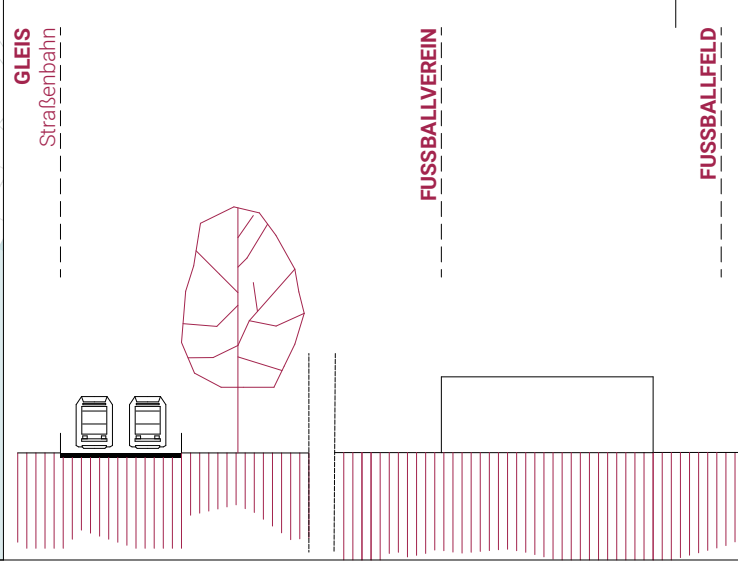
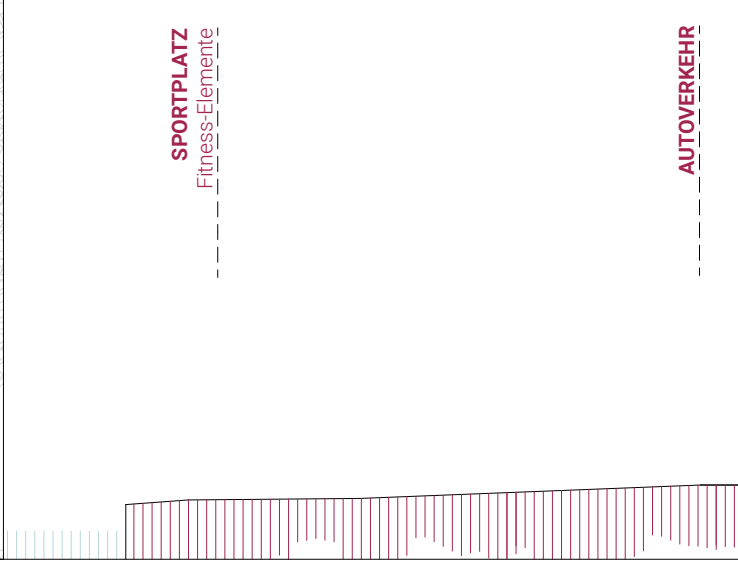
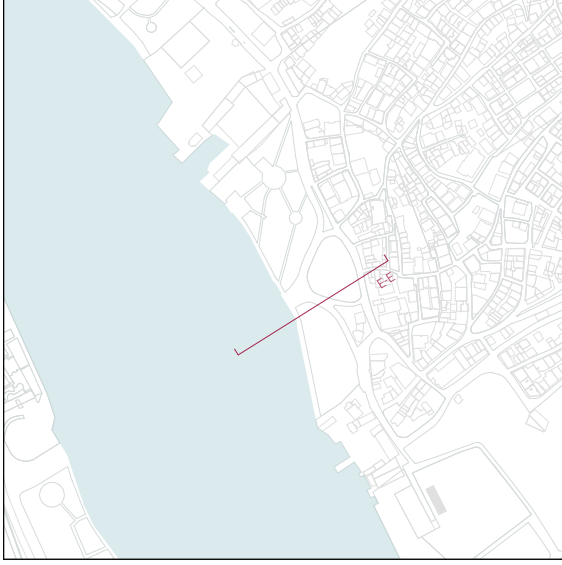
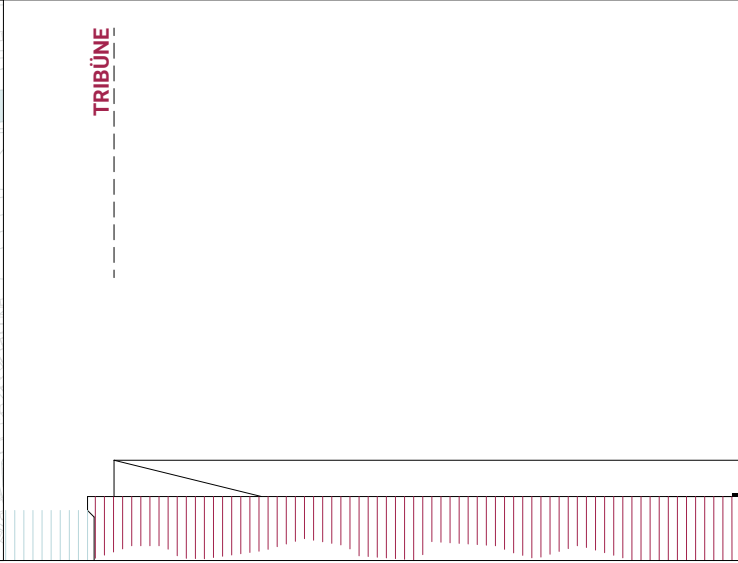
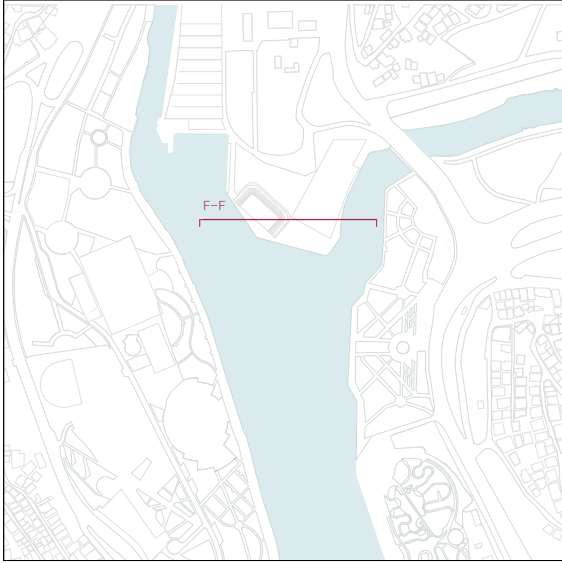
AUTOVERKEHR  
2 Spuren  
FUSSGÄNGERZONE

GLEIS  
Straßenbahn

C-C Schnitt  
M 1:500

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

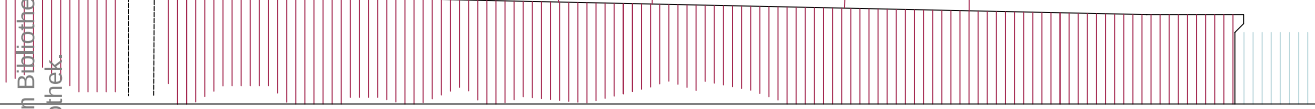




Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

BALAT - PARK

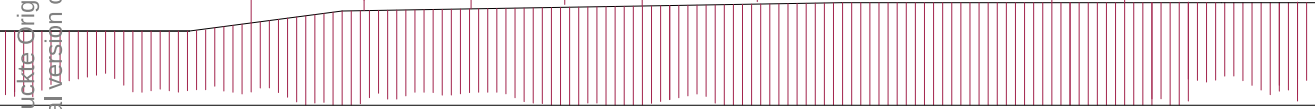
FUSSGÄNGERWEG



D-D Schnitt  
M 1:500

GRÜNRAUM

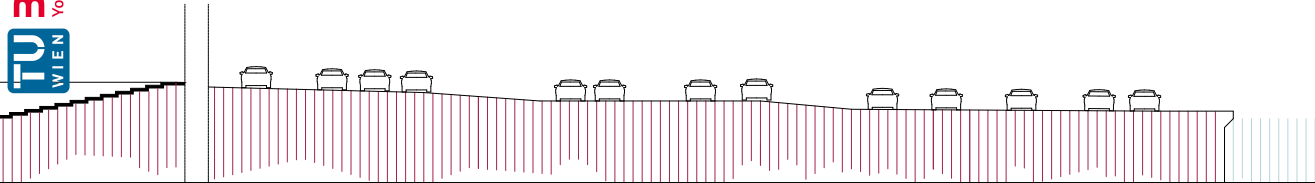
AUTOVERKEHR



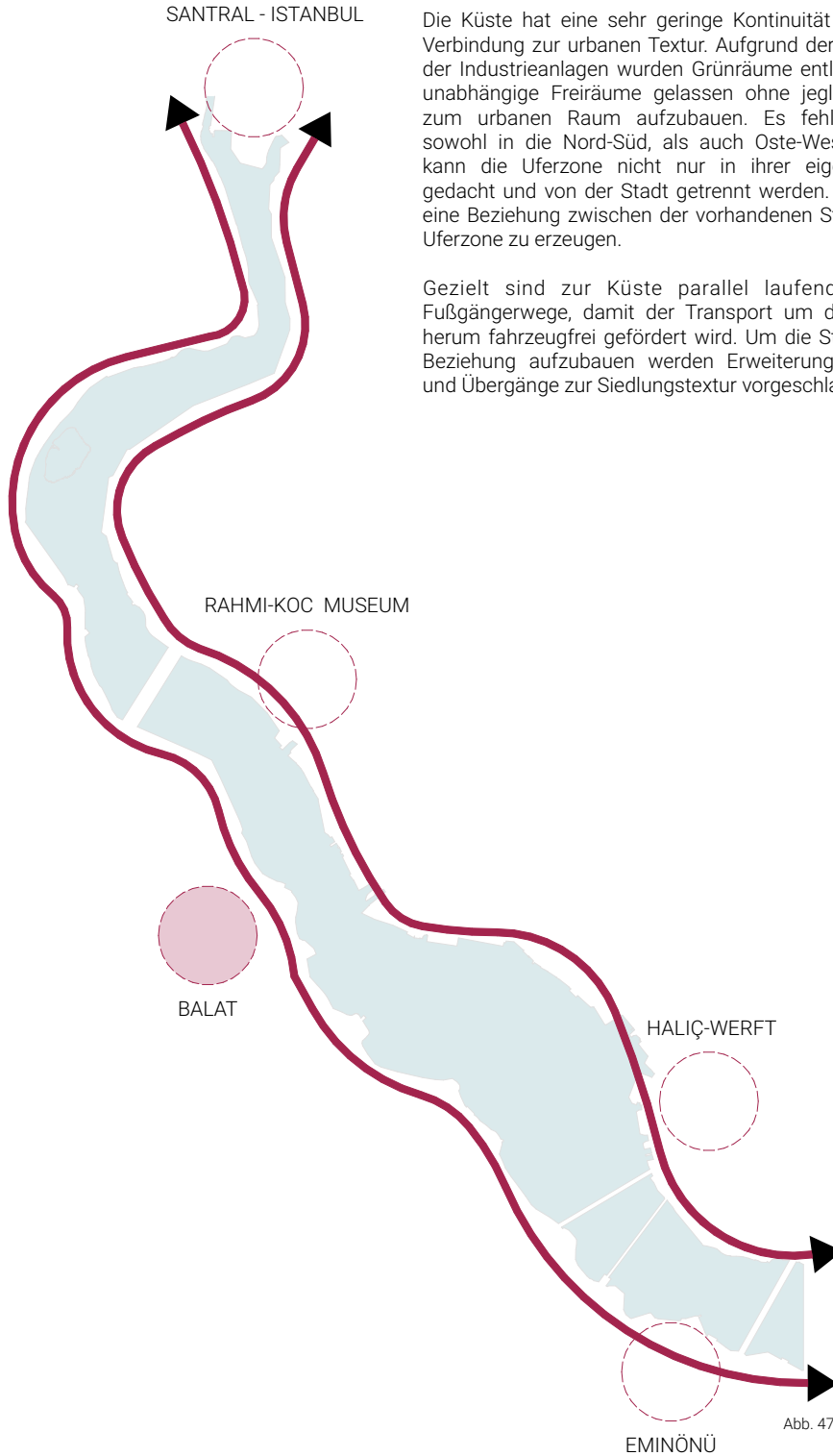
E-E Schnitt  
M 1:500

PARKPLATZ

ca. 190 Autoabstellflächen



F-F Schnitt  
M 1:500



Die Küste hat eine sehr geringe Kontinuität und mangelhafte Verbindung zur urbanen Textur. Aufgrund der Dezentralisierung der Industrieanlagen wurden Grünräume entlang der Küste als unabhängige Freiräume gelassen ohne jegliche Beziehungen zum urbanen Raum aufzubauen. Es fehlen Vernetzungen sowohl in die Nord-Süd, als auch Oste-West Achse. Jedoch kann die Uferzone nicht nur in ihrer eigenen Bestandheit gedacht und von der Stadt getrennt werden. Das Grundziel ist, eine Beziehung zwischen der vorhandenen Stadttextur und der Uferzone zu erzeugen.

Gezielt sind zur Küste parallel laufende Fahrrad- und Fußgängerwege, damit der Transport um das Goldene Horn herum fahrzeugfrei gefördert wird. Um die Stadt-Küste-Wasser Beziehung aufzubauen werden Erweiterungen, Verbindungen und Übergänge zur Siedlungstextur vorgeschlagen.

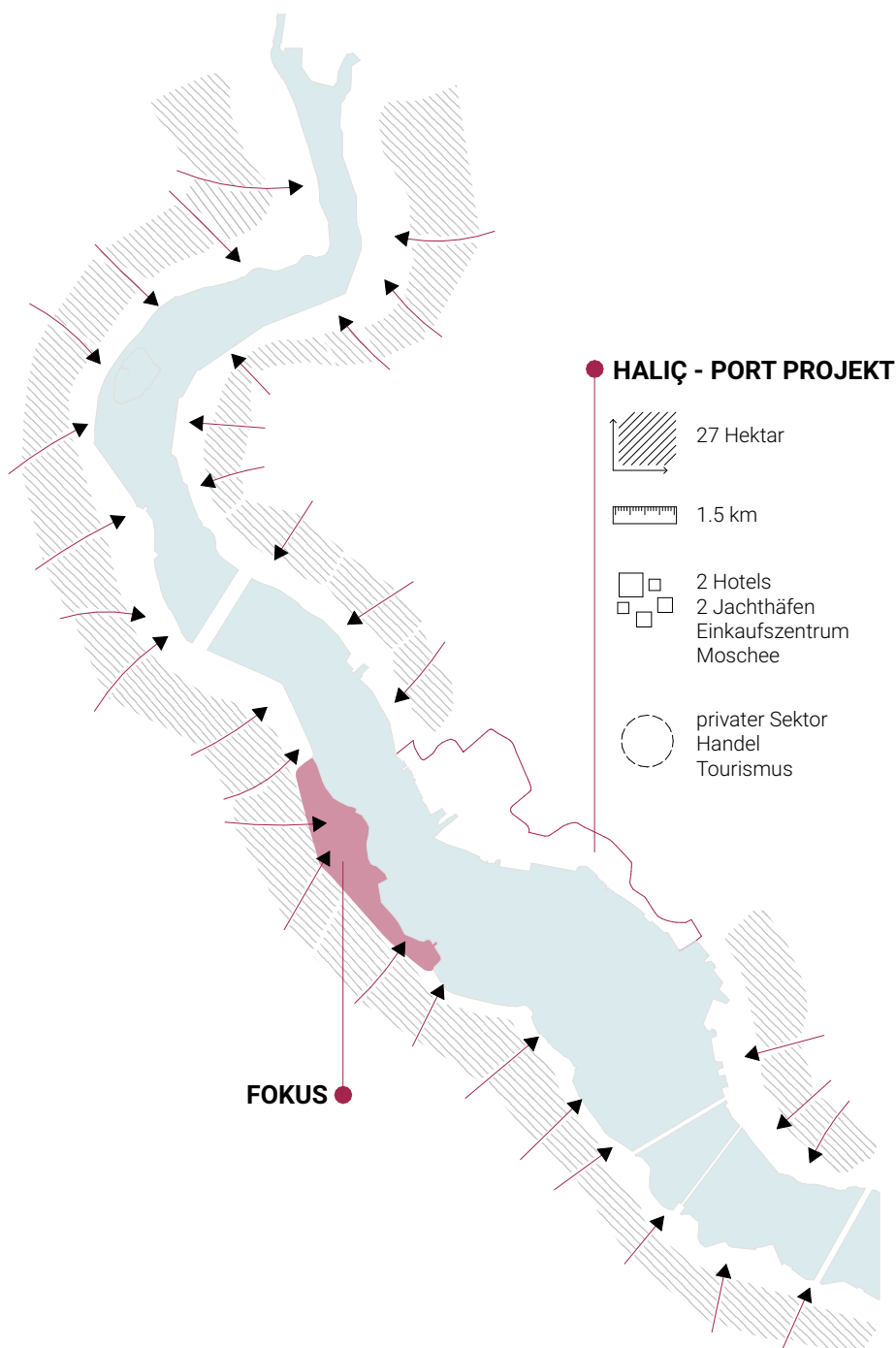
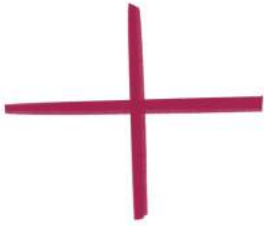


Abb. 48



### **Lage**

aufgrund der Nähe zur historischen Halbinsel und vielen weiteren Brennpunkten hat das Goldene Horn eine zentrale Lage innerhalb Istanbuls. Der Standort besitzt an die wichtigsten Teilen Istanbuls eine gute Verkehrsanbindung und ist dadurch gut erreichbar

### **Charakter**

das Goldene Horn verfügt als natürlicher Hafen über einen einzigartigen Charakter. Nördlich steht es durch die beiden Flüsse Alibeyköy und Kagithane in Verbindung mit den Wäldern im Norden von Istanbul und südlich mündet es direkt in die Meeresenge des Bosphorus

### **Dynamik**

aufgrund der zentralen Lage und der historischen Siedlungstextur in den Nachbargebieten strömen zahlreiche Menschengruppen in dieses Gebiet und verleihen ihm dadurch eine starke Lebendigkeit. Sie bestimmen das spezifische Lebenstempo Istanbuls mit. Die Geschichte der Region und die Wandlung der Räume im Lauf der Zeit ist an vielen Orten entlang der Küste ablesbar.

### **Verkehrsmittel**

sowohl Buslinien, Straßenbahn, U-Bahn als auch die Fähre ermöglichen eine gute Anbindung an die verschiedenen Stadtteile Istanbuls.

### **Kulturerbe**

Das Kulturerbe ist ein wichtiger Bestandteil für die Identität des Goldenen Horns und auch ein Anziehungspunkt für StudentInnen oder TouristInnen.





### **Integration**

urbane Transformationsprojekte, wie zum Beispiel Museen, Universitäten und Kongresszentren und weitere Projekte haben keine gemeinsame Verbindungspunkte und sind selten miteinander integriert

### **Kontinuität**

ein durchgängiger Fußgängerstrom wird durch die Küstenstraßen nicht ermöglicht. Aufgrund von Verkehrsstraßen, Autoparkflächen und Brücken kommt es fortlaufend zu Blockaden und Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs

### **Interaktion**

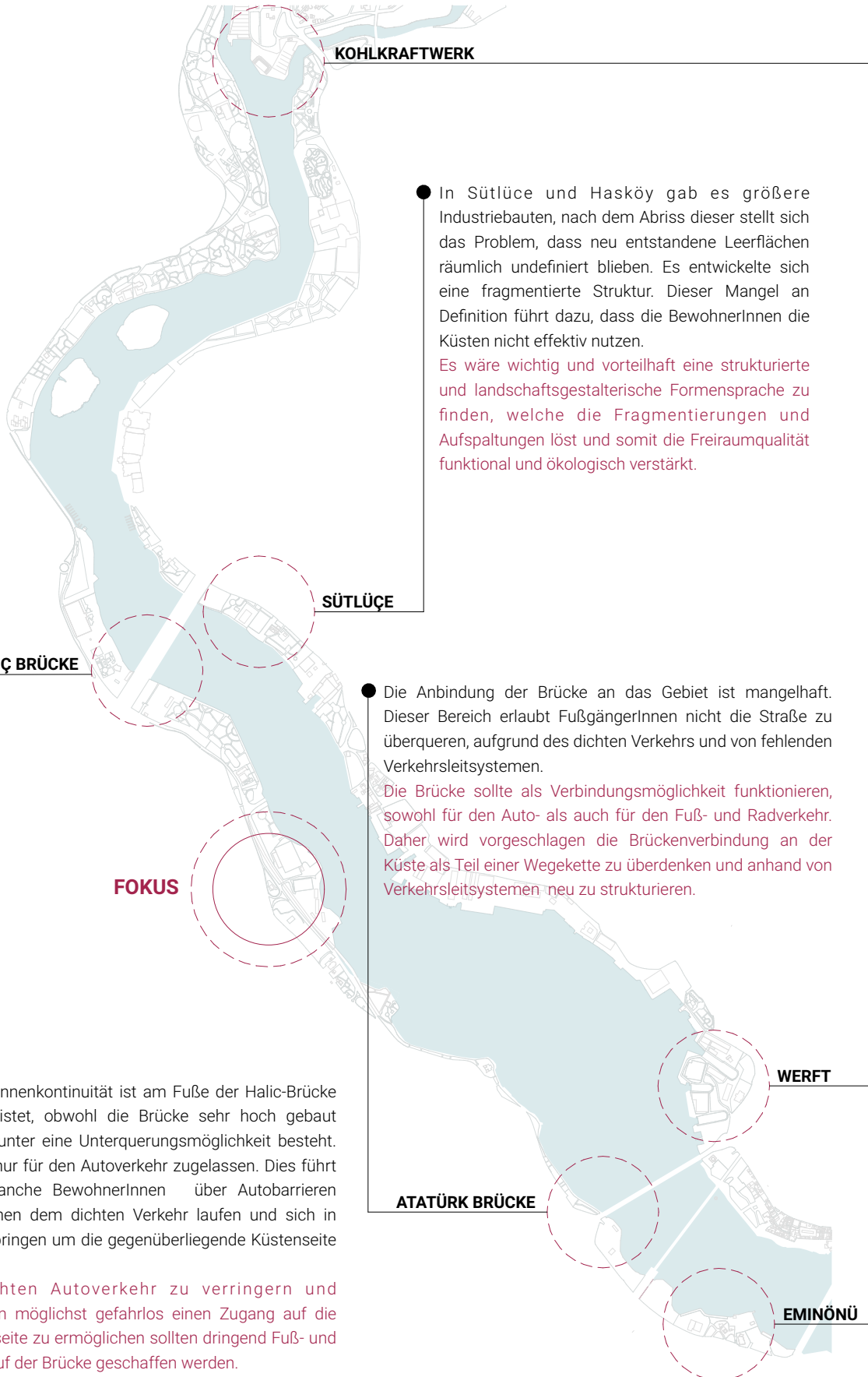
die Beziehung zwischen Stadt und Küste ist aufgrund von Unterbrechungen sehr eingeschränkt, der Küstenstreifen funktioniert nicht als Erweiterung des Siedlungsgefüges, weder in der Nord-Süd, noch in der Ost-West-Richtung

### **Funktionalität**

die Nutzungen an der Küste sind nicht sehr vielfältig, aufgrund schwacher funktionaler Zusammensetzung gibt es keine starke Anziehungskraft, vorhandene Strukturen unterstützen die Küstennutzung nur ungenügend

### **Verschmutzung**

aufgrund des dichten und belastenden Verkehrs, von Baustellen, Sperrmüll und vielen weiteren umweltschädlichen Stoffen ist die Luft-, Wasser- und visuelle Qualität deutlich beeinträchtigt.



- In Sütlüce und Hasköy gab es größere Industriebauten, nach dem Abriss dieser stellt sich das Problem, dass neu entstandene Leerflächen räumlich undefiniert blieben. Es entwickelte sich eine fragmentierte Struktur. Dieser Mangel an Definition führt dazu, dass die BewohnerInnen die Küsten nicht effektiv nutzen.

Es wäre wichtig und vorteilhaft eine strukturierte und landschaftsgestalterische Formensprache zu finden, welche die Fragmentierungen und Aufspaltungen löst und somit die Freiraumqualität funktional und ökologisch verstärkt.

- Die Anbindung der Brücke an das Gebiet ist mangelhaft. Dieser Bereich erlaubt FußgängerInnen nicht die Straße zu überqueren, aufgrund des dichten Verkehrs und von fehlenden Verkehrsleitsystemen.

Die Brücke sollte als Verbindungsmöglichkeit funktionieren, sowohl für den Auto- als auch für den Fuß- und Radverkehr. Daher wird vorgeschlagen die Brückenverbindung an der Küste als Teil einer Wegeketten zu überdenken und anhand von Verkehrsleitsystemen neu zu strukturieren.

Die FußgängerInnenkontinuität ist am Fuße der Halic-Brücke nicht gewährleistet, obwohl die Brücke sehr hoch gebaut wurde und darunter eine Unterquerungsmöglichkeit besteht. Die Brücke ist nur für den Autoverkehr zugelassen. Dies führt dazu, dass manche BewohnerInnen über Autobarrieren klettern, zwischen dem dichten Verkehr laufen und sich in Lebensgefahr bringen um die gegenüberliegende Küstenseite zu erreichen .

Um den dichten Autoverkehr zu verringern und FußgängerInnen möglichst gefahrlos einen Zugang auf die andere Küstenseite zu ermöglichen sollten dringend Fuß- und Fahrradwege auf der Brücke geschaffen werden.

## PROBLEM – POTENTIAL

Die Halic-Werft befindet sich direkt am Fuße der Atatürk-Brücke. Die Werft ist heute teilweise außer Betrieb, es finden nur noch kleinere Arbeiten statt. Viele der Gebäude sind in einem schlechten, ungepflegten und veralteten Zustand. Am Ende der Brücke ist zwar die Durchgängigkeit für den Autoverkehr gegeben, für FußgängerInnen und RadfahrerInnen ist diese jedoch unterbrochen. Die heute nicht mehr funktionsfähige Werft stellt eine Barriere zwischen den AnwohnerInnen und der Küste dar und behindert die Fußgängerzirkulation.

Das Gelände bietet die Gelegenheit der Stadtgeschichte an der Küste einen prominenten Platz einzuräumen und diese für die Öffentlichkeit erfahrbar zu machen. Eine Umfunktionierung der Werft in ein Museum mit Werkstätten und Workshopbereichen wäre eine Möglichkeit, die AnwohnerInnen und PassantInnen das kulturelle und historische Industrieerbe an der Küste unmittelbar erleben zu lassen. Dabei wäre es besonders wichtig eine Verbindung mit der Brücke aufzubauen und die Kontinuität für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen entlang der Küste zu gewährleisten.

Die Küste entlang des Stadtteils Eminönü ist aufgrund des dichten Verkehrs und der Autopark- und Autobusstellplätze sehr belastet. Die Fußgängerübergänge funktionieren trotz Unterführungen nur mangelhaft. Das Gebiet entlang Eminönü ist einer der von TouristInnen meist besuchten Orte in Istanbul. Es weist sehr dicht aneinander gereichte Nutzungen auf. Die bekannten Fisch- und Brot-Boote, die Fähre nach Kadiköy und Üsküdar, Bosphorus-Touren, nebeneinander liegende Schiffe und sehr viele Busparkplätze, hindern die BewohnerInnen daran von der Nähe zum Wasser zu profitieren.

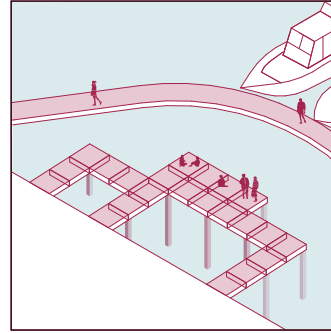
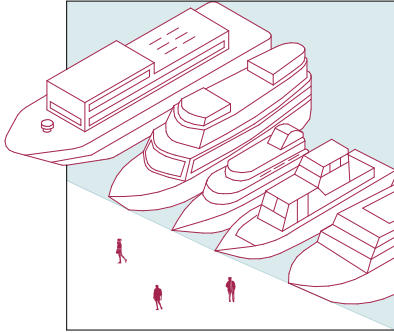
Die Funktionen entlang der Küste in Eminönü sind wenig differenziert und teilweise unattraktiv. Es wäre daher erforderlich die Autoabstellplätze stadteinwärts zu versetzen und die Autobusparkplätze entlang der Küste zu entfernen. Die daraus entstehenden Freiflächen wären ökologisch zu regulieren und ein durchgängiger FußgängerInnen - und Fahrradweg aufzubauen, der sich entlang der ganzen Küste fortsetzt. Um eine funktionelle Beziehung zwischen der Stadt und der Küste herzustellen, wird angedacht, Wasserplattformen für Veranstaltungen zu errichten. Die Fisch- und Brot-Boote gibt es seit mehr als siebenzig Jahren, diese sind auch sehr beliebt, daher könnten diese anhand modularer Elemente vermehrt und in Eminönü entlang der Küste verteilt werden. Die Anzahl der Schiffe zu minimieren, wird die Sichtbeziehung zur gegenüberliegenden Küste ermöglichen.

Auf dem Gelände des ehemaligen Kohlekraftwerks befindet sich eine Tribüne für Veranstaltungen der Bilgi Universität.

Diese direkt an der Küste befindliche Arena bildet eine Blockade zwischen der Stadt und der Küste. Sie öffnet sich an der Längsseite direkt zum Wasser und unterbricht damit zusätzlich den Weg für FußgängerInnen entlang der Küste. Neben dem Amphitheater befinden sich dichte Autoparkplätze. Die Tribüne verhindert eine Sichtbeziehung von der Stadt zur Küste, obwohl der Standort durch seine Lage am Zusammenfluss der beiden Bäche dafür ideal wäre.

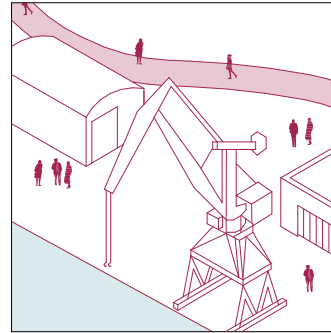
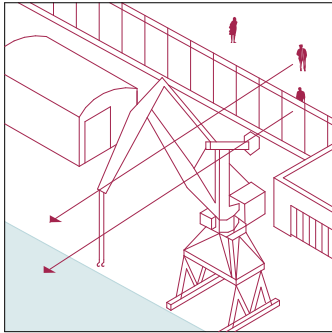
Es besteht keine Verbindung des Stadtteils mit dem gegenüberliegenden Ufer, da keine Brücken für den Rad- und Fußverkehr vorhanden sind. Es ist nicht möglich die Küstenseiten zu erreichen, obwohl die Ufer sehr nah zueinander liegen.

Der Standort befindet sich direkt an der Mündung der beiden Bäche und am Beginn des Goldenen Horns, was die Chance bietet eine gute Sichtbeziehung entlang dem Goldenen Horn zu entwickeln. Der Ort hat das Potenzial ein prominenter Aussichtspunkt zu werden. Für die Durchgängigkeit der Rad- und Fußwege entlang dem Ufer sind an dieser Stelle Brücken erforderlich. Dadurch wird die Straßenbahnlinie, die im Westen entlang dem Ufer verläuft, auch von der östlichen Küste aus erreichbar. Vorgeschlagen wird, anstelle der Tribüne der Universität, ein Freilufttheater, das die Topografie berücksichtigt, welches spontane Interventionen ermöglicht und auch öffentlich zugänglich ist.



### WASSER-LAND-BEZIEHUNG

- uneingeschränkte Raumnutzung
- Wasserplattformen
- urbane Veranstaltungen



### HISTORISCHES INDUSTRIERBE

- räumliche Kontinuität
- öffentliches Werftmuseum
- Wiederbelebung der alten Nutzung

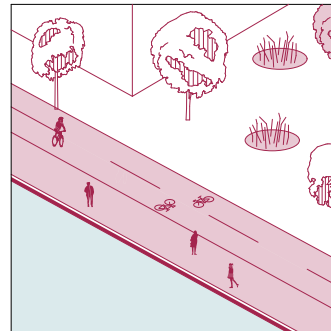
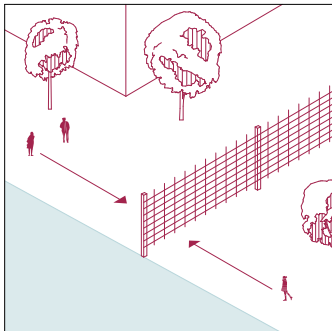
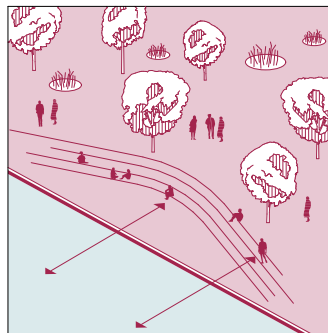
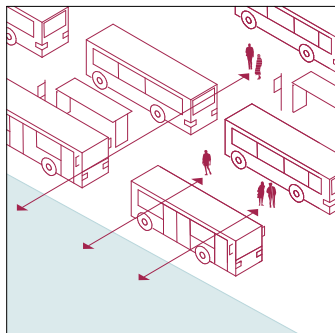


Abb. 49

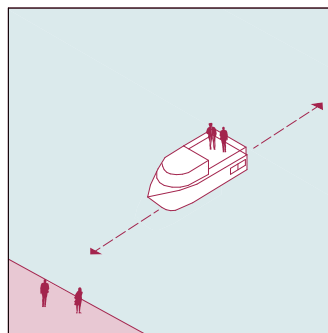
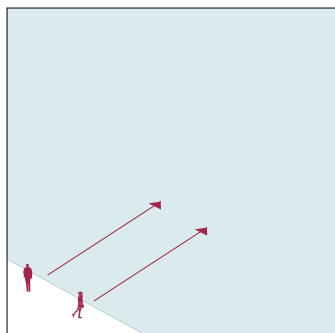
### KONTINUITÄT DER KÜSTENPROMENADE

- ungehinderte Vernetzung
- Auflösung der Barrieren
- Regulierung der Fußgänger- und Fahrradwege



### AUFLÖSUNG DER BUS-DEPOTS

- Verteilung der Busse in stadteinwärts liegende Busdepots
- Erzeugung und Verstärkung der Grünräume
- Nähe zum Wasser aufbauen



### UNEINGESCHRÄNKTE KÜSTENVERNETZUNG

- Entwicklung von Verbindungsmöglichkeiten
- Integration von Fußgängerüberführungen bei Brücken

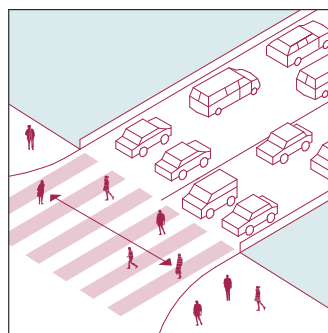
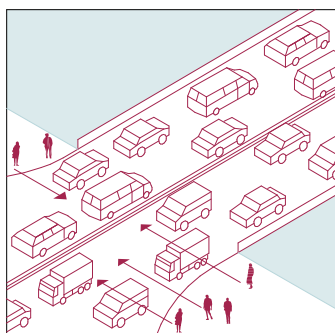


Abb. 50

### VORRANGIGER FUSSGÄNGERVERKEHR

- Regulierung des Straßennetzes
- Neuanordnung der Küstenstraße
- Auflösung der Unterbrechungen (insb. am Fuße der Brücken)
- Unterstützung der Fahrradwege und Schienensysteme
- Minimierung der Privatfahrzeuge

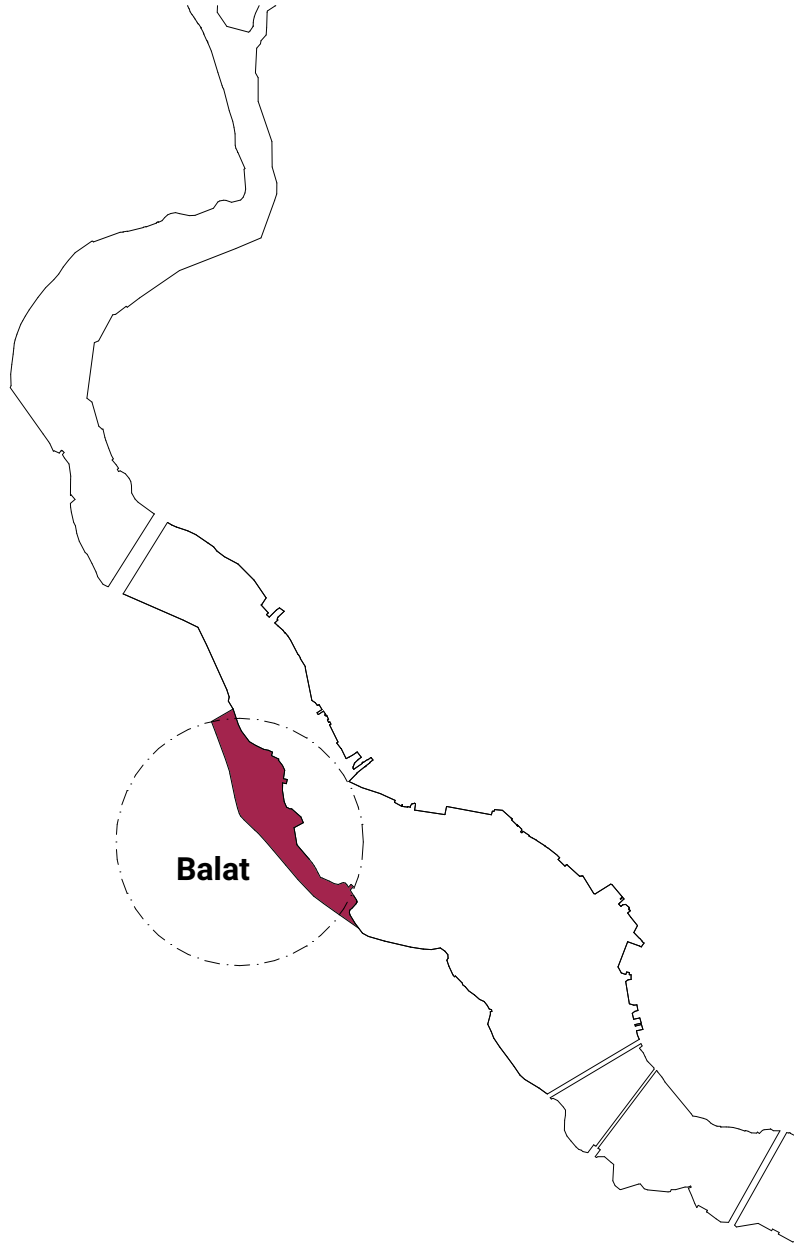


Abb. 51

Die Bezirke nordöstlich der Halbinsel haben mehrere Jahrhunderte lang verschiedene Zivilisationen beherbergt und sind heute dicht bebaute Wohnsiedlungen mit traditioneller Architektur und Spuren der Ruinen der Stadtmauern. Fener war von vielen Griechen bewohnt. Vor allem nachdem das orthodoxe Patriarchat nach Fener übertragen wurde, hat diese Gegend für das Volk eine besondere Bedeutung gewonnen. Balat hingegen war dicht bewohnt von Juden. Die Ansiedelung der Juden begann nach der Eroberung Istanbuls durch die Osmanen mit etwa achtzig bis hundert Einreisenden aus Makedonien. Im 15. Jahrhundert siedelten aus Europa eingewanderte Juden ebenso in diesen Bezirk, wegen der vorhandenen Synagogen. Auch aufgrund von Bränden in Istanbul wanderten viele aus der Nachbarschaft in den Bezirk ein. Es entwickelte sich ein Bezirk, an dem eine hohe Besiedlungsdichte durch die jüdische Bevölkerung bestand. Doch im Laufe der Zeit löste sich diese demographische Struktur aus verschiedenen Gründen auf. Balat und Fener erlebten zahlreiche Großbrände und Erdbeben, daher hat sich die Baustruktur

auch öfters erneuert. Während aufgrund der Erdbeben Holzrahmenkonstruktionen entwickelt wurden, bevorzugte man wegen der Brände Mauerwerkssysteme. Nicht nur die Bautypologie, sondern auch die urbane Textur hat sich im Wesentlichen öfters von neuem geformt. Im 19. Jahrhundert wurde in Balat im Zuge der Verwestlichungsbestrebungen des Osmanischen Reiches ein städtisches Raster entwickelt. Zu Anfang des 20. Jahrhunderts erlebte die Küste durch die Entscheidung des Stadtplaners Henri Prost, das Goldene Horn als Industriegebiet zu nutzen, einen dramatischen Abschwung. Erhöhte Umweltverschmutzung und niedrige Lebensqualität waren Gründe für den demographischen Strukturwandel. Die beiden Bezirke wurden zum Aufenthaltsort für einkommensschwache Gruppen, die aus Dörfern nach Istanbul zogen, wegen der Nähe zu den Fabriken und Industriebauten entlang der Küste. Die Bevölkerungsdichte der Juden nahm nach der Gründung Israels ab. Darüber hinaus war das Pogrom Istanbul ein weiterer Grund für die Auswanderung der Minderheiten.





## Balat - Häuser

Während Istanbul bekannt für seine Heterogenität und chaotische Struktur ist, sticht der Bezirk Balat mit seinem eigenständigen Charakter, seiner Homogenität und seinem historischen Erbe hervor. Wenn man sich das Stadtgebiet genauer anschaut ist ersichtlich, dass in Balat zwei verschiedene Bebauungsstrukturen vorhanden sind. Angrenzend an die Vodina Straße ist ein Rastersystem deutlich erkennbar. In diesem Siedlungsbereich sind Baukörper aneinander gereiht, regelmäßig und ähnlich hoch. Manche dieser Siedlungen beinhalten kleine Höfe. Im Südosten und Nordwesten befinden sich wiederum verstreute Baukörper auf gewachsenen Straßen, die unregelmäßig aufgebaut sind. Zu beobachten ist auch, dass die

Topographie in diesen Bereichen steiler ist. Das Rastersystem wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelt. Viele Gebäude und Straßen in Balat wurden durch öfters vorkommende Großbrände beschädigt. Diese entstanden meistens in der Nähe der Küste und verbreiteten sich sehr schnell, aufgrund der traditionellen Holzbauwerke und dem Nordwind. Die Brände zerstörten große Siedlungsstrukturen und daraufhin wurden neue Entscheidungen hinsichtlich der Straßenanordnung getroffen. Um die verursachten Schäden zu beheben, wurden die Siedlungen abschnittsweise erneuert und eine Rasterstruktur entwickelt. Eines der Ziele dabei war auch die Modernisierung und das Anstreben der Verwestlichung.



Abb. 52

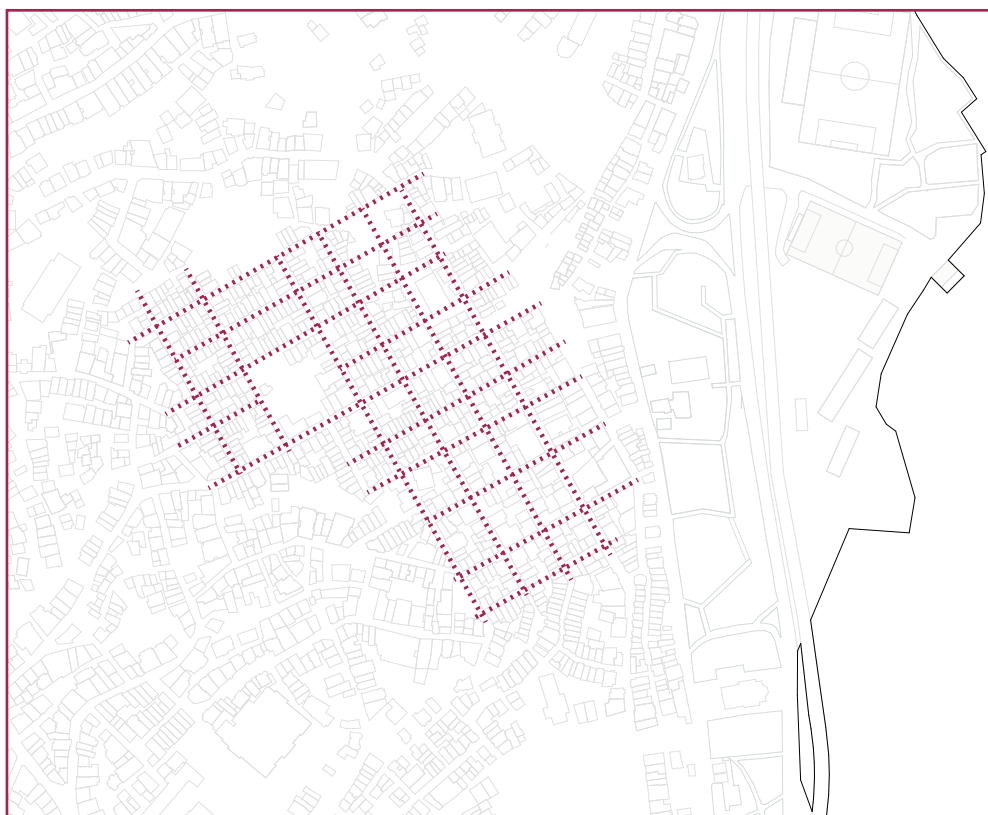


Abb. 53 Rastersystem im Bezirk Balat

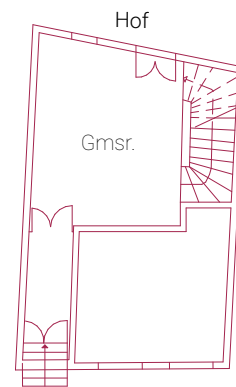
Im Stadtquartier und vor allem im Raster-system ist zu beobachten, dass die Parzellen sehr schmal sind, ebenso wie die Straßen innerhalb der Wohngebiete. Die Straßen verfügen in der Regel über etwa drei bis vier Meter Breite. Auf den Parzellen befinden sich aneinander gereihete, durchschnittlich zwei bis vier-geschos-sige Bautypologien, meistens aus Mauerwerk. Sie verfügen eine Fläche von etwa 40 bis 60 m<sup>2</sup>, wobei die Grundstücksfläche weniger als 100 m<sup>2</sup> ist. Die Eingänge zu den jeweiligen Wohnbauten sind direkt von der Straße zu erreichen, das heißt der erste Kontakt zwischen der Grundstücksfläche und der Straße ist die Fassade, also das Bauwerk selbst. Dies ist etwas untypisch in der türkischen Architektur, denn in der traditionellen Baukultur befindet sich zwischen Straße und Wohnbereich ein halbprivater Raum um-zäunt oder ein Grünraum. Dort sind die Eingänge meist begrenzt, somit ist der Wohnbereich von außen betrachtet ein etwas introvertierter Baukörper, was in Balat aufgrund der engen Parzel-len nicht der Fall ist. Der Eingangsbereich befindet sich in der Regel entweder rechts oder links,

um keinen Platz zu verlieren und Bauten die auf Erdgeschoss-Niveau liegen, sind direkt zu betreten. Jedoch gibt es auch viele Häuser, die über ein Untergeschoss verfügen, daher wird das et-was höher gesetzte Erdgeschoss über drei bis vier Stufen erreicht, diese wurden in Nischen ge-stellt und können als halbprivater Raum betrach-tet werden. In diesen Gebäuden, hat das Unter-geschoss einen getrennten Eingang, welcher einige Stufen vom Fußgängerweg entfernt ist. Die Untergeschosse verfügen straßenseitig über kleine Fenster mit Gittern. Die Fensteröffnungen im Erdgeschoss sind schmaler und aus Sicher-heitsgründen besitzen sie Eisengitter, während in den oberen Geschossen die Fensterbemessun-gen größer gehalten wurden. Die Eingangstüren im Erdgeschoss sind ziemlich hoch und massiv. Fast alle Häuser in dem Quartier haben im ers-ten Stockwerk einen Erker und das Geschoss darüber besitzt einen Balkon. Die Balkone ha-ben ihre Brüstung aus Mauerwerksverkleidung, manche hingegen zeigen halbdurchlässige Materialien, wie zum Beispiel Eisengeländer.<sup>1</sup>

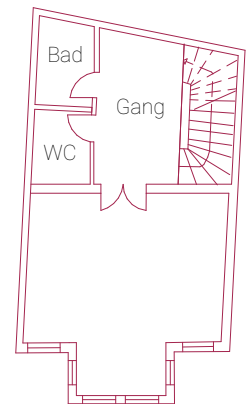
1 Karakisi, Melda: Balat'ta Musevi Yerlesmesinin Fiziksel ve Sosyo-Kültürel Degisimin incelenmesi, Technical University , 1999.

Im Verlauf der Geschichte ist Balat ein „jüdisches Viertel“ gewesen und war umgeben von neun Synagogen. Wegen des Schabbats sollte sich das Wohnhaus in unmittelbarer Nähe des Sakralbaus befinden, damit der Weg dorthin keine Schwierigkeit darstellt. Heute sind zwei der Synagogen erhalten geblieben. Einige der Häuser in Balat gehörten einzelnen jüdischen Familien, die einkommensstark waren. Juden aus der Mittelschicht hatten zwar die gleichen architektonischen Gestaltungsprinzipien, jedoch teilten sie das Haus etagenweise mit anderen Familien. Der Unterschied machte sich zwar in den verwendeten Baumaterialien erkennbar, jedoch waren keine auffallenden Abweichungen in der Fassadengestaltung ersichtlich. Einkommensschwache Familien lebten in den sogenannten „jüdischen Häusern“, diese beherbergten etwa 17 bis 20 Familien.<sup>2</sup> Aufgrund von Umweltauswirkungen, politischen Gründen und industriellen Aktivitäten an der Küste des Goldenen Horns kam es zu Veränderungen der soziodemografischen Struktur in Balat. Es handelt sich dabei um mehrere Migrationswellen, die die räumliche und soziale Struktur radikal verändert haben. In den 1980er Jahren wurde das Gebiet als Elendsviertel bezeichnet und gehörte zu einem der heruntergekommenen Stadtquartiere Istanbuls.

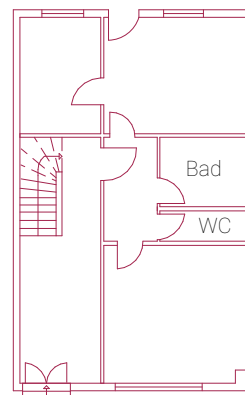
## Jüdische Wohnhäuser in Balat



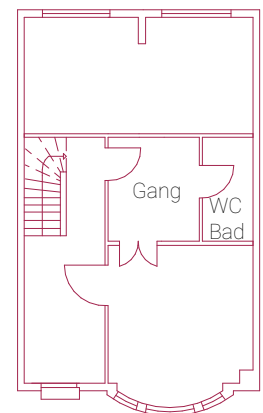
**Einfamilienhaus**  
Erdgeschoss



1. Obergeschoss

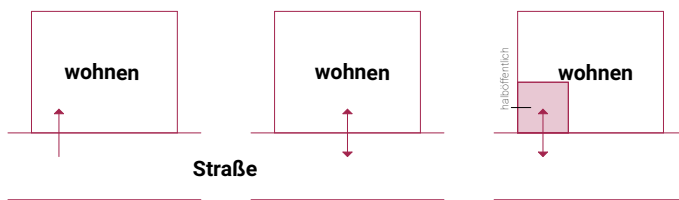


**Mehrfamilienhaus**  
Erdgeschoss

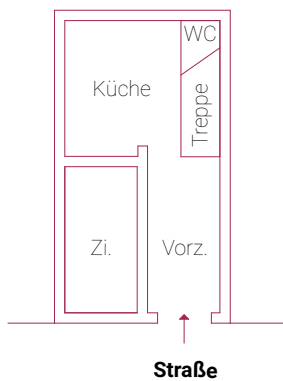


1. Obergeschoss

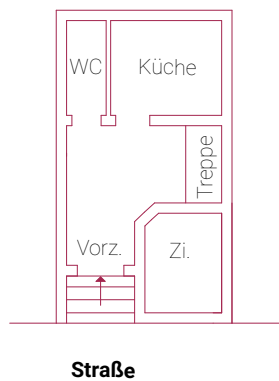
<sup>2</sup> Nihal E., Safiye A.: Soylulaştırmanın Gündelik Hayattaki Görünümleri: Mekansal ve Sosyal Dönüşümü, Journal of Urban Studies, 2018



Erdgeschoss

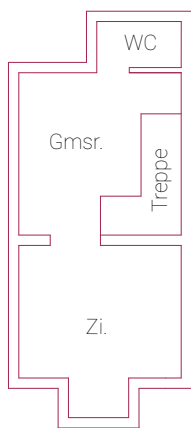


(a)

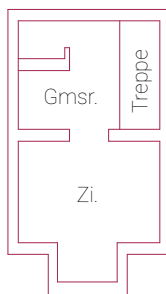


(b)

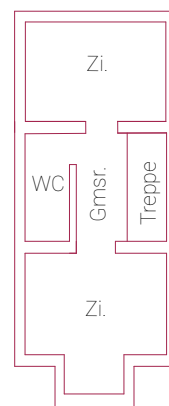
Obergeschoss



(a)



(b)



(c)

Abb. 54



Abb. 55



Abb. 56



Abb. 57





Es ist schwer möglich von der sozialen Homogenität der in Balat lebenden EinwohnerInnen zu sprechen, denn die Einwohnergruppen haben sich im Laufe der Zeit mehrmals verändert. Es handelt sich hierbei um mehrere Migrationswellen aus verschiedenen Ländern und Städten der Türkei. Nach der Eroberung Istanbuls in 1453, nahm die Zahl der jüdischen Bevölkerung im Osmanischen Reich zu. Die ersten jüdischen Siedler kamen aus Mazedonien und zogen in das Viertel Balat ein. Nach dem 15. Jahrhundert gab es eine Migrationswelle aus Spanien, viele Juden flüchteten nach Istanbul und ließen sich neben bereits ansässigen Glaubensgenossen in Balat nieder, vor allem weil dort auch Synagogen vorhanden waren. Jedoch wanderten sie aufgrund der politischen Ereignisse, Gründung Israels, Pogrom Istanbul etc., aber auch wegen der Industrialisierung und der Verschmutzung der Umgebung aus. Die zweite Migrationswelle fand etwa um 1950 statt, die Arbeiterschicht hatte sich aufgrund der Lage der Fabriken und Industriebauten an der Küste des Goldenen Horns angesammelt. Die meisten sind aus Zentralanatolien und der Schwarzmeeregion nach Balat übersiedelt. Doch die Dauer ihres Aufenthalts in Balat war begrenzt, denn aufgrund des Abrisses und der Verlegung der Fabriken nach

## Balat Soziodemografische Struktur

Bursa, Tekirdağ usw. hat die Arbeiterschicht die Region verlassen, da sie vor Ort keine Beschäftigungsmöglichkeit mehr hatten. Darauf folgend bewegten sich viele Menschen aus Ost- und Südostanatolien nach Balat und zogen in die freigewordenen Räume ein. Neuankömmlinge sind in die leer gebliebenen Häuser eingedrungen. Manche der früher dort wohnenden Familien haben ihre Häuser verkauft, doch die meisten hatten den Grundgedanken, eines Tages zurückzukehren und daher waren sie gegen einen Verkauf. Jedoch wurden ihre Häuser besetzt durch einkommensschwache Neuankömmlinge und dies führte zu Rechtsstreitigkeiten. Durch den gesellschaftlichen Wandel wurde Balat im 19. Jahrhundert zu einem heruntergekommenen Viertel mit einer hohen Rate an Kriminalität und Arbeitslosigkeit.<sup>1</sup> Die Häuser wurden dem Zerfall überlassen und befanden sich in einem sehr ungepflegten Zustand, teilweise waren sie sogar Ruinen. Auch die Straßen waren besonders stickig und eng. Der Bürgermeister Istanbuls Baidrettin Dalan (1984-1989) führte „Rettungsoperationen“ an der Küste des Goldenen Horns und befreite die Küste von Fabriken und industriellen Bauwerken. Die Umweltreinigungen setzten sich in den weiteren Jahren fort und der aufgrund der Verschmutzungen entstandene Geruch

<sup>1</sup> Nihal E., Safiye A.: Soylulaştırmanın Gündelik Hayattaki Görünümleri: Mekansal ve Sosyal Dönüşümü, Journal of Urban Studies, 2018

## Balat: Haci-Riza-Straße

### Eigentumswandel der Wohnbauten

| Block: 1828             |                          |                            |                            |                           |                           |
|-------------------------|--------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| GSTNR.                  | 45                       | 48                         | 53                         | 54                        | 55                        |
| <b>Eigentümer (alt)</b> | Perla Levi<br>1942       | Harikliya Dimitri<br>1942  | Hayim Ravuna<br>1942       | Agsabet Calaman<br>1942   | Anesti Kacoridis<br>1942  |
| <b>1.Verkauf</b>        | Ahmet Memduh<br>1946     | Ismail Hakki<br>1962       | Mehmet Celal Öz<br>1956    | Vahram Horasanyan<br>1961 | Nazile Budam<br>1952      |
| <b>2.Verkauf</b>        | Serife Süpürücü<br>1978  | Finanzministerium<br>1978  | Mehmet Sabri Balci<br>1956 | Sabahat Metin<br>1967     | Osman Kabadayi<br>1973    |
| EZ.: 1828               |                          |                            |                            |                           |                           |
| GSTNR.                  | 56                       | 57                         | 58                         | 59                        | 60                        |
| <b>Eigentümer (alt)</b> | Mordahay Rahamim<br>1942 | Isak Ajalvo<br>1942        | Sofunya<br>1942            | Arosyak Kilicyan<br>1942  | Toma Nikoliglu<br>1942    |
| <b>1.Verkauf</b>        | Hatice Mutluol<br>1952   | Mahir Karabol<br>1942      | Talat Emin Dindar<br>1943  | Osia Canakcioglu<br>1952  | Mehmet Kutluyurdu<br>1963 |
| <b>2.Verkauf</b>        | Ali Uymaz<br>1964        | Mustafa Karakilcik<br>1986 | Recep Caytas<br>1974       | Murat Tuncay<br>1966      | Mehmet Dikmen<br>1966     |
| EZ.: 2355               |                          |                            | EZ.: 1818                  |                           |                           |
| GSTNR.                  | 16                       | 17                         | 18                         | 6                         | 7                         |
| <b>Eigentümer (alt)</b> | Zenbul Alevi<br>1942     | Nesim Allevi<br>1942       | Menahim Ancel<br>1942      | Avram Nesimoglu<br>1942   | Sofya Nikfor<br>1942      |
| <b>1.Verkauf</b>        | Vida Alkabes<br>1944     | Mehmet Ezer<br>1957        | Hakki Kalyoncu<br>1957     | Hidir Kayaci<br>1965      | Lefkotea Kabadayi<br>1965 |
| <b>2.Verkauf</b>        | Mustafa Demir<br>1978    | Hasan Gencer<br>1984       | Selahattin Narmal<br>1957  | Hidir Kayaci<br>1965      | Saziye Kilic<br>1965      |
| EZ.: 1818               |                          |                            |                            |                           |                           |
| GSTNR.                  | 8                        | 9                          | 10                         | 11                        | 12                        |
| <b>Eigentümer (alt)</b> | Samoil Pento<br>1942     | Yasef Hara<br>1942         | Orta Eskinazi<br>1942      | Hayim Desivilya<br>1942   | Meliha Saylan<br>1942     |
| <b>1.Verkauf</b>        | Remzi Küçük<br>1965      | Etem Karagöz<br>1949       | Seyfeddin Özbal<br>1949    | Murat Taskin<br>1945      | Ayse Süzer<br>1943        |
| <b>2.Verkauf</b>        | Ali Kilic<br>1965        | Rahmi Altun<br>1975        | Alaatin Cesur<br>1968      | Mustafa Özak<br>1951      | Osman Gündogdu<br>1972    |

Abb. 58

wurde beseitigt. Nach der Reinigung der Abfälle und der Säuberung der Küste, wurden Projekte für die Sanierung des Stadtteiles Balat, in Partnerschaft der UNESCO und der Stadtverwaltung Istanbul geplant. Jedoch haben sich die Projekte nicht realisiert, sondern erst nach vielen Jahren, zwischen 2004 und 2009, unter der Amtszeit verschiedener Bürgermeister, wurden etwa 140 Gebäuden saniert. Doch viele BürgerInnen, die von den Projekten der UNESCO und der Stadtverwaltung hörten begannen ihre Häuser zu verkaufen, denn diese hatten etwas an Wert gewonnen und die Immobilientätigkeit wurde angekurbelt. Manche wollten sogar ganze Straßen oder mehrere Gebäuden kaufen, da die Parzellen viel zu klein waren. Seit 2009 taucht das Stadtquartier Balat öfters in den Medien auf, denn verschiedene Themen, wie architektonische Besonderheiten, kriminelle Vorfälle, ein Migrationsgebiet oder Sanierungsprojekte haben Nachrichtenwert. Viele Serien und Filmdrehs, die das Thema Mafia behandeln, finden vor Ort statt. Mit der Eröffnung der U-Bahn Station am Golden Horn und vielen Handelsunternehmen, nahm das Interesse der Einwohner Istanbuls und der Touristen an Balat sehr stark zu. Heute finden immer wieder Renovierungsprojekte und Fassadensanierungen statt. In Balat entwickelte sich in manchen Straßen ein farbenfrohes Erscheinungsbild. Manche der alten Bewohner verkauften ihre Häuser nach 2009 an Neuankömmlinge, wie Künstlern, Architekten und Anwälte. Deren Häuser wurden restauriert und erzeugen die heutigen farbenfrohen Stra-

ßen. Jedoch gibt es parallel zu diesen Häusern, immer noch viele unsanierte, ästhetisch heruntergekommene Bauten und auch viele Ruinen. In denen wohnen weiterhin die ärmliche Familien. Nach 2009 wurden die Veränderungen, wie neu eröffnete Cafés, renovierte Häuser aber auch die Ruinen im urbanen Erscheinungsbild deutlich erkennbar. Die Anzahl der Cafés stieg von acht (2013) auf 64 (2022), neben den Cafés nahm auch die Zahl der Antiquitätenläden und Vintage Second Hand-Läden zu. Die Cafés sind aufgrund der engen Parzellen begrenzt auf etwa 25-30 m<sup>2</sup>, daher ist die Straßen bzw. Außennutzung sehr verbreitet. In Balat herrscht heute eine Massendichte an Touristen, vor allem an Wochenenden und bei Schönwetter. Auf den Straßen hört man viele unterschiedliche Sprachen. Aufgrund des Interesses der Touristen haben sich die ärmlichen Einwohner zurückgezogen und bleiben in ihren Häusern. Die Straßenkultur der Bewohner wird mittlerweile nicht mehr erlebt wie früher. Hinter dem immer mehr wachsenden Interesse der Touristen steckt das „fotogene“ Stadtviertel. Viele Fotografen besuchen den Ort für besondere Anlässe wie Hochzeits- und Verlobungsbilder usw.. Besonders beliebt ist das Stadtquartier für Social Media NutzerInnen, vor allem Instagram. Mittlerweile gibt es mehrere „Fotospots“ wie zum Beispiel das Griechische Gymnasium, bunt bemalte Treppenstufen, bunte Türen, Erkerfenster, Ruinen, spielende Straßenkinder etc.. Diese Heterogenität der räumlichen und sozialen Struktur wird sowohl in der türkischen Gesellschaft, als auch von vielen Besuchern wahrgenommen.



Abb. 59 Wohnbauten in Balat

## Tagesablauf in Balat

Im Projektgebiet wurden wirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle Ereignisse und Bewegungen tagsüber durch Beobachtungsanalysen aufgenommen. Um den wandelnden Charakter der Projektgebietes besser zu verstehen, wurden zu verschiedenen Zeitrahmen Informationen gesammelt.

## Sonntag Morgen

- ① „Ungeplante“ flexible Sitzmöglichkeiten sind an der Küste im Grünraum auffindbar, diese werden tagsüber herumgetragen
- ② Entlang der Küstenstraße wird die Sockelzone als Gewerbefläche benutzt.
- ③ In manchen Bereichen der Promenade wird Sperrmüll abgelagert.
- ④ Balat und Fener sind bei vielen „Istanbuler“ und Touristen ein beliebter Stopp aufgrund historischer Textur, einladenden Cafes und pastellfarbenen Häusern. Küstenseitig befinden sich zwei bis drei geschossige Bauweisen auf schmalen Grundflächen mit verschiedenen Erdgeschossnutzungen.
- ⑤ Viele Häuser befinden sich auf schmalen Grundflächen und weisen heute noch die alte architektonische Textur auf. Sie waren ursprünglich für Einfamilien geplant und sind im Nachhinein geteilt worden für mehrere Familien. Im heutigen Zustand sehen einige davon ungepflegt und beschädigt aus und haben hohen Restaurierungsbedarf.

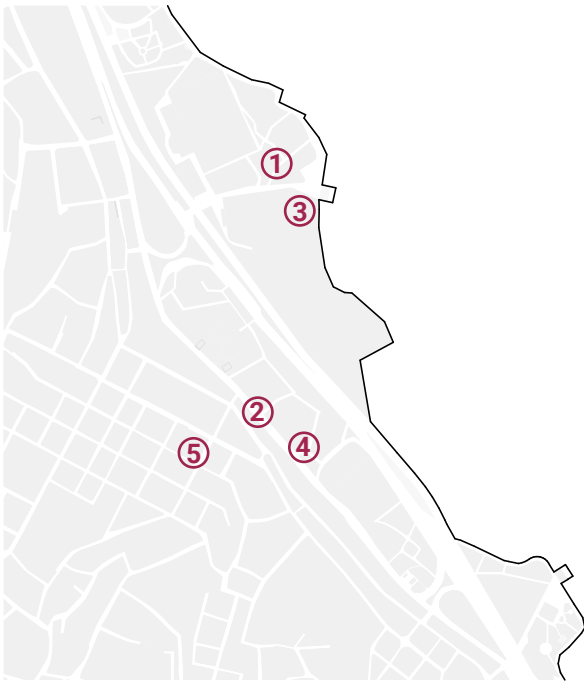


Abb. 60



Abb. 61



Abb. 62

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



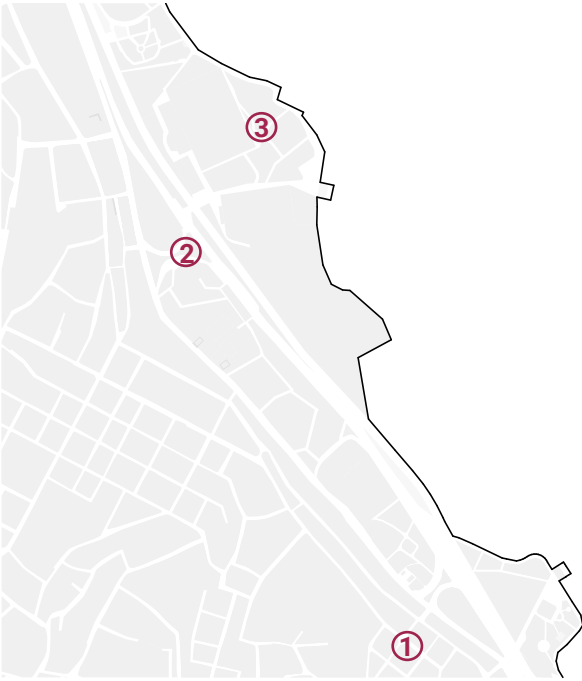
Abb. 63





Abb. 63

## Sonntag Mittag



① Balat und Fener sind Orte des Wandels. Heute befinden sich in den Seitenstraßen, im Erdgeschossbereich in den ursprünglichen Wohnräumen, mehrere aufeinander folgende Cafés, Antiquitätenläden und kleine Boutiquen, die den heutigen Charakter von Balat widerspiegeln.

② Die Sehnsucht nach grünem Raum, mitten im Stadtzentrum, ist offensichtlich. Es wird auf einer abgegrenzten Grünfläche, die in der Regel als Verkehrsinsel für den Straßenverkehr dient, gepicknickt und Wasserpfeife geraucht.

③ Trotz Badeverbot sind schwimmende Jugendliche am Goldenen Horn zu sehen, einige Erwachsene hingegen tauchen ihre Füße ein um die Nähe zum Wasser zu genießen und sich an Sommertagen zu erfrischen. In Istanbul beträgt die Durchschnittstemperatur im Sommer 29° Celsius.



Abb. 64



Abb. 65



Abb. 66

## Sonntag Mittag

- ① Tagsüber sind zwischen pastellfarbigen Häusern und unbebaute Flächen, BlumenverkäuferInnen, EinwohnerInnen und TouristInnen unterwegs.
- ② Nach urbanen Transformationsprojekten wurden Fener und Balat zu einem beliebten Anziehungspunkt und Fotospot für Einheimische und Touristen. Es gibt mittlerweile einige „Instagram-Foto-Stationen“, eine davon ist die bunte Treppe, die zum „Griechischen Gymnasium Fener“ führt.
- ③ Direkt daneben befindet sich ein weiterer Spot für Bilder, ein Café, geschmückt mit bunten Schirmen. Der Weg führt zu einem prächtigen Steingebäude, in dem früher der Historiker, Wissenschaftler und Musiktheoretiker Dimitrie-Cantemir (Historiker und Wissenschaftler) lebte. Das Haus von Dimitri Kantemir und wurde während dem „Rehabilitationsprogramm der Stadtteile Balat und Fener restauriert.“

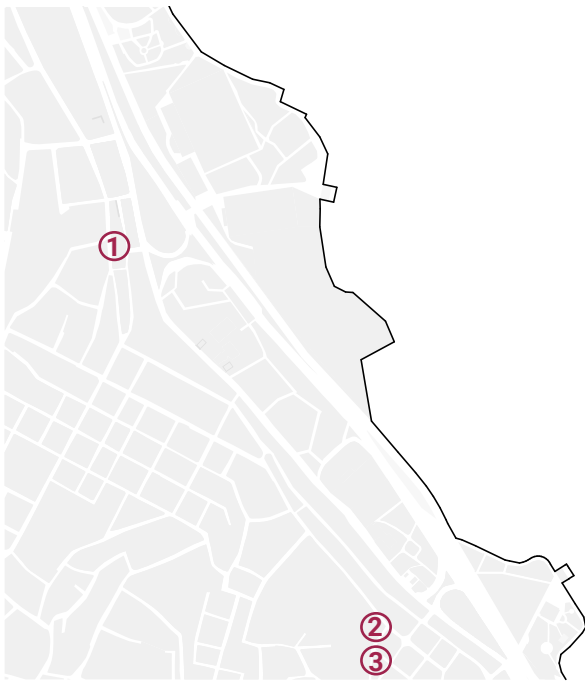


Abb. 67



Abb. 68



Abb. 69

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



2

3

## Sonntag Abend

- ① In den Seitenstraßen ist die Nähe zum Meeresarm schwer zu erraten. Es gibt eine Reihe von Cafés die bis zum späten Abend geöffnet sind und ihre Sitzmöglichkeiten im Außenraum, auf Fußgängerbereichen bieten. Daher ist eine fließende bzw. ungehinderte Gehmöglichkeit nicht vorhanden.
- ② Neben der Sveti-Stefan-Kirche ist ein Karussell als mobile Struktur erkennbar. Während Kinder drauf spielen, picknicken oder grillen die Eltern im Umfeld.
- ③ Die historischen Häuser bestehen oft aus rotem Mauerziegel mit kleinen Fenstern hinter Eisengittern. Ursprünglich befanden sich im Erdgeschoss Küche, Wohnbereich, WC und Bad. In einigen davon wurden diese mit der Zeit ersetzt durch Gewerbeflächen. Die Gebäuden haben in der Regel drei Geschosse und befinden sich auf etwa 40 bis 50m<sup>2</sup> Grundfläche mit einer schmalen Frontfassade.



Abb. 40



Abb. 71



Abb. 72

2

3

## Sonntag Nacht



Abb. 73





Abb. 74



Abb. 75

**Orhan - Parkplatzüberwacher, 42 Jahre**

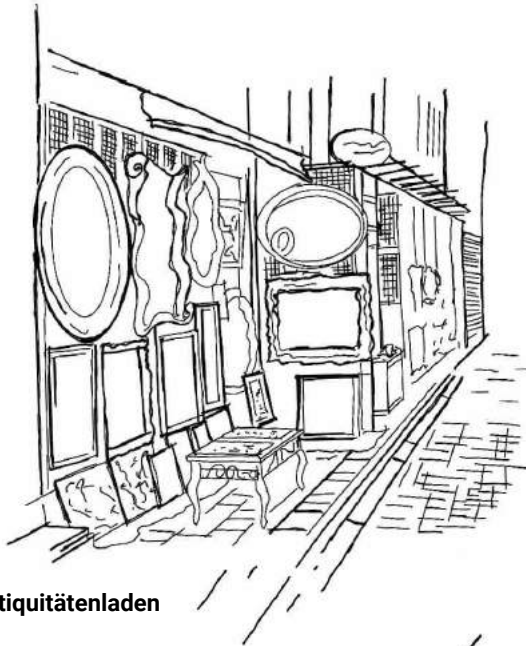
„Ich wohne seit mehr als 30 Jahren hier und liebe meine Gegend. Dank der Bereinigungsprojekte der Stadtverwaltung am Goldenen Horn und der Verlegung der Industriebauten, wurde unser Bezirk wieder populär. In den letzten zehn Jahren wurden hier die meist beliebten Serien der Türkei gedreht. Aufgrund der fotogenen Fassaden und Ruinen ist unser Viertel türkeiweit berühmt. Hunderte Menschen kommen wöchentlich her um Fotos zu machen und diese auf Instagram zu teilen. Wobei ich gestehen muss, das macht mich etwas traurig, weil unser Viertel einen unglaublichen historischen Wert hat und die Besucher sich dessen öfters nicht bewusst sind. Sie wollen eigentlich nur ihre Fotos, anstatt den Bezirk zu erkunden. Dennoch bin ich froh, dass sie kommen, denn sie sind unsere größte finanzielle Einnahmequelle.“

**Mustafa - Immobilienmakler, 58 Jahre**

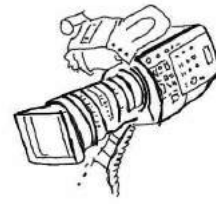
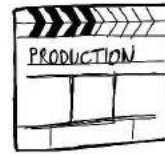
„Die Mietpreise der Wohnungen in Balat sind aus verschiedenen Gründen gestiegen. Einer der Gründe ist die Flüchtlingswelle. Nachdem Syrer gekommen sind, wurden die Mieten erhöht, denn die Flüchtlinge waren bereit ein paar hundert Türkische Lira mehr zu zahlen. Dies führte zu einer Auseinandersetzung zwischen den ärmeren Leuten und den Syrern. Wegen der Inflation in dem Jahr, haben sich die Mietpreise verdoppelt. Aber glauben sie mir, ich könnte ihnen für alle Bezirke der Metropole die Mietpreise ungefähr sagen, doch in Balat lässt sich das wirklich nicht bestimmen. Hier gibt es keine Standardwerte, denn die Preise ändern sich tagtäglich. Manche Immobilienmakler stellen Fantasiepreise vor, aber deren Ziel ist es sowieso nicht zu verkaufen, sondern den Markt aufzublähen.“

**Ayşegül - Hausfrau, 34 Jahre**

„Früher waren die Straßen hier ruhiger, doch heute ist die Menschenmasse so groß wie in Eminönü, vor allem herrscht an Wochenenden Chaos. Die Straßenräume sind viel zu eng für all diese Menschen. Leider haben wir mit der Zeit unsere Straßenkultur verloren. Früher hatten wir eine Nachbarschaftskultur, wir haben auf den Straßen gefeiert, Hochzeiten gemacht. Doch das ist nicht mehr möglich. Wir haben eine andere Lebensweise als die übrigen Istanbuler und für Außenstehende scheint unsere Lebensart sehr interessant zu sein. Sie beobachteten und fotografierten uns, das war uns sehr unangenehm, daher haben wir uns nun in die Häuser zurückgezogen.“



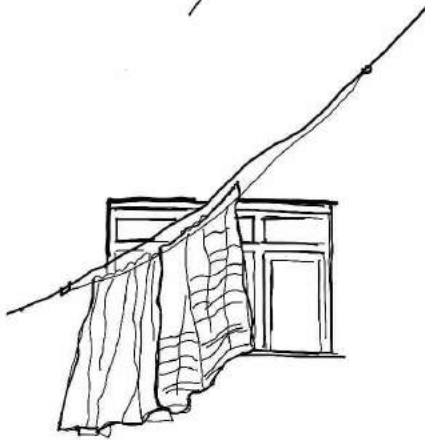
Antiquitätenladen



Filmproduktion



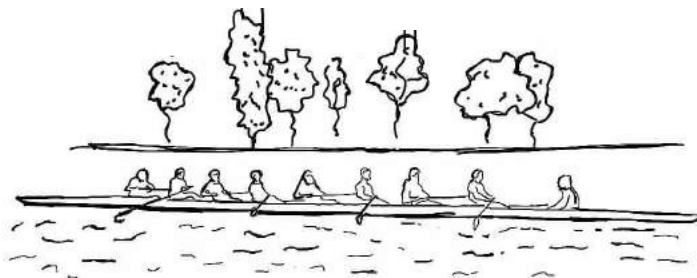
Türkischer Tee



hängende Wäsche



Workshop



Rudersport am Goldenen Horn



Georgskirche



## Charakter

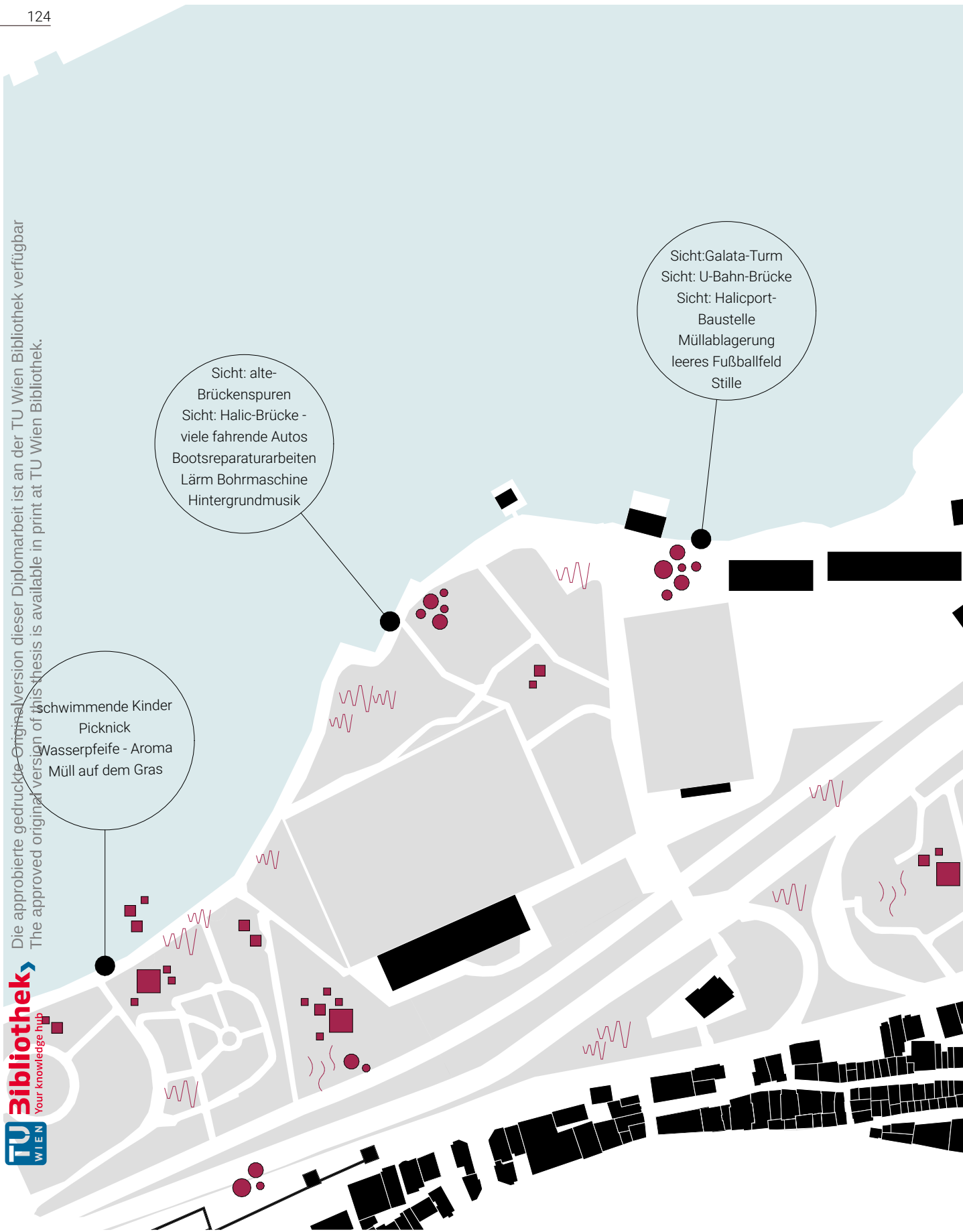
In Balat leben verschiedene Kulturen und Religionen zusammen. Die Straßen haben ihre historische Authentizität bewahrt und sind sehr fotogen. Daher werden dort viele Serien und Filme produziert, welche die historischen Strukturen widerspiegeln. Neben den Ruinen bilden die Antiquitätenläden eines der charakteristischen Merkmale. Die Fußgängerzonen sind häufig überfüllt mit Objekten, die zum Verkauf angeboten werden. Bekannt ist der Bezirk auch für eine der ältesten Kneipen Istanbuls mit Namen „Agora Meyhanesi“. Viele Besucher kommen den ganzen Weg von Istanbuls Außenbezirken, um dort zu trinken. Die vielen kleinen Konzept-Hipstercafes und Frühstücksläden sind bei den BesucherInnen beliebt. Doch im Gegensatz zum Stadtteilinneren ist die Küste sehr schwer erreichbar und wenig komfortabel zum Flanieren oder um sich dort auszuruhen, vor allem für die AnwohnerInnen in Balat. Es besteht eine große physische Trennung zwischen der Küste und der Stadttextur. Das Kulturerbe entlang der Küste geht unter und wird kaum wahrgenommen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Sicht: schwimmende Kinder  
Picknick  
Wasserpfeife - Aroma  
Müll auf dem Gras

Sicht: alte-  
Brückenspuren  
Sicht: Halic-Brücke -  
viele fahrende Autos  
Bootsreparaturarbeiten  
Lärm Bohrmaschine  
Hintergrundmusik

Sicht: Galata-Turm  
Sicht: U-Bahn-Brücke  
Sicht: Halicport-  
Baustelle  
Müllablagerung  
leeres Fußballfeld  
Stille








Stefan Kirche  
 viele Touristen  
 Grillgeruch  
 Verkehrslärm  
 Staub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



### WAHRNEHMUNG

-  **sehen** Aussichten  
visuelle Brennpunkte
-  **hören** Lärmpegel  
monumentale Klänge
-  **tasten** Texturen  
Strukturen
-  **riechen** natürlich  
künstlich
-  **schmecken** Aromen





# 05

---

## KONZEPT



## Vision

Die Küste verfügt über ein hohes Potenzial, durch Umstrukturierungen zu einem qualitativen Aufenthaltsort und Begegnungsraum aufgewertet zu werden, wo BewohnerInnen Zeit verbringen, flanieren und sich erholen können. In Zukunft soll die Küste als ein Interaktionsraum für die Öffentlichkeit dienen, in dem das kulturelle und historische Erbe aufgewertet und lesbar gemacht wird und gleichzeitig mit dem umgebenden Naturraum als ein Ganzes funktioniert. Die Umgebung ist belastet durch dichte und verwachsene Baustrukturen, daher ist es zukünftig umso wichtiger entlang der Promenade große und dauerhafte bautechnische Eingriffe zu vermeiden und eine möglichst verkehrsberuhigte Küste mit hoher Aufenthaltsqualität und zu gewährleisten.

Die historische Entwicklung ebenso wie die Analyse des Ist-Zustandes zeigen, dass an den Küsten des Goldenen Horns eine ständige Bewegung und ein kontinuierlicher Wandel stattfinden. In den verschiedenen Zeitabschnitten haben sich sowohl die Struktur des Naturraums, die soziodemografische Struktur, als auch die Funktionen verändert. Nun wird auf die unterschiedlichen Funktionen aus der Vergangenheit zurückgegriffen. Die verschiedenen Bereiche entlang der Küsten verfügen über unterschiedliche Qualitäten, dementsprechend werden Räume der Interaktion, der Produktivität, für Bewegung und für Rekreation geschaffen. Einige davon sind flexibel gestaltbar, sie berücksichtigen den steten Wandel der Bevölkerungsstruktur.

In Zukunft sollen Wege von der Küste in die Stadt führen und damit eine Orientierung auch in das Stadttinnere geben. Die Küste soll „ringförmig“ vernetzt werden und mittels durchgängiger Fuß- und Radverkehrswege erreichbar sein. Zukünftig können weitere Radvernetzungspläne erstellt werden, die von der Promenade aus in die Stadt führen, um eine Alternative im Sinne der Erreichbarkeit für die Bevölkerung anzubieten, aber vor allem auch um den dichten Autoverkehr zu entlasten und das Goldene Horn klimaneutraler zu gestalten.

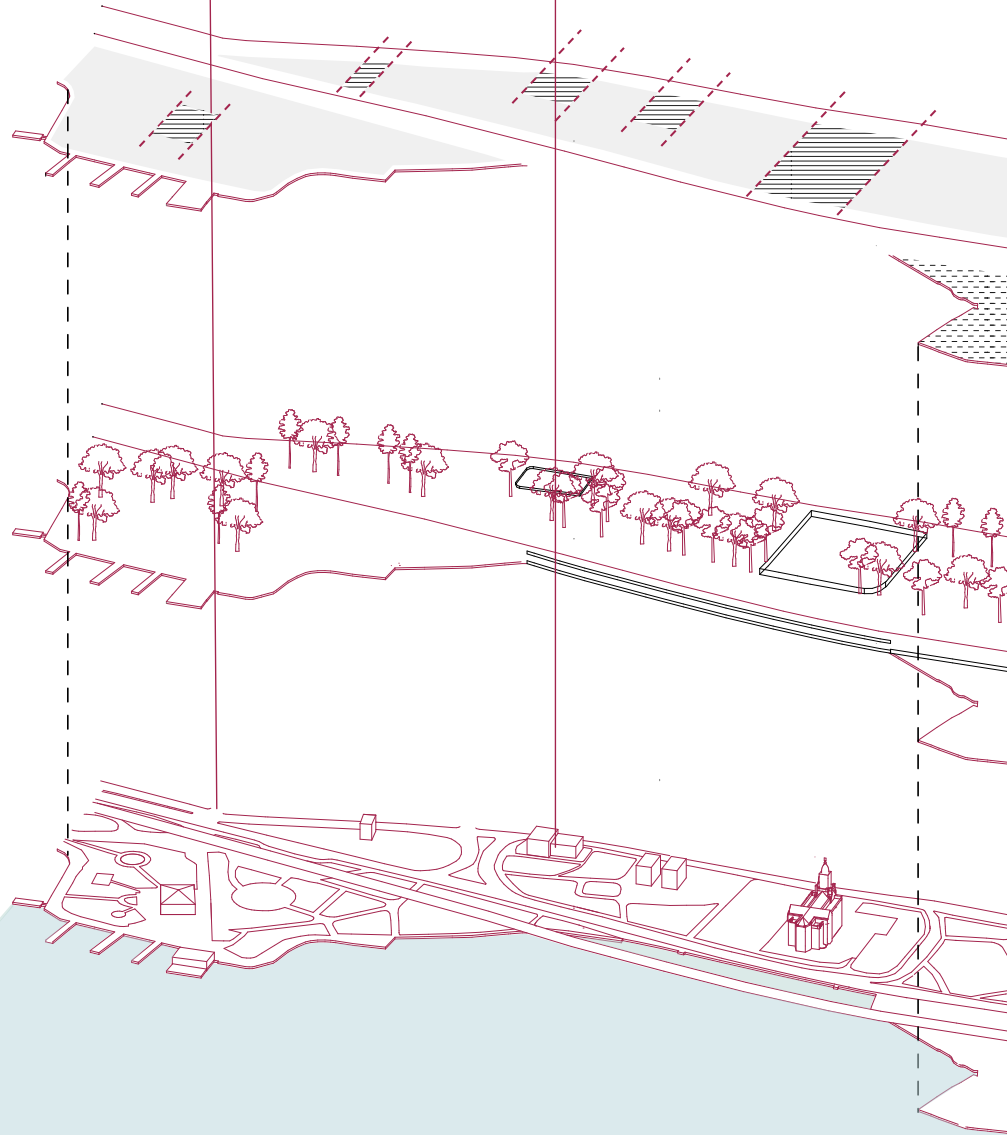
Die Küsten des Goldenen Horns sollen zukünftig als Räume für alle Lebewesen verstanden werden. Entlang der Promenade können Vögel, Fische, Bäume, Insekten, Algen etc.. gedeihen. Die durch die Industrialisierung verloren gegangene Artenvielfalt soll zukünftig durch die Entwicklung von Ökosystemen wiederhergestellt und eine höhere Biodiversität erzielt werden.

## Verkehrsachse

Integration in die Gestaltung von potenziellen Freiräumen

## halböffentliche Räume

eingeschränkter Zugang, jedoch das Potential mit der Freiraumnutzung gemeinsam zu funktionieren



### ● private Räume

Bereiche, die die öffentliche Nutzung unterbrechen und die räumliche Kontinuität verhindern, temporäre Baustellencontainer Straßenbahngleis

### ● halböffentliche Grünräume

Integration der privaten und abgegrenzten Sportplätze in die öffentliche Nutzung

### ● öffentliche Grünräume

Ermöglichung eines kontinuierlichen Fußgänger- und Fahrradweges mit Aufbau von Beziehungen zur urbanen Textur

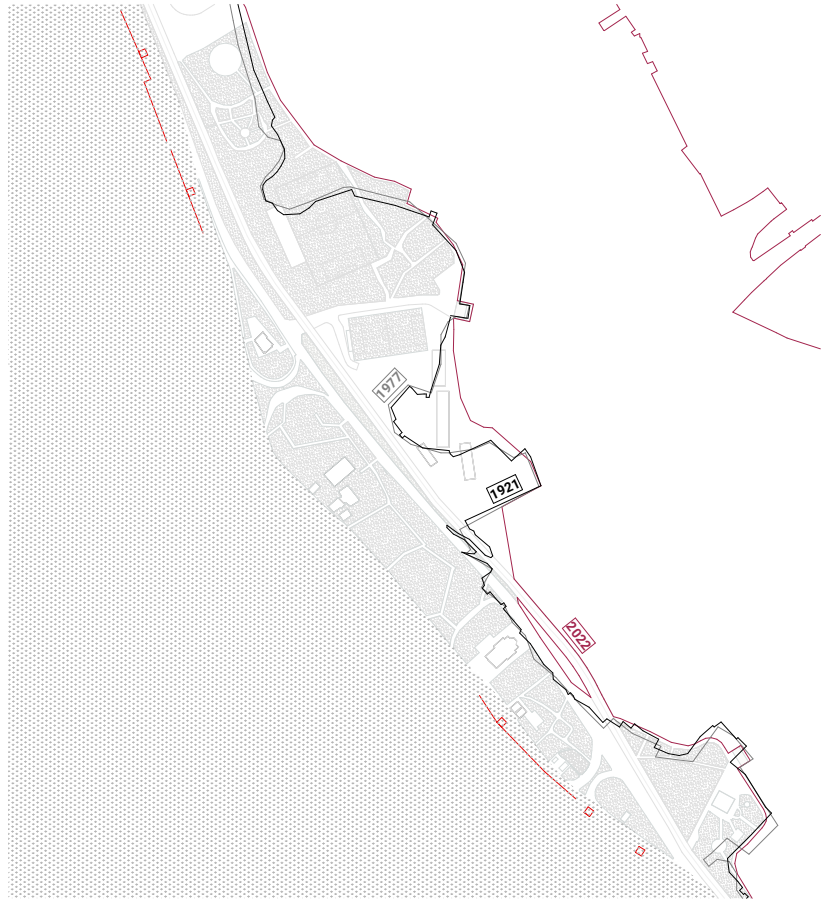
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



## HISTORISCHER WANDEL DER KÜSTENLINIE

Das Küstenband zwischen Balat und Fener diente in der Vergangenheit als ein Übergangsgebiet für Seetransporte, die einen Küstenzugang hatten. Unter dem Einfluss industrieller Bautätigkeit und der Entwicklung der Verkehrsmittel, wurde die Landfläche erweitert. Somit hat sich die Küstenlinie im Laufe der Zeit allmählich verformt. Die Nutzung der Verkehrsfläche entlang der Küste ist besonders dominant und behindert den Küstenzugang deutlich. Die 2021 eröffnete Straßenbahnlinie unterstützt den Transport entlang der Küste, jedoch stellt sie für die Stadt-Land-Wasser-Beziehung eine Barriere dar und erschwert die Durchlässigkeit.

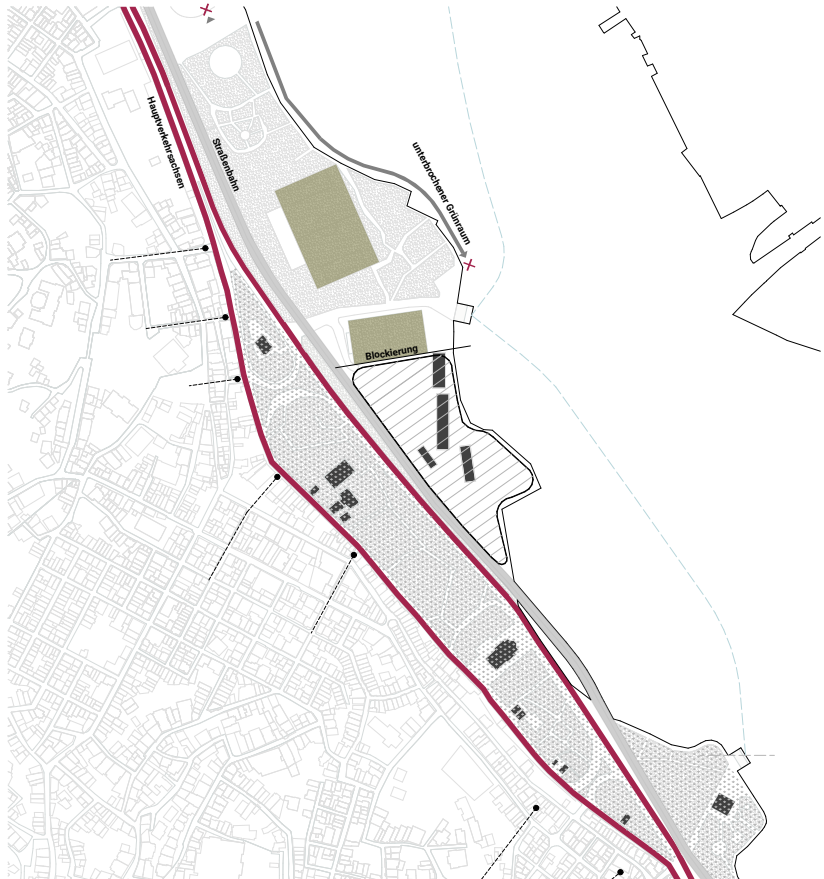
- Servitich 1921
- Wolfgang Müller 1977
- 2022
- Staatsmauer

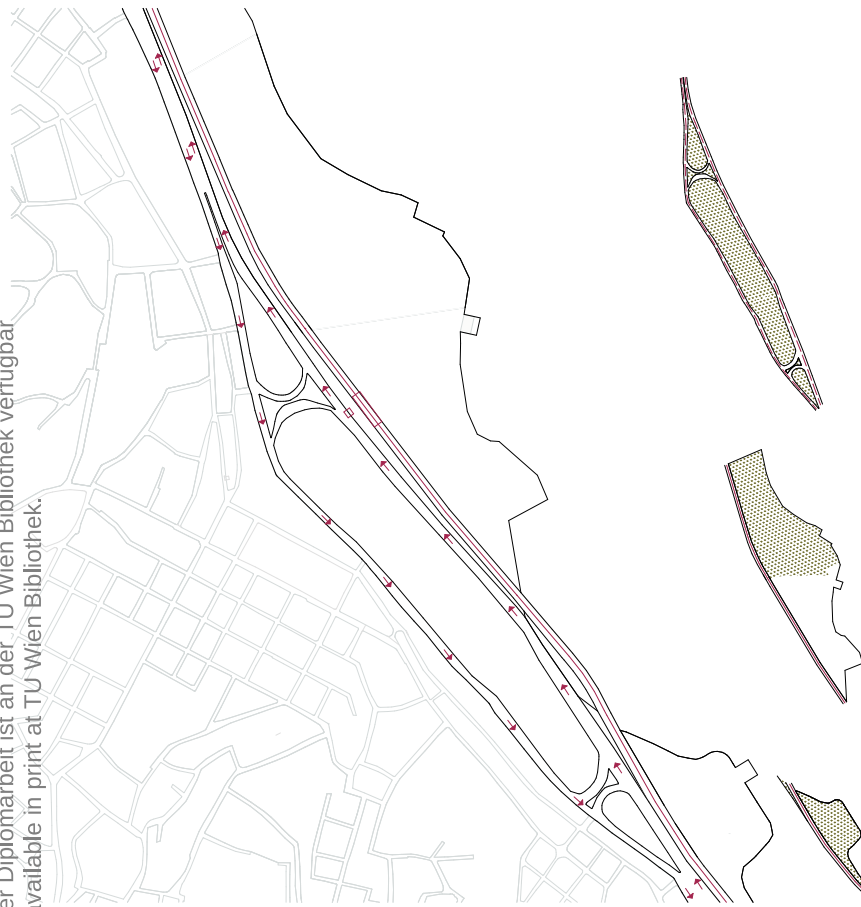


## AKTUELLER STAND

Zwei Hauptstraßen mit entgegengesetzten Fahrrichtungen trennen die Stadtstruktur und die Uferzone. Diese Straßen umschließen eine Verkehrsinsel auf der sich historische und kulturelle Bauten befinden. Jedoch sind diese aufgrund der umgebenden Fahrbahnen nur sehr schwer wahrnehmbar und wenig einladend.

BenutzerInnen, die von der Fähre oder aus der Straßenbahn aussteigen haben keinen "Platz" bzw. Stadtraum, der sie empfängt und aufnimmt. Der Grünraum direkt am Ufer wird von einer betonierten Fläche mit temporären Bürocontainern begrenzt. Diese Region wird nicht als Teil der Küste wahrgenommen, da sie umzäunt und unzugänglich für Passierende ist. Die Bänke befinden sich momentan in einem zusammenhanglosen und unterbrochenen Zustand. Der Küstenbereich ist in Folge der Verkehrssituation in drei verschiedene





### Fokus 1

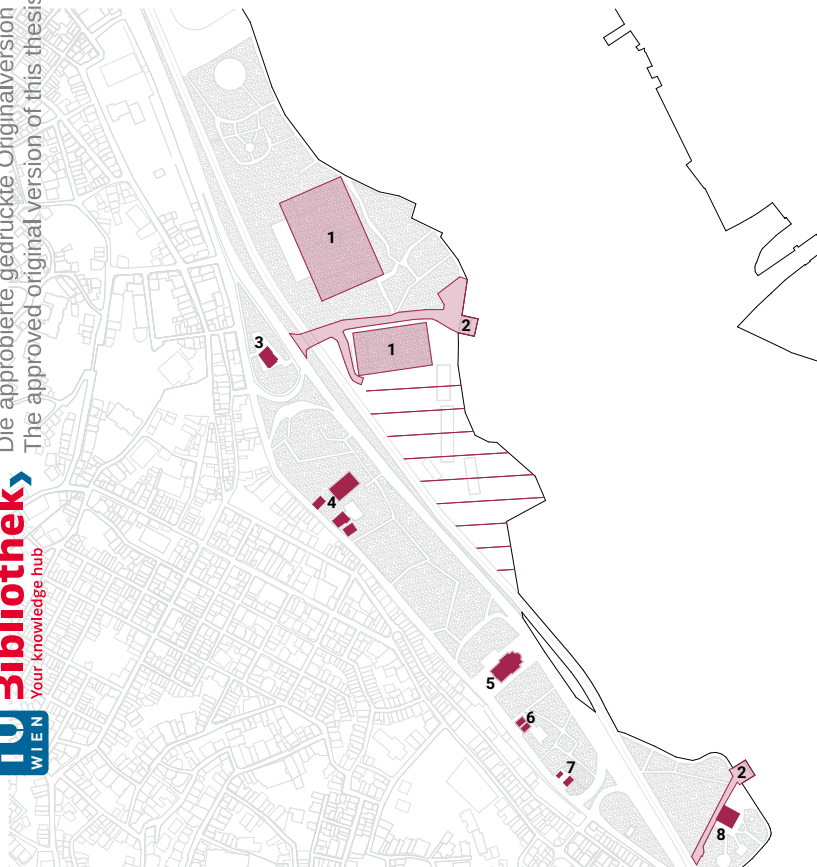
die Verkehrsinsel ist gleichzeitig die Erweiterung der Stadttextur, auf dieser befinden sich historische Bauten mit eingeschränkter Zugänglichkeit

### Fokus 2

dieser Bereich wird teilweise als Naherholungsgebiet genutzt und dient auch als Übergangszone, in dem Gebiet befinden sich der Balat-Pier und die Straßenbahnhaltestelle

### Fokus 3

dient als Rekreationsraum und Übergangsgebiet, wird begrenzt von der Straßenbahnlinie



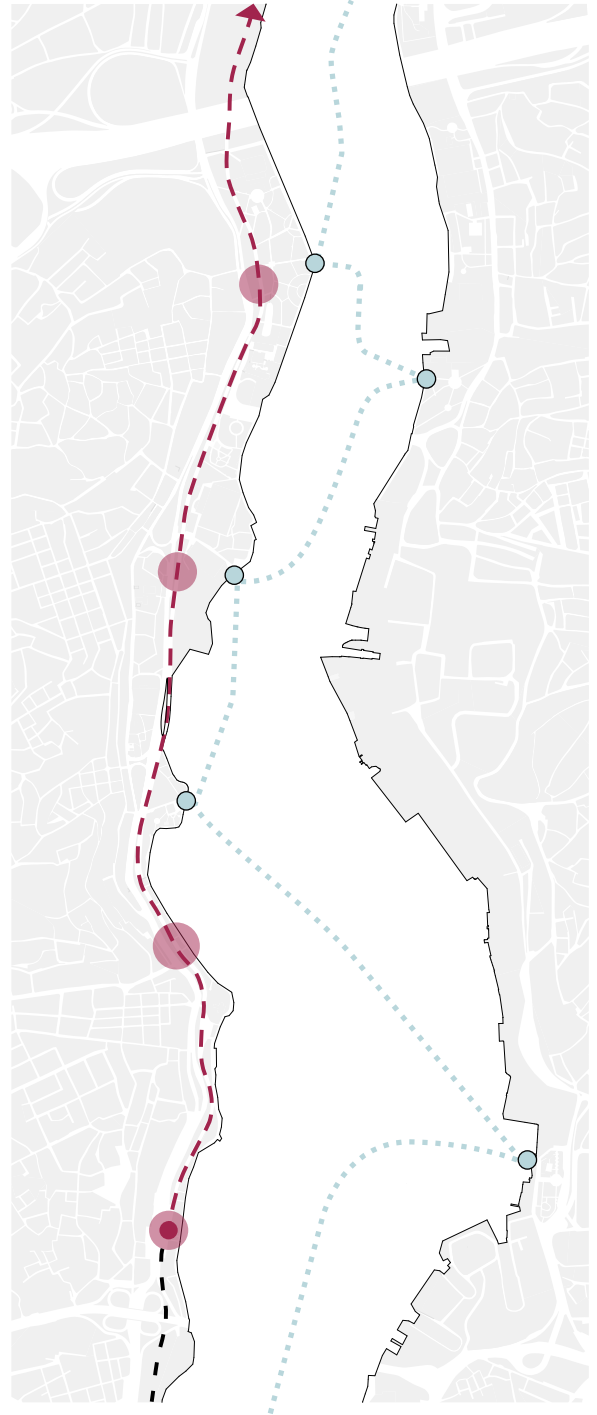
### FUNKTION

- 1 Fußballfeld
- 2 Küstenzugang - Fährestation
- 3 Yusuf-Ambari-Moschee
- 4 Griechische Kirche / Cafe
- 5 Sveti Stefan - Kirche
- 6 Glashaus - Kunstzentrum
- 7 Women's-work library
- 8



### Jetztige Situation – Verkehrssystem

- Verkehrsweg
- Autobusstation



### – Bahnsystem

- Straßenbahngleis
- Baustelle - Erweiterung der Straßenbahnlinie
- Straßenbahnstation
- Fährstation



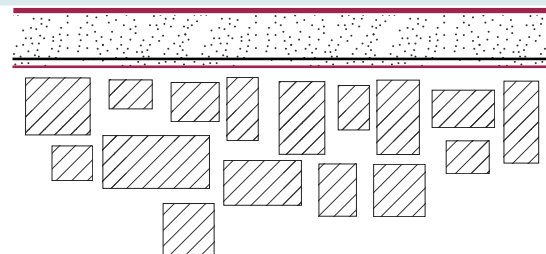
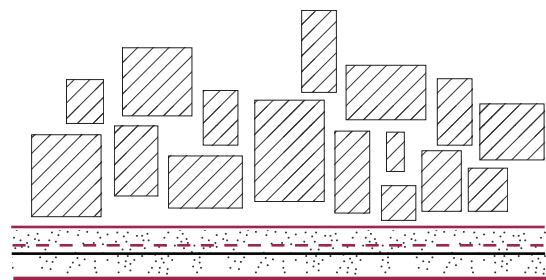
## VERNETZUNGSSTRATEGIE

Die Verkehrsstraße durchtrennt die Küste vom Stadtgefüge. Als erster Schritt empfiehlt sich, die Verkehrsstraße als Bindeglied sowohl in Nord/Süd, als auch Ost/West Achsen zu regulieren.

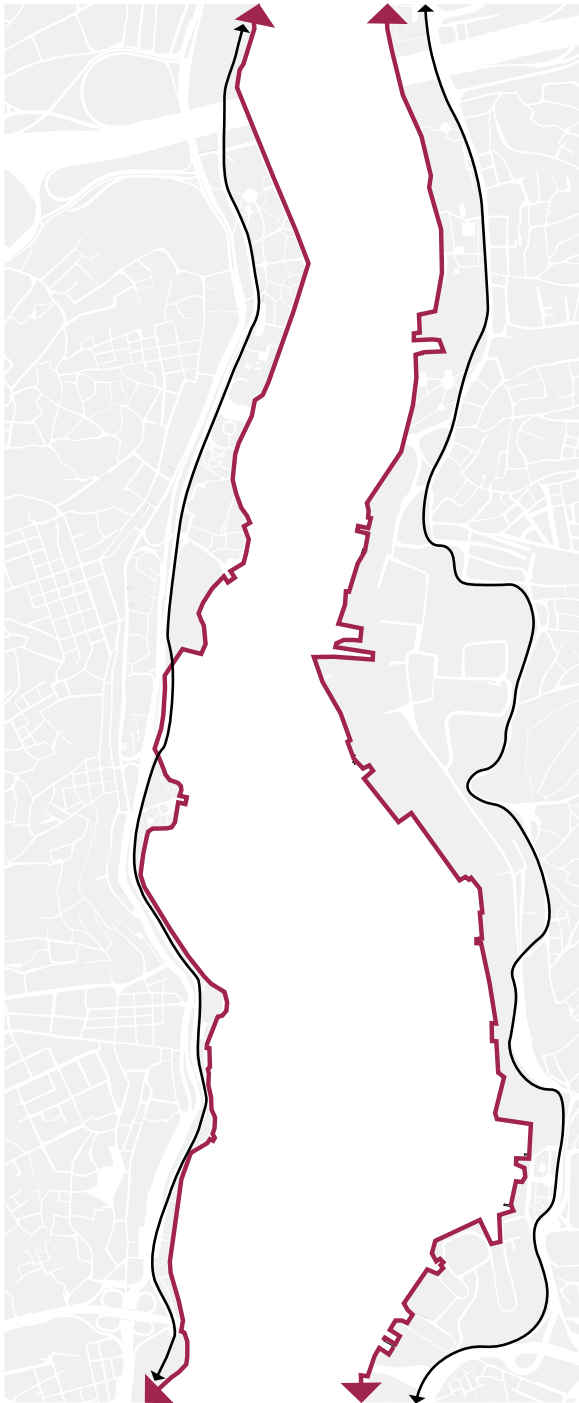
Die Straßenbahnlinie erschwert, aufgrund vorhandenen Barrieren den Übergang zur Küste. Es empfiehlt sich insbesondere an Straßenbahn- und Fährstationen einen Platz zu schaffen, der die Passagiere empfängt.

Entlang der Küste gibt es sehr viele Stellen mit Unterbrechungen (Zäune, Absperrungen, Bauten etc.). Um eine kontinuierliche Fußgängerzirkulation zu schaffen, empfiehlt sich die Funktionen entlang der Küste für die öffentliche Nutzungen zu gestalten und Barrieren aufzuheben.

### Abfolge der Räume



- Fußgängerzirkulation
- Radverkehr
- - - Straßenbahn
- Grünraum

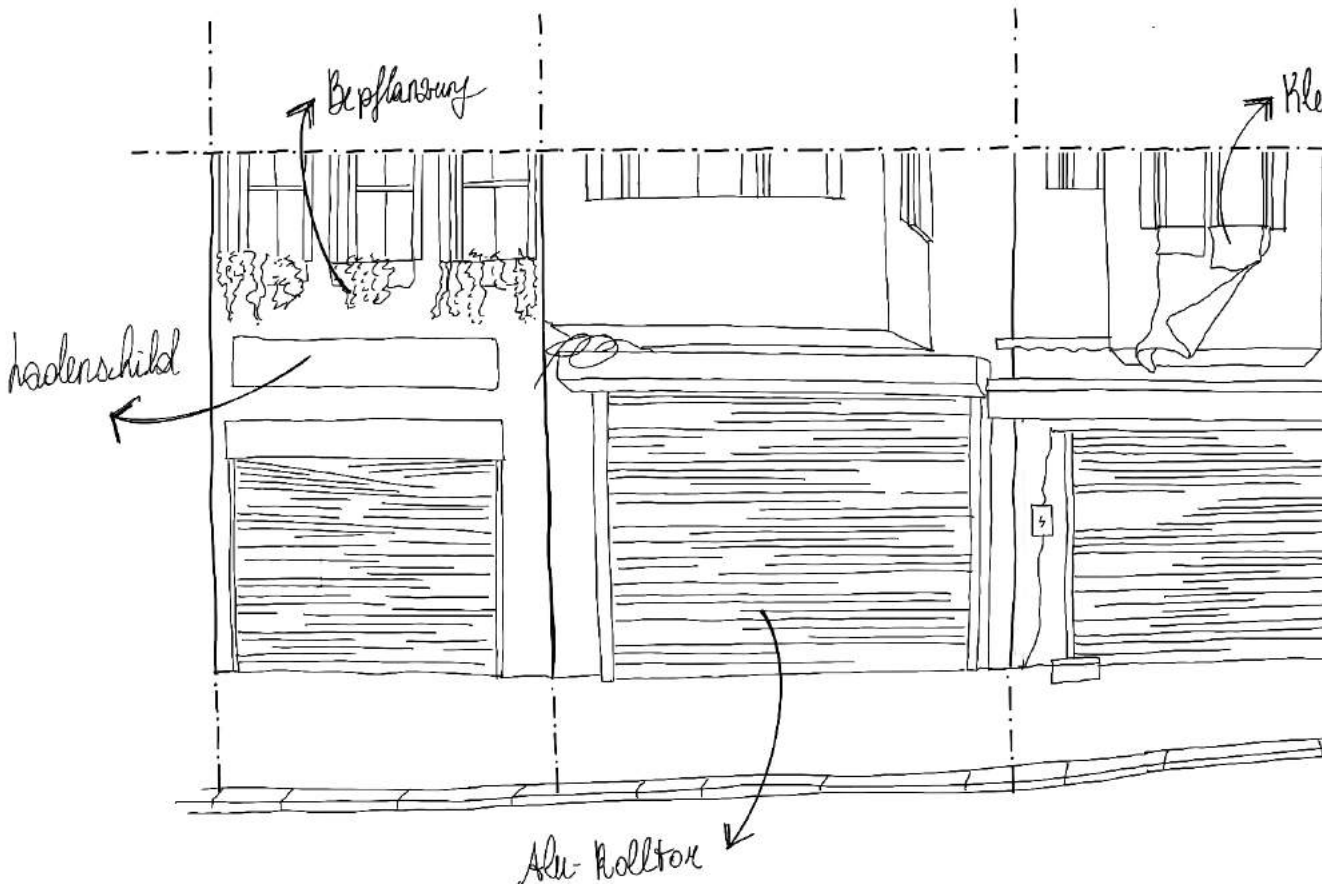


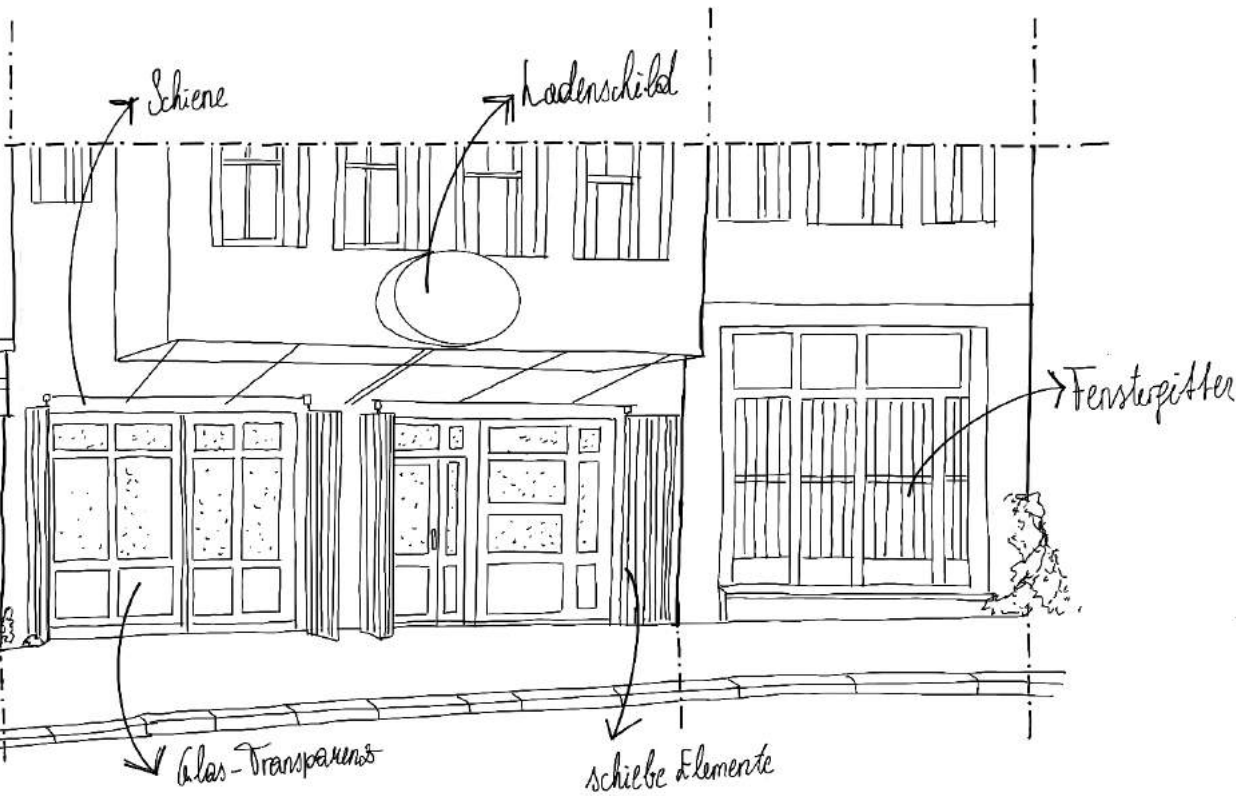
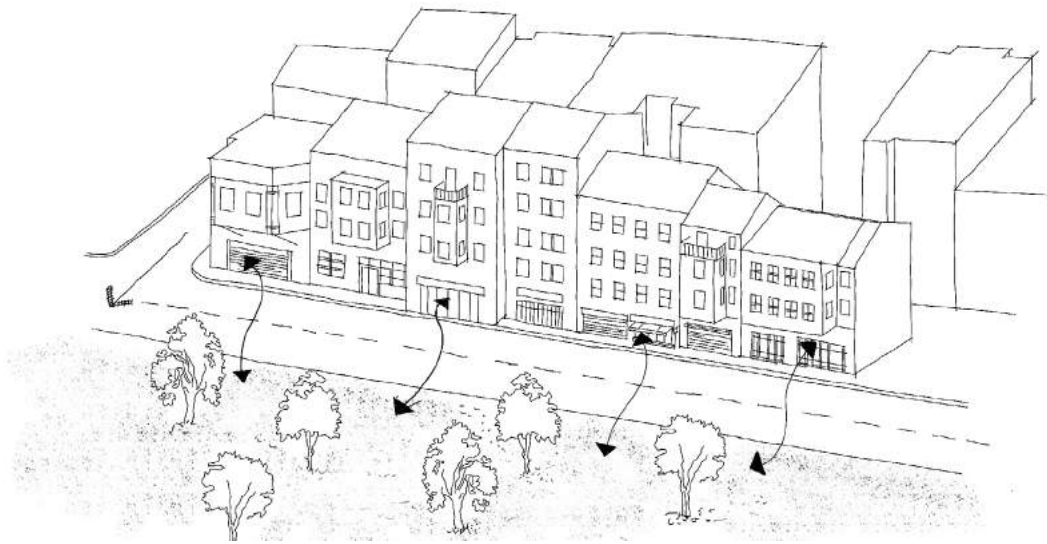
### Empfehlung

- Fußgängerzirkulation
- Radverkehr
- > westliche Küste:  
parallel zur Straßenbahnlinie
- > östliche Küste:  
parallel zur Verkehrsstraße

## Raum der Interaktion und Produktivität

In der aktuellen Situation grenzen die bedeutungsvollen historischen Fassaden an der Küstenstraße direkt an eine Autoverkehrsfläche, getrennt nur durch einen sehr engen und unbequemen Fußgängerweg. Diese Straße verhindert eine Beziehung der Gebäude zum Grünraum. Die Erdgeschosszonen der historischen Bauwerke sind entweder im Leerstand oder werden als Lager, Abstellflächen oder Autowerkstätte verwendet. Um eine Beziehung zum Grünraum zu schaffen und das Potential dieser Bauten auszuschöpfen, werden die Baukörper in den historischen Werten ihrer Umgebung, wie zum Beispiel Produktivität, revitalisiert. Die Autoverkehrsstraße wird verlegt und geplant ist ein Raum der Interaktion und Produktivität, sowohl für Einheimische als auch Touristen. In der Produktivitätsachse werden Funktionen wie Schneiderei, Handwerk, Glaserei, Keramik-Workshops, Teeküchen etc. angeboten. Angedacht ist, dass diese Funktionen aus den schmalen Grundflächen der Gebäude auf die Straße herauswachsen können und einen direkten Zugang in den Grünraum haben.





heutiger Stand: **Küstenstraße-Erdgeschosszone**

Abb. 77



# 06

---

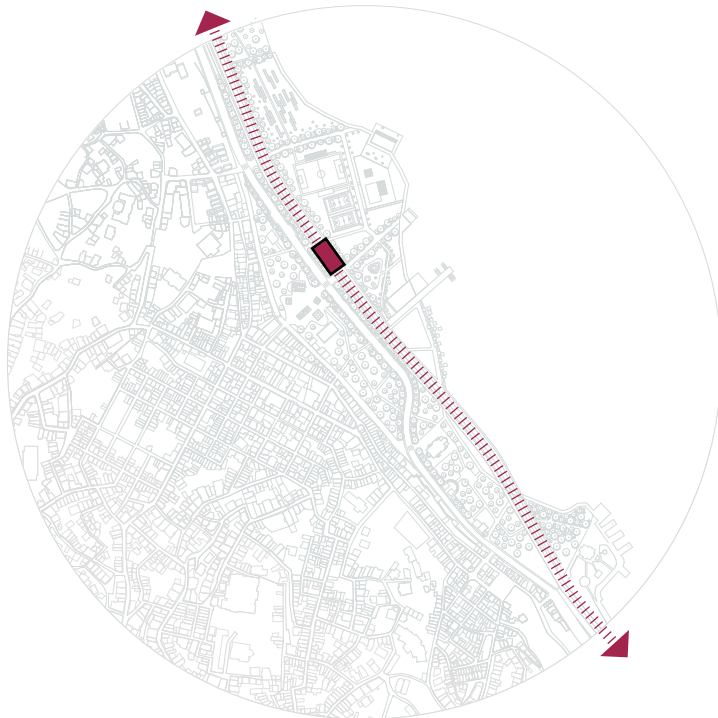
## ENTWURF

## VERKEHRSNETZ



### Autoverkehrsnetz

Die beiden Fahrbahnen angrenzend zur Verkehrsinsel werden aufgehoben. Es gibt nun eine Hauptverkehrsachse, welche die Küste von Norden nach Süden verbindet. Um die Verbindung zur Siedlungstextur zu verstärken, wurde die ehemalige Autoverkehrsstraße als Raum der Produktivität umgedacht, dorthin öffnen sich nun die Gewerbeflächen entlang der Küstenstraße. Entlang der Insel befinden sich besondere kulturelle und historische Bauwerke, deren Zugänglichkeit für FußgängerInnen nun einfacher ermöglicht wird.



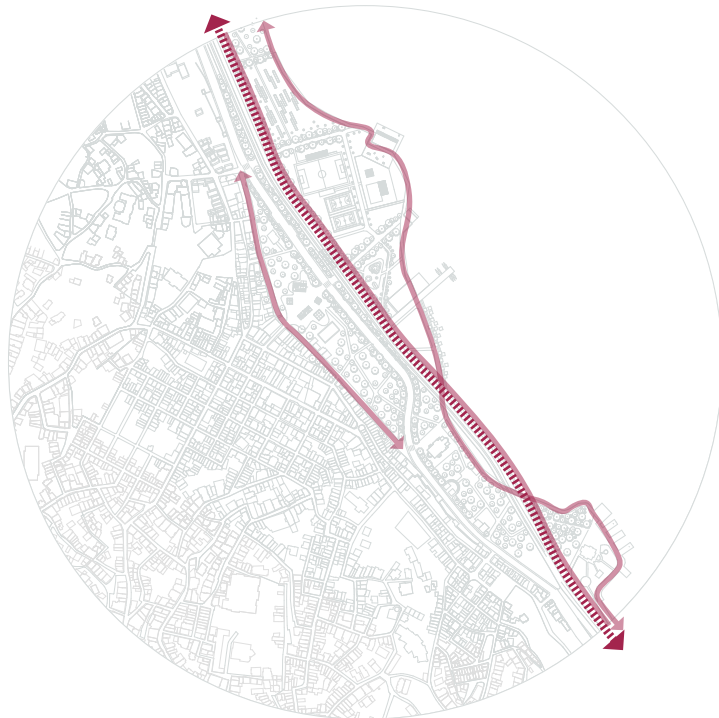
### Straßenbahnnetz

Die Straßenbahnlinie erstreckt sich entlang dem Grünraum, jedoch aufgrund des Platzmangels neben der Sveti–Stefan–Kirche verläuft sie ein kurzes Stück auf einer Brücke über dem Wasser. Die Balat–Station befindet sich an derselben Achse wie die Fähre–Station und leitet die BewohnerInnen über einen Vorplatz in die Wohnsiedlung.



### Seeverkehr

Balat wird genauso über die Fähre erreicht, das Zeitintervall für die Fahrten wird intensiviert. Die Fähre-Station befindet sich am Ende der Hauptachse, welche die Küste mit der Stadt verbindet. Die Position der Station wird etwas gedreht um die Bootsfahrt zu vereinfachen.



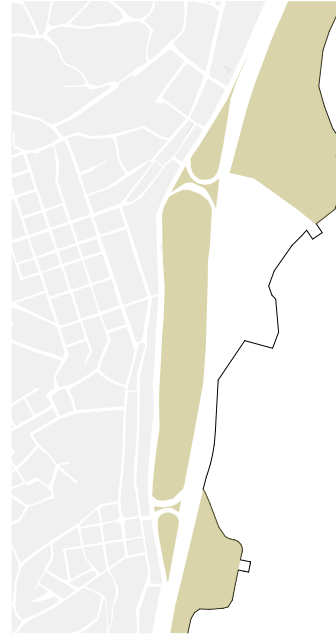
### Rad- und Fußgängeretz

Das Ziel ist es, das Goldene Horn in einen Raum der Bewegung, Begegnung und Produktivität umzuplanen. Daher wird entlang der gesamten Küste auch ein Fahrradnetz geplant, der RadsportlerInnen ermöglicht etwa 15km lang diesen Sport auszuüben. Somit besteht die Möglichkeit für zukünftige StadtplanerInnen, an das Fahrradnetz anzuknüpfen und dieses zu erweitern. Angrenzend zum Radnetz besteht auch ein Fußgängerweg entlang der Promenade.



**Grünsystem**

- ||||||| momentaner Grünraum
- ||||||| empfohlene Durchgängigkeit



**Grünraum - momentane Situation**



**Grünraum - Empfehlung**

- urbane Landschaftsräume
- dicht bepflanzte Flächen
- Landschaftsräume mit natürlichem Charakter
- Allee
- Rasengleis

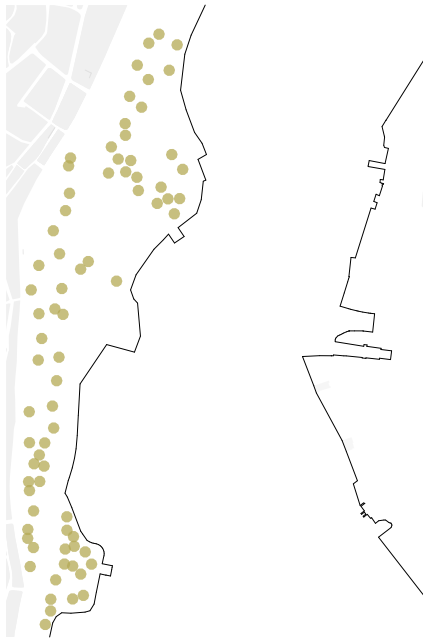




## Landschaftsgestalterische Strategie

Die Küsten des Goldenen Horns waren im Laufe der Geschichte eines der wichtigsten Erholungsgebiete Istanbuls. Doch die schnelle Urbanisierung und Industrialisierung nach den 1930er Jahren wirkte sich negativ auf den Naturraum aus. Um Verknüpfungen wieder herzustellen und die Kontinuität von Grünflächen sicherzustellen, werden diese entlang der gesamten Küsten, insbesondere an fragmentierten Teilen fortgesetzt. Der Grünraum wird durch verschiedene Aktivitätsangebote wie Sportplätze und Rekreationsräume ergänzt.

Die vorhandene grüne Textur wird unterstützt, indem bestehende Bäume im Küstengebiet so weit wie möglich erhalten bleiben und diese mit weiteren Bepflanzungen ergänzt werden. Straßenachsen zwischen den Grünflächen entlang der Promenade führen in den urbanen Stadtraum, somit wird die Integration der Küste gewährleistet. Mit einem begrünten Straßenbahngleis sowie Alleen werden Verbindungen zwischen den Flächen und Grünräumen aufgebaut. Um den Autoverkehr zu beruhigen, werden zusätzliche Bäume entlang der Autoverkehrsstraße vorgeschlagen. Die unterschiedlichen Texturen entlang der Küste sollen die natürliche Lebensfähigkeit vieler Lebewesen unterstützen.



Baum - Bestand



Baum - Empfehlung

### Vegetation

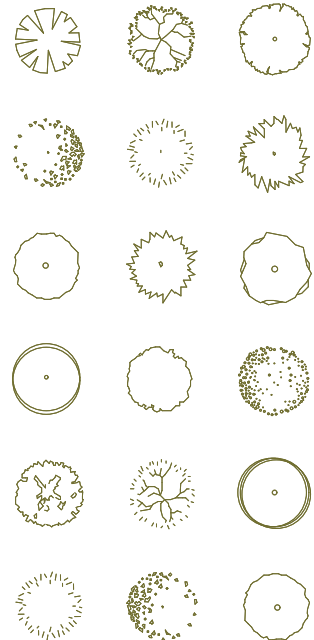
#### hohe Bepflanzung

Bäume

- Platanus Orientalis*
- Cupressus sempervirens*
- Elaeagnus angustifolia*
- Ligustrum vulgare*
- Tilia tomentosa*
- Fraxinus excelsior*
- Liriodendron tulipifera*
- Cercis siliquastrum*
- Catalpa bignonioides*
- Cedrus deodara*
- Celtis australis*
- Populus alba*
- Salix alba*
- Pinus pinea*

#### niedrige Bepflanzung

- Strauch/Schilf/Wiese
- Typha latifolia*
- Acarus calamus*
- Laurus nobilis*
- Nepeta cataria*
- Liatris Spicata*
- Echinacea Purpurea*



## Licht

Um die Räume entlang der Küste abends wahrnehmbar und nutzbar zu machen, Sicherheit zu gewährleisten aber auch die Qualität der Dunkelheit ins Spiel zu bringen, ist ein hierarchischer Aufbau der Beleuchtungsstruktur geplant. Entlang der Stadtstruktur sind die Beleuchtungen am höchsten und bei Annäherung an die Küste werden sie etappenweise niedriger. Wichtig dabei ist den Gegensatz zwischen Hell und Dunkel nicht allzu stark zu betonen.

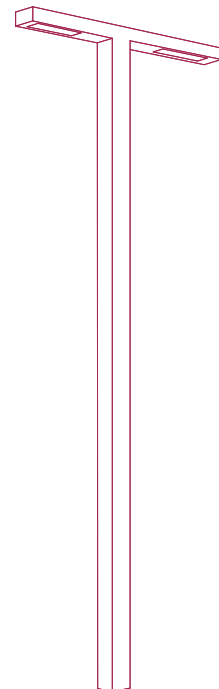
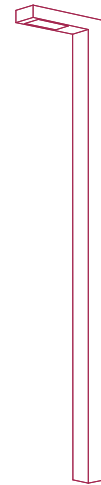
Entlang der urbanen Textur und der Produktivitätsachse und am Platz der Begegnung ist beidseitig eine höhere Beleuchtung - etwa 8 bis 9m vorgesehen. Einige Bereiche zwischen der dynamischen Form am Platz und dem Grünraum werden mit sehr schmalen LED-Streifen ausgeführt um an der Grenze des Platzes Akzente zu setzen und einen gestalteten Übergang zwischen zwei Materialien, den Betonplatten und dem Gras zu haben.

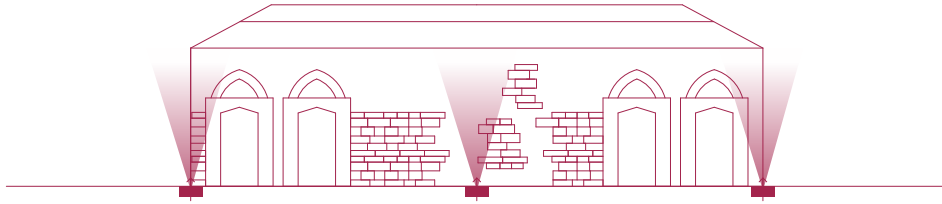
Entlang der Kulturachse sind Lichtschwerpunkte auf die historischen Bauwerke geplant, diese werden mit Bodenbeleuchtungselementen betont. Entlang der breiteren Wege im Grünraum befinden sich 3m bis 4m hohe Leuchtkörper und bei schmälere Wegen werden niedrige Beleuchtungen mit 0,50m eingesetzt.

Für die Autoverkehrsstraße und die Bus- und Straßenbahnhaltstellen sind 5m bis 6m hohe Beleuchtungskörper geplant, genauso wie für die Sport- und Aktivitätsbereiche.

Entlang der Promenade werden in Richtung des Grünraumes 3m bis 4m hohe Beleuchtungen und in Richtung des Wassers punktuelle Bodenbeleuchtungen aufgebracht. Diese werden auch an Sitzstufen entlang der Küste eingesetzt.

Hinter der halbtransparenten Fassade des Aussichtsturms aus Polycarbonat-Stegplatten werden Lichtbauelemente eingesetzt, somit kann der Turm von den verschiedenen Regionen der Küste des Goldenen Horns aus in unterschiedlichen Farben wahrgenommen werden.

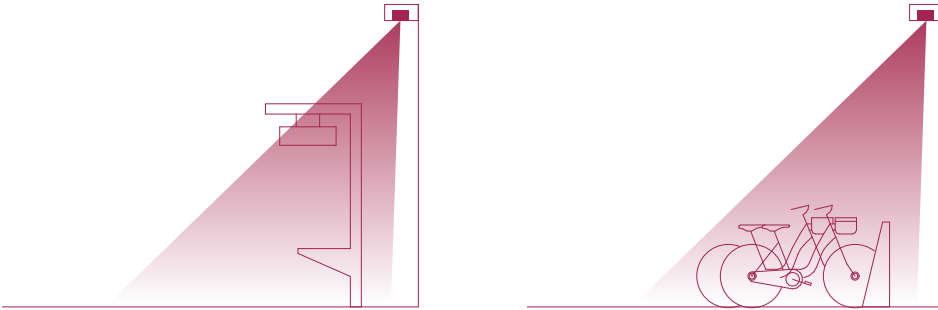




**Historische  
Bauwerke**



**Sitzelemente**



**Stationen**





**Grundriss**  
M 1:2500

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



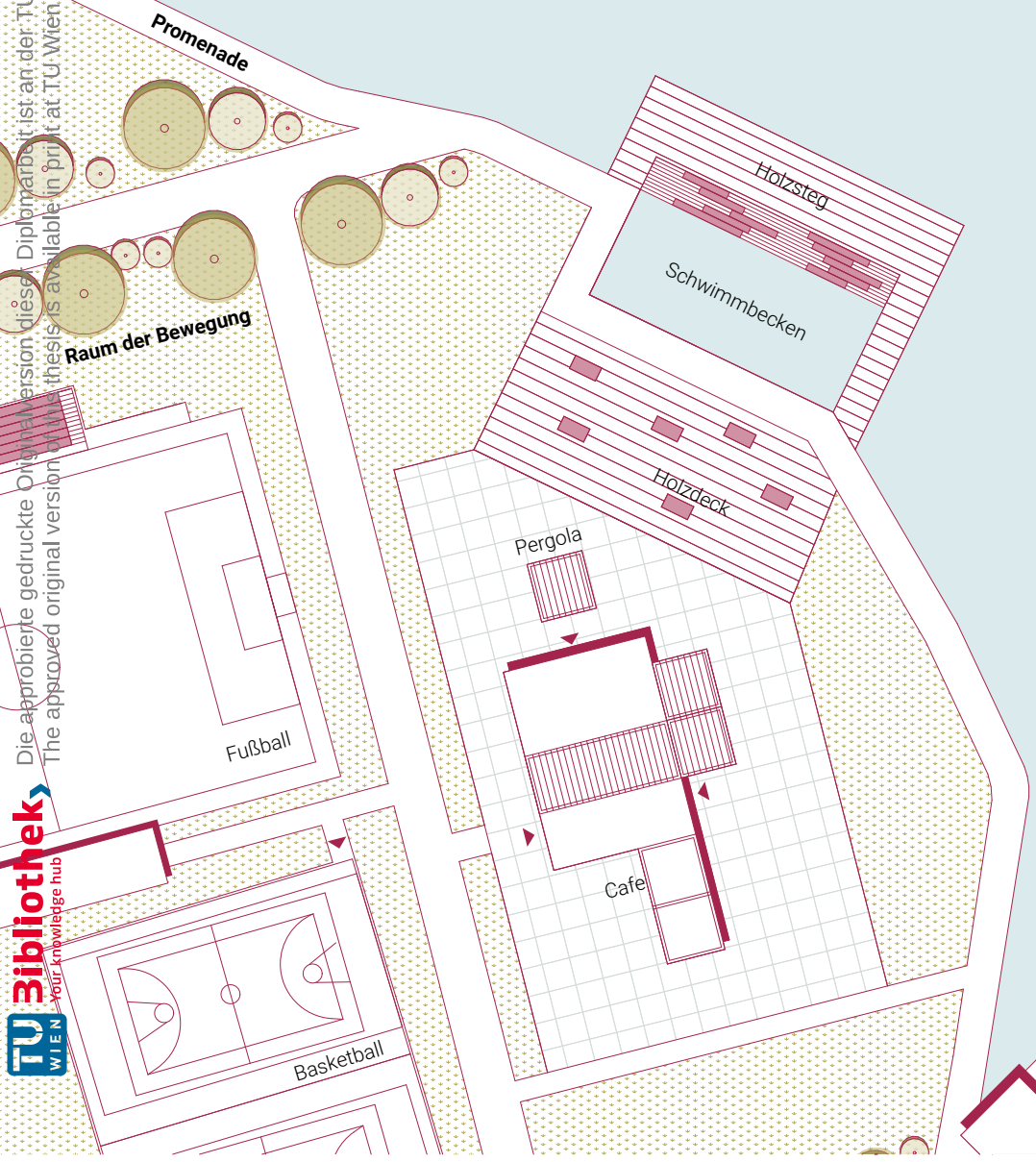


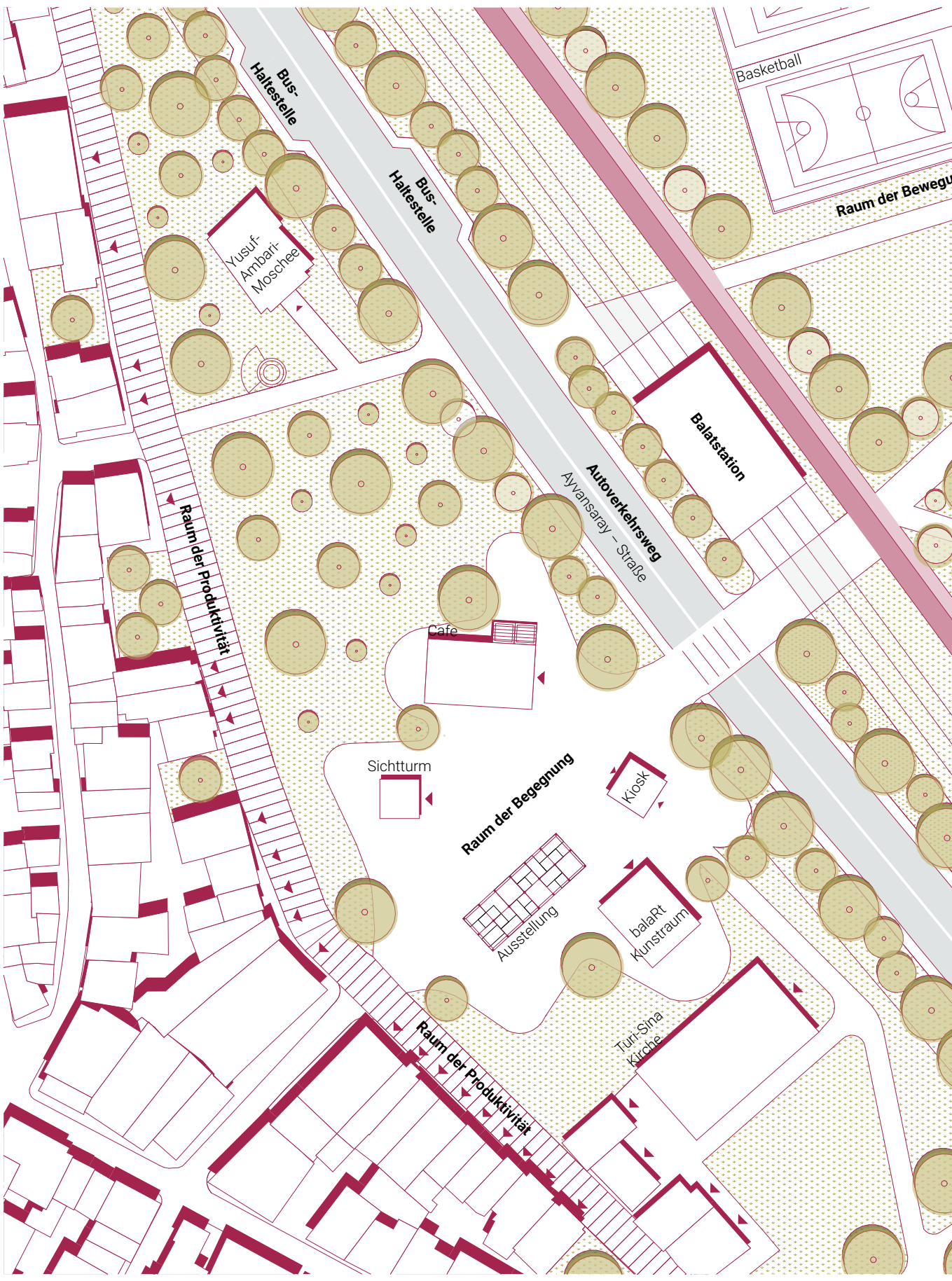
Grundriss **M 1:1000**



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

**TU Bibliothek**  
WIEN Your Knowledge Hub

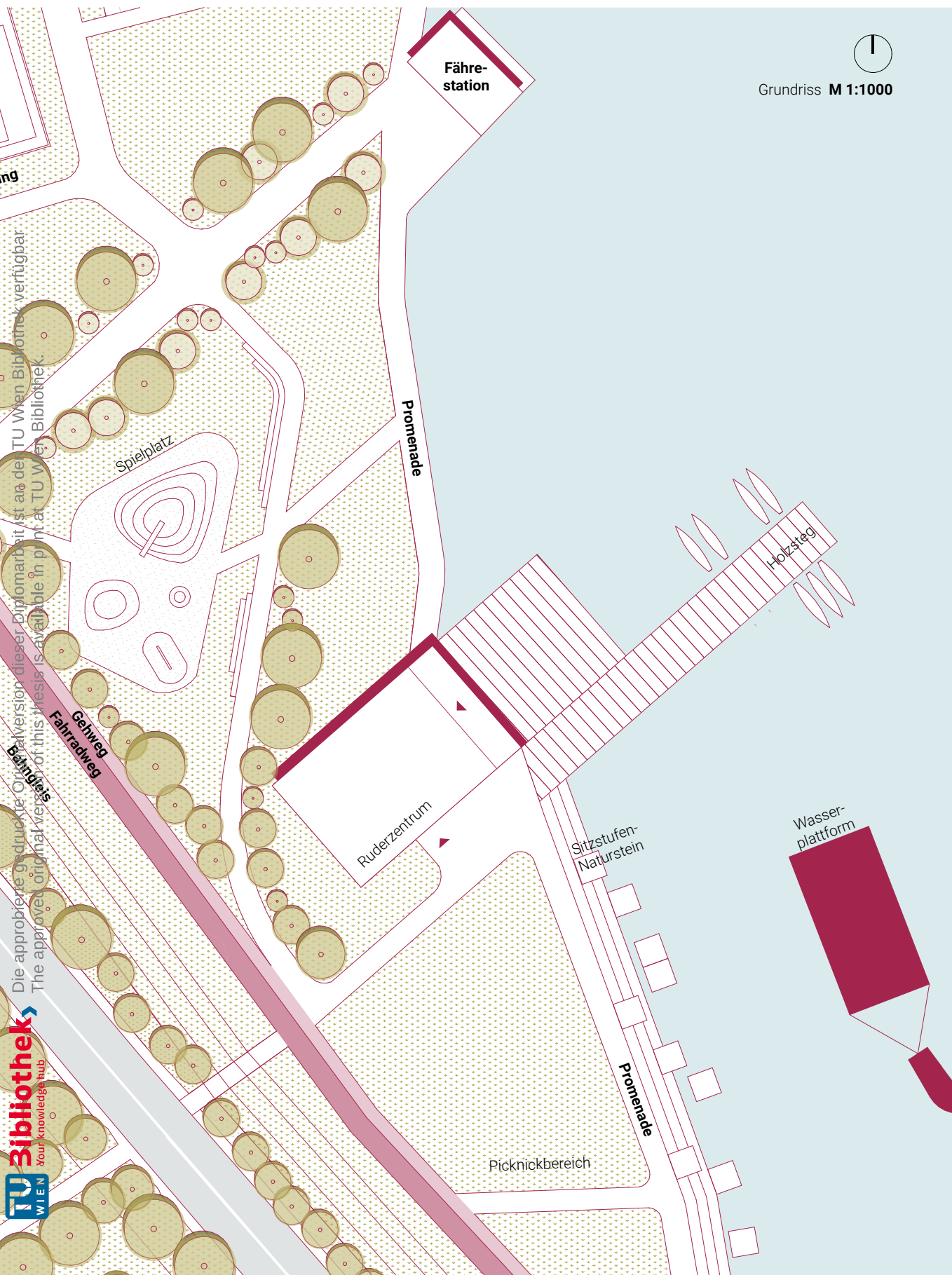








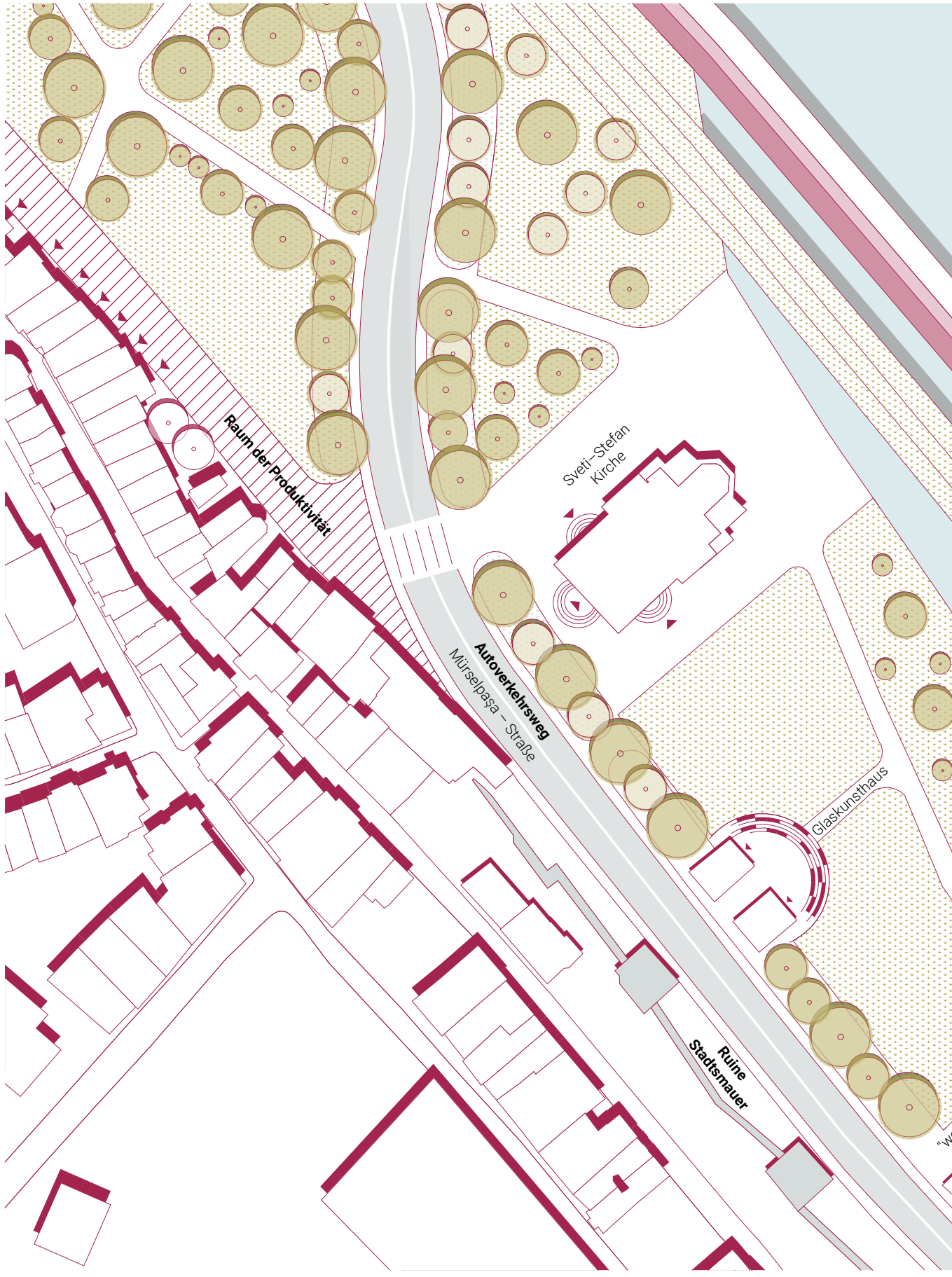
Grundriss M 1:1000



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





Grundriss **M 1:1000**

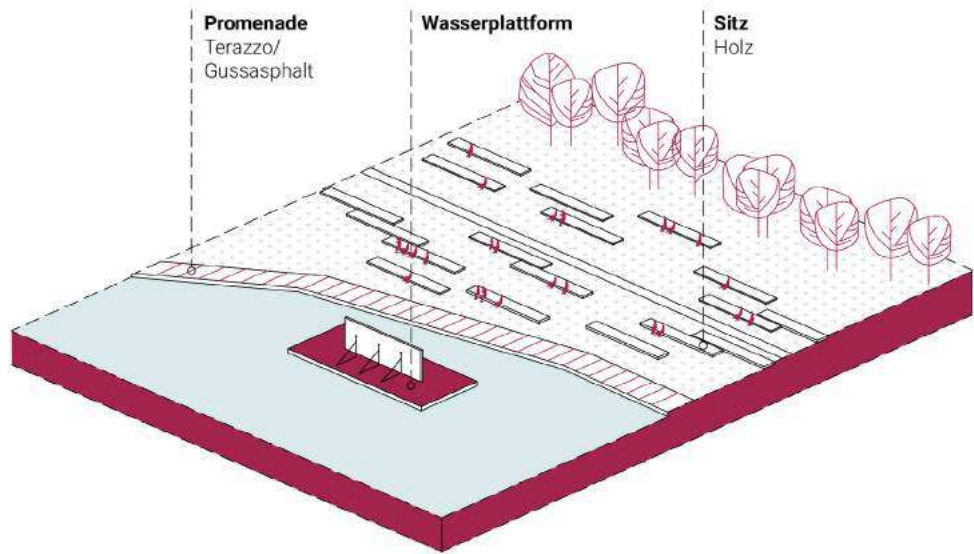
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



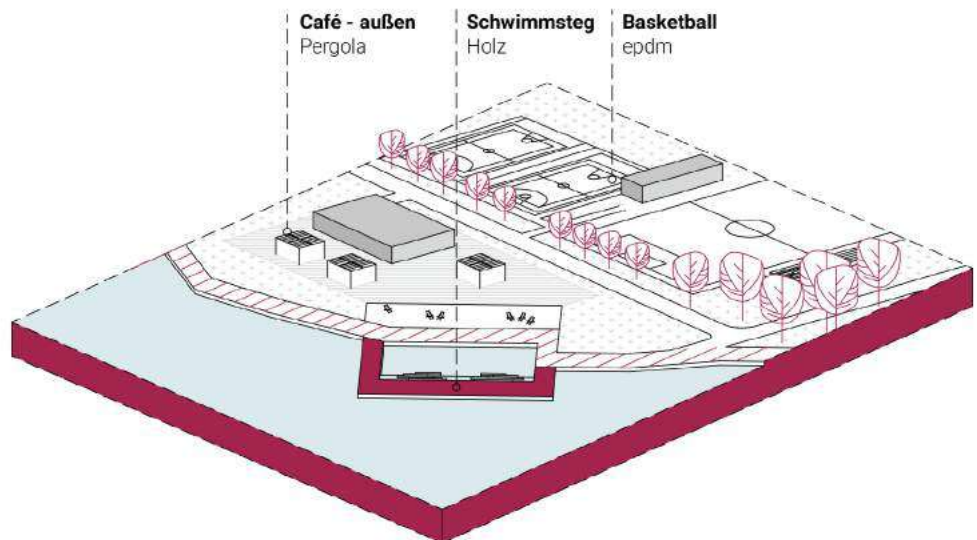
## Küstenerweiterung/Küstennutzung

Landschaftsgestalterische Elemente

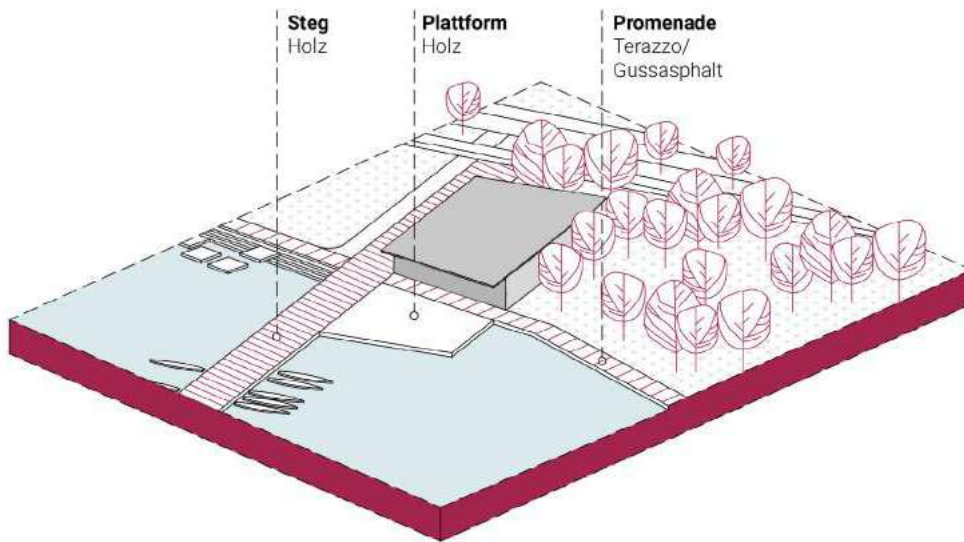
### Wasserplattform – Freiluftkino



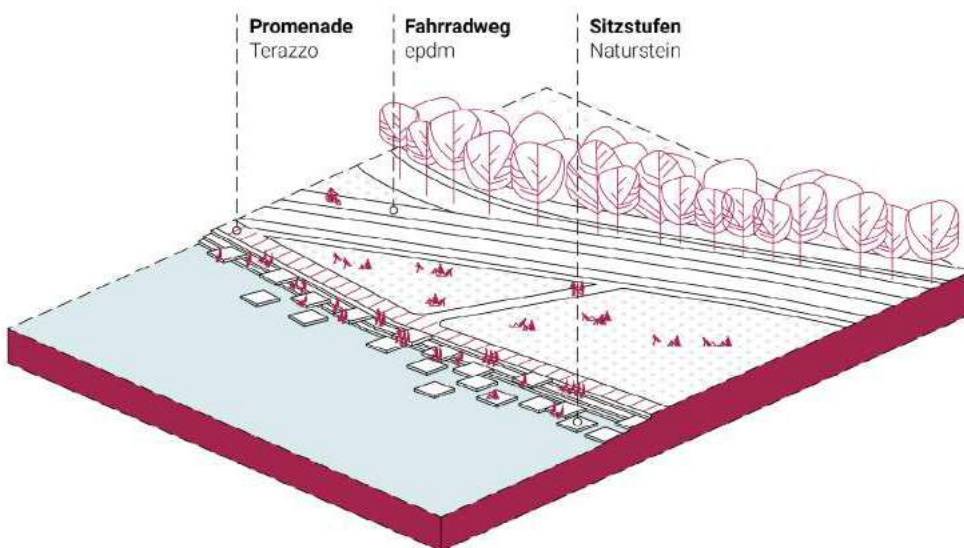
### Schwimmbecken – Erweiterung der Promenade

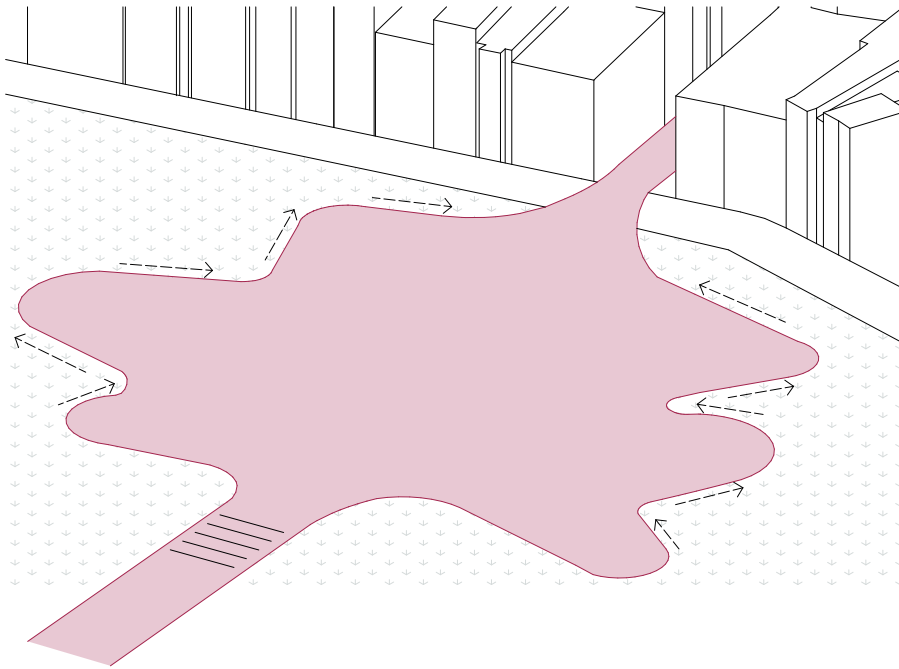


## Ruderzentrum – Steg



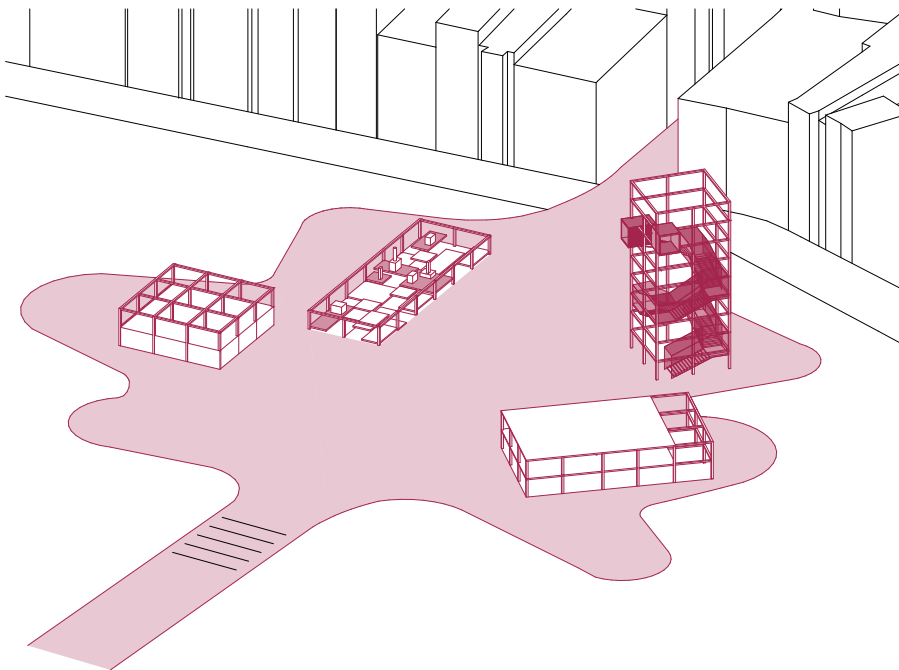
## Küstenstufen





### Streckung der urbanen Textur

Entwicklung einer Achse, welche die Stadt mit der Küste sowie mit der Fäh- und Straßenbahnstation Balat verbindet. Diese ist sowohl mit dem Grünraum als auch mit einem flexibel gestaltbaren Platz verbunden, der die BesucherInnen aufnimmt und sich an die Bedürfnisse der

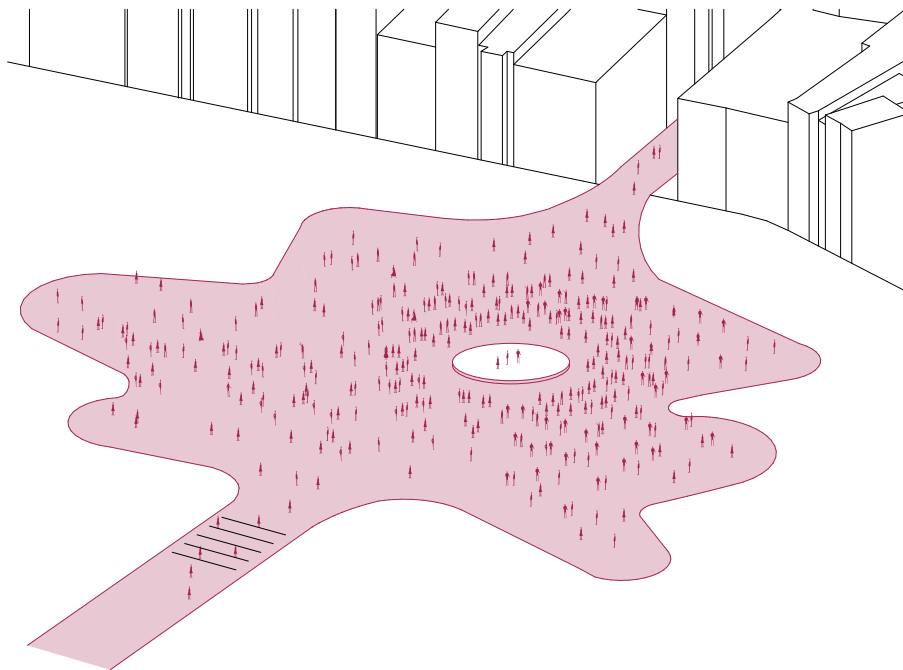


### Zwischennutzungsstrukturen

Da Balat eine sich wandelnde soziodemografische Struktur aufweist, ändern sich dementsprechend auch die Bedürfnisse. Daher wurden auf dem Platz temporäre Strukturen geplant. Die in der Produktivitätsmeile entstandenen Werke können durch Einheimische am Platz ausgestellt und zum Verkauf angeboten werden.

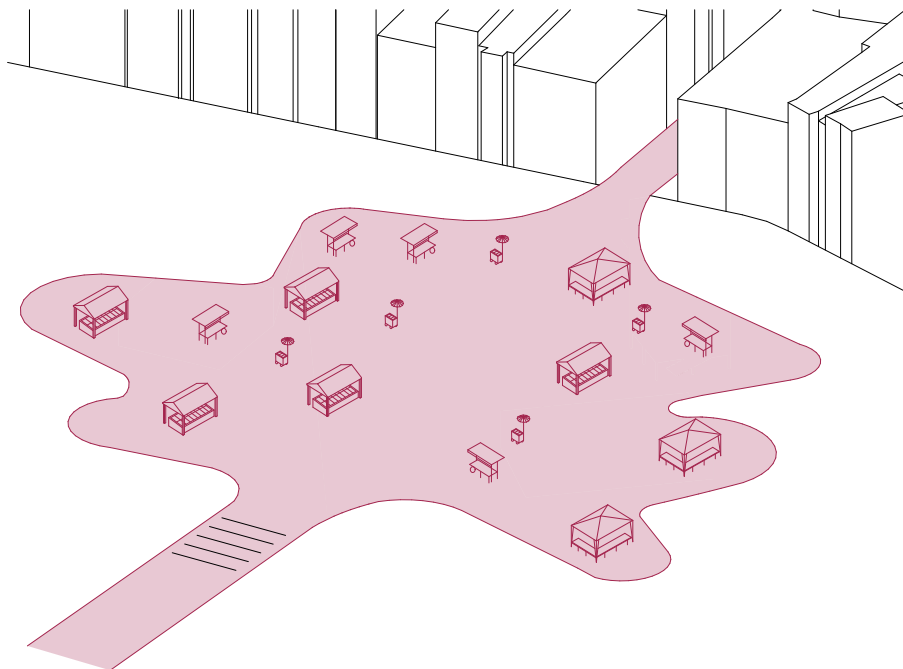
### Veranstaltung

Die Kapazität und Größe des Raumes bietet die Möglichkeit, Konzerte oder Festivals zu veranstalten, die nicht nur für EinwohnerInnen des Bezirkes, sondern auch für BesucherInnen aus anderen Stadtteilen gedacht sind.



### Nachbarschaft

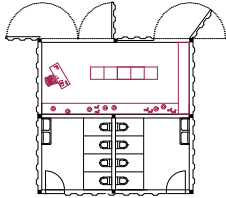
Der Platz bietet den BewohnerInnen der Nachbarschaft auch die Möglichkeit, während des Ramadan, der Feiertage, oder zu besonderen Anlässen einen Basar oder Markt mit eigenproduzierten Werken einzurichten. Die betonierte Oberfläche kann für Sportveranstaltungen, ebenso wie z.B. als Skateplatz benutzt werden.



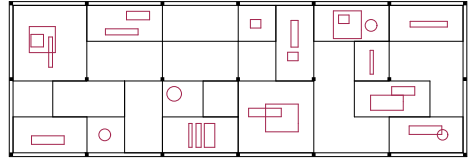
# Architektonische Elemente

## Raum der Begegnung - "Platz"

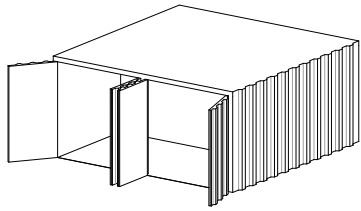
Flexible Strukturen



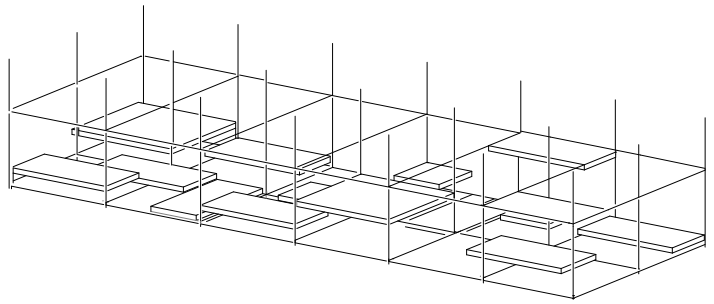
Kiosk / WC



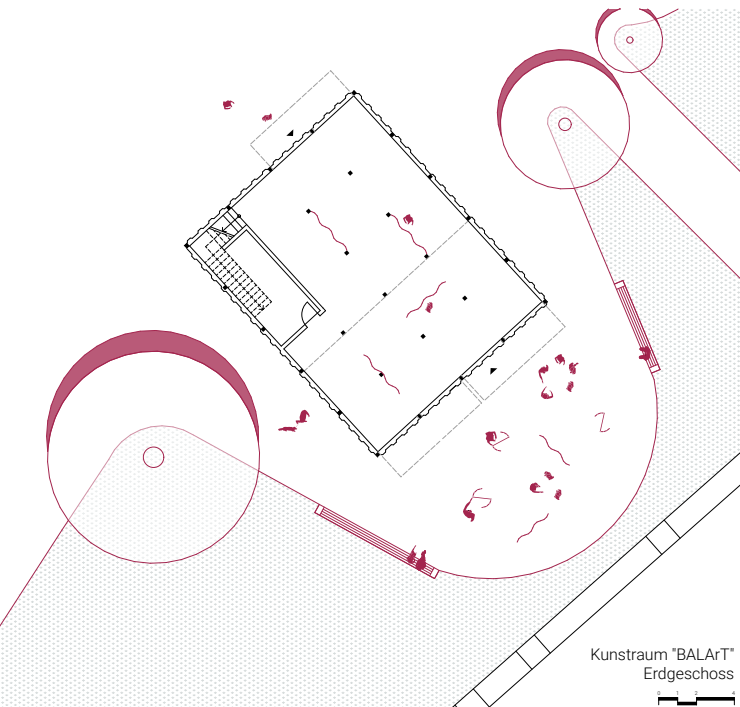
Ausstellungsgerüst



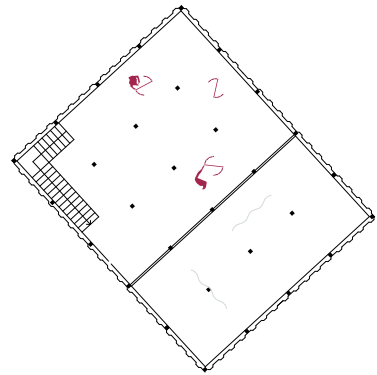
Kiosk/WC Axo



Ausstellungsgerüst Axo



Kunstraum "BALArT"  
Erdgeschoss

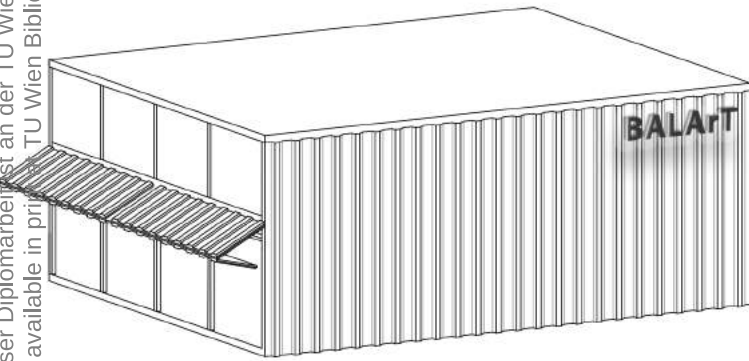


Kunstraum "BALArT"  
1.0G

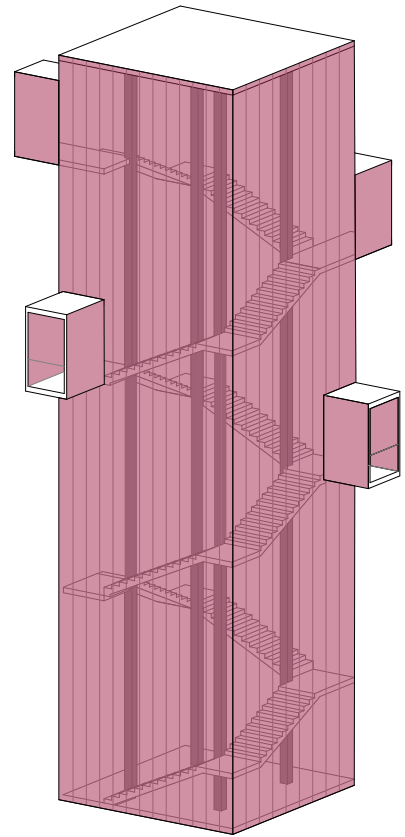
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



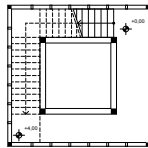
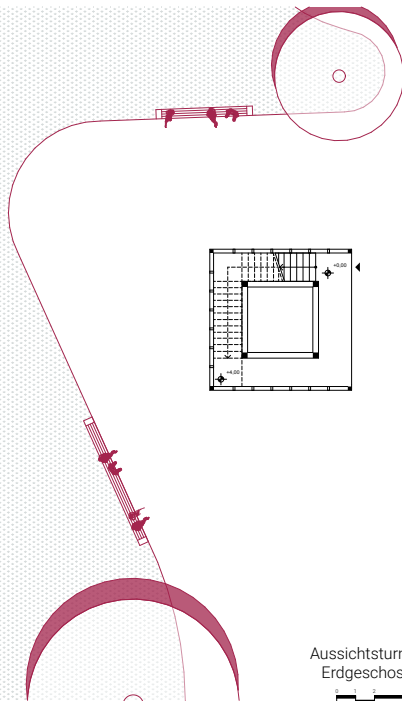
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



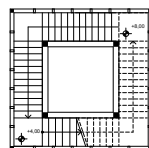
Kunstraum Axo



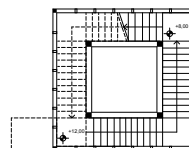
Aussichtsturm Axo



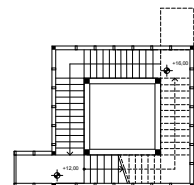
Aussichtsturm  
 Erdgeschoss



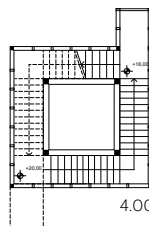
1.OG



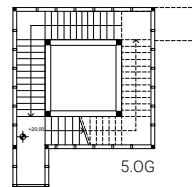
2.OG



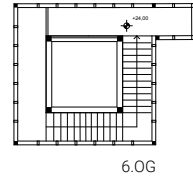
3.OG



4.OG

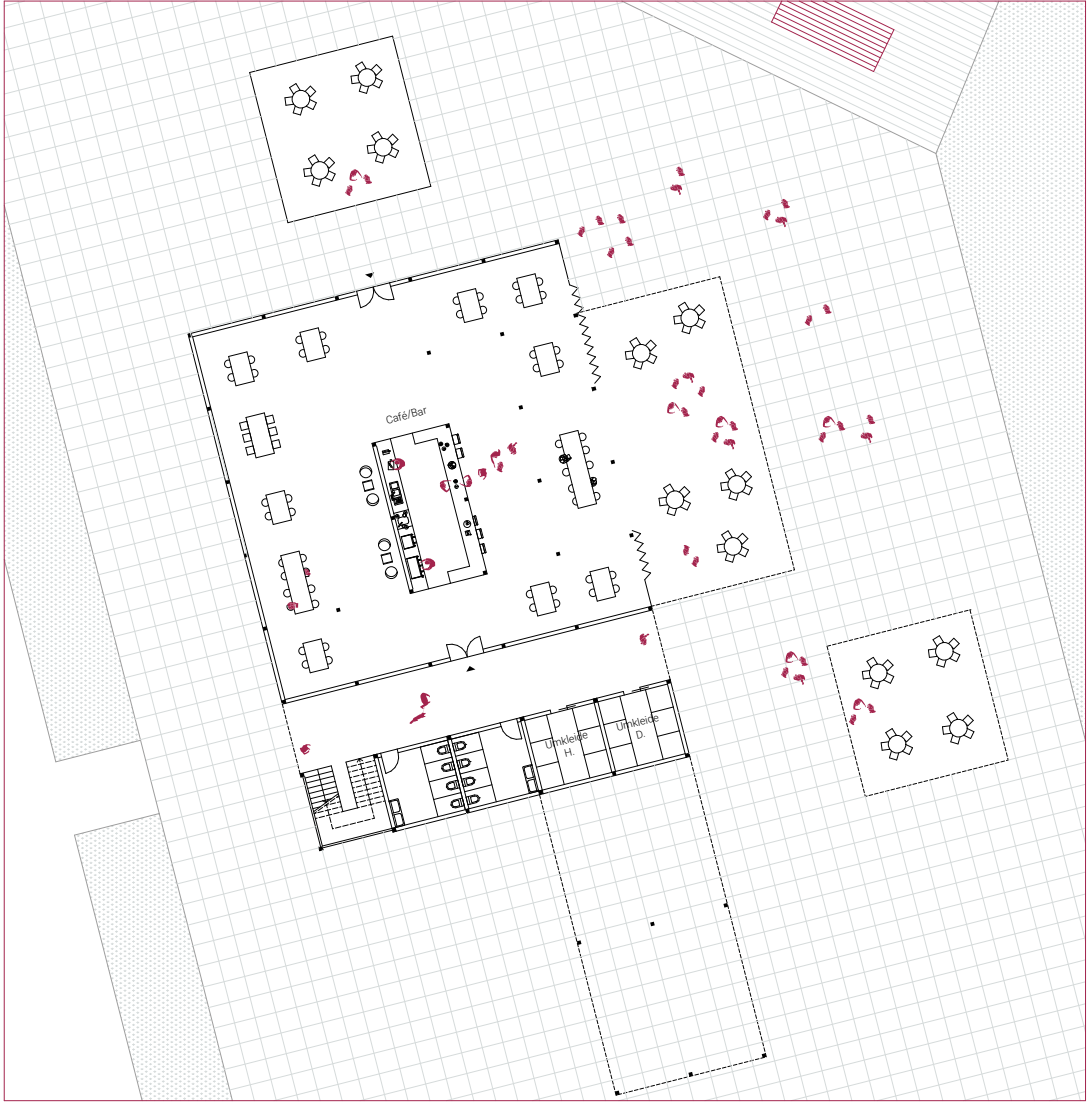


5.OG

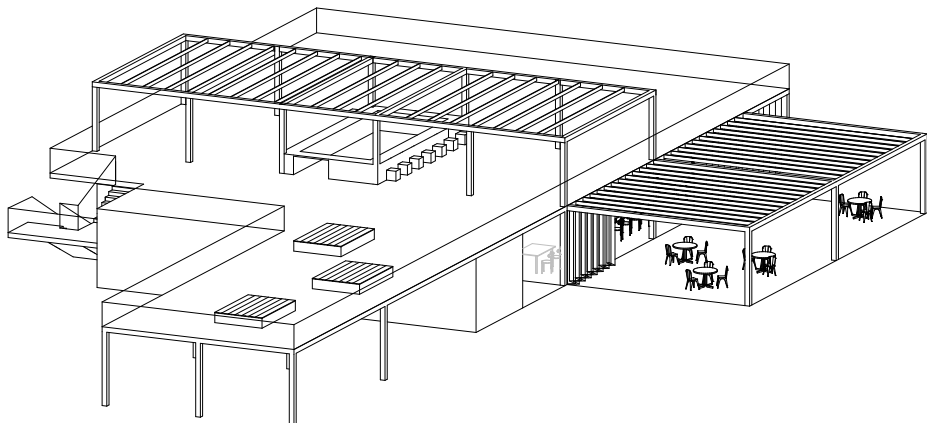


6.OG

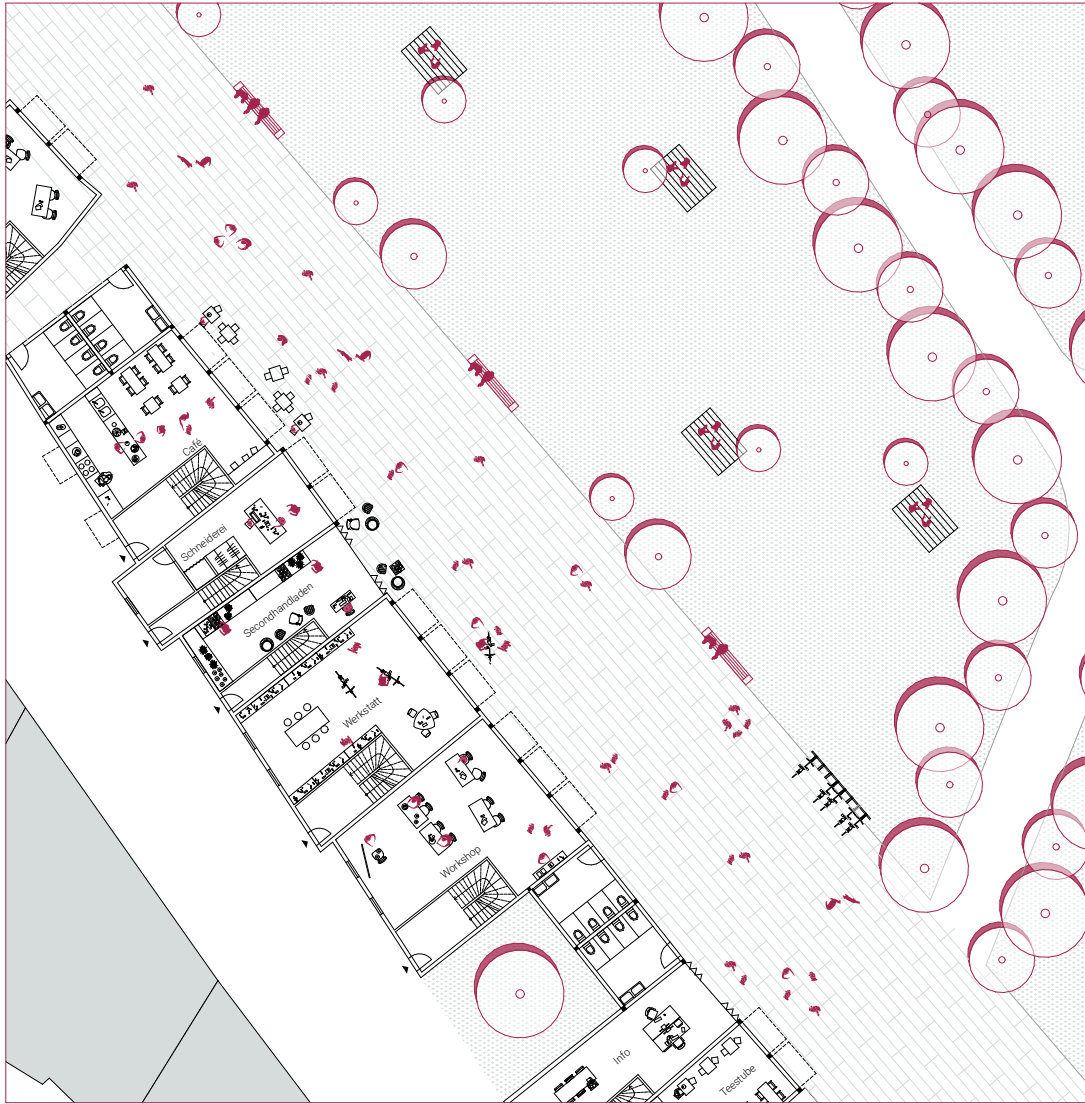
# Promenadencafé



Erdgeschoss

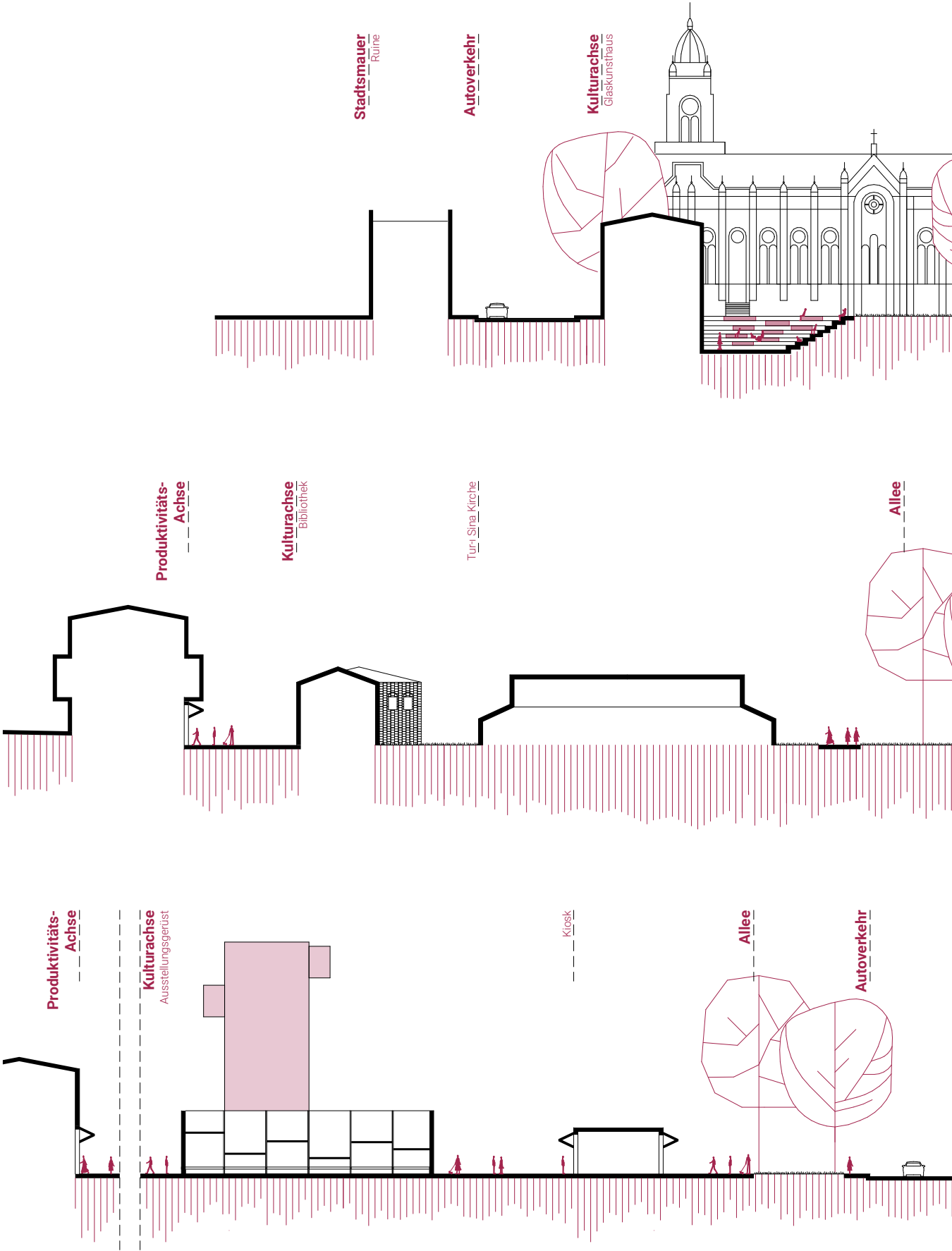


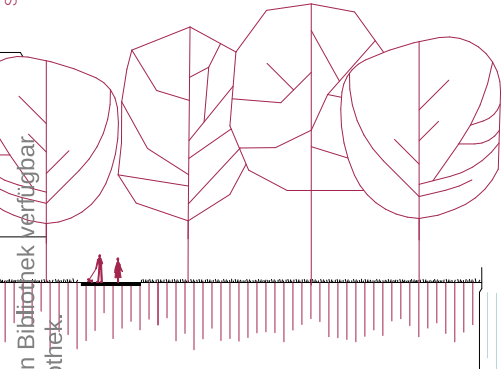
## Raum der Produktivität



Erdgeschoss



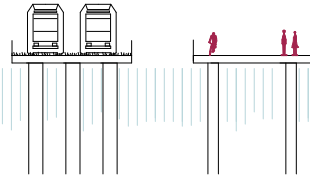




Straßenbahn

Radverkehr

Fußverkehr



Schnitt Kulturachse  
M 1:500

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Autoverkehr

Allee

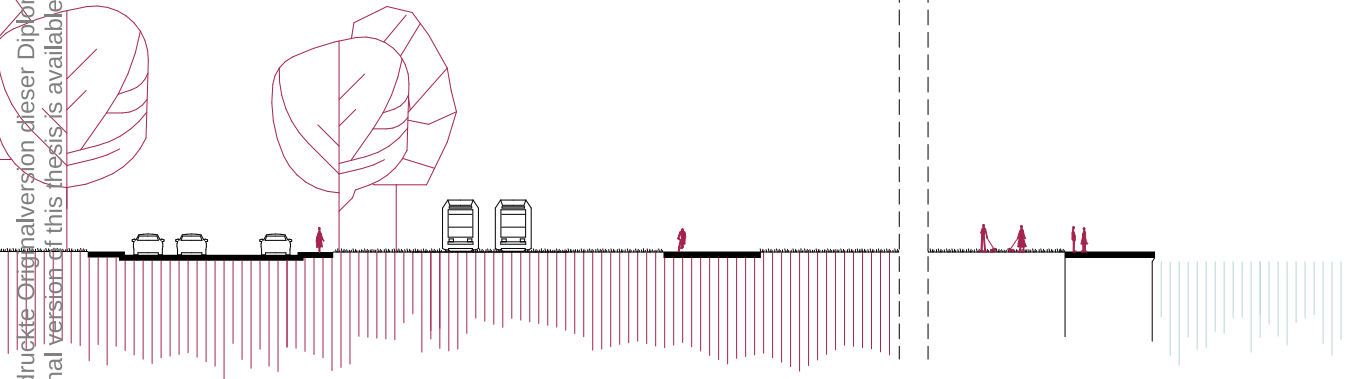
Straßenbahn

Grünraum

Radverkehr

Fußverkehr

Promenade



Schnitt Produktivitäts-  
Kulturachse  
M 1:500

Allee

Straßenbahn

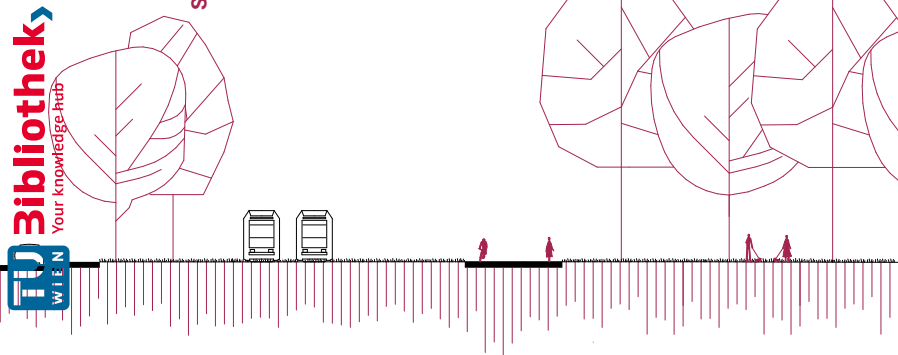
Grünraum

Radverkehr

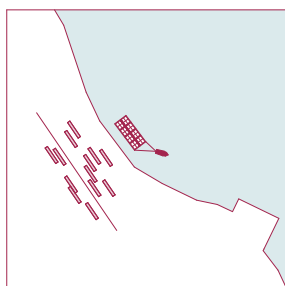
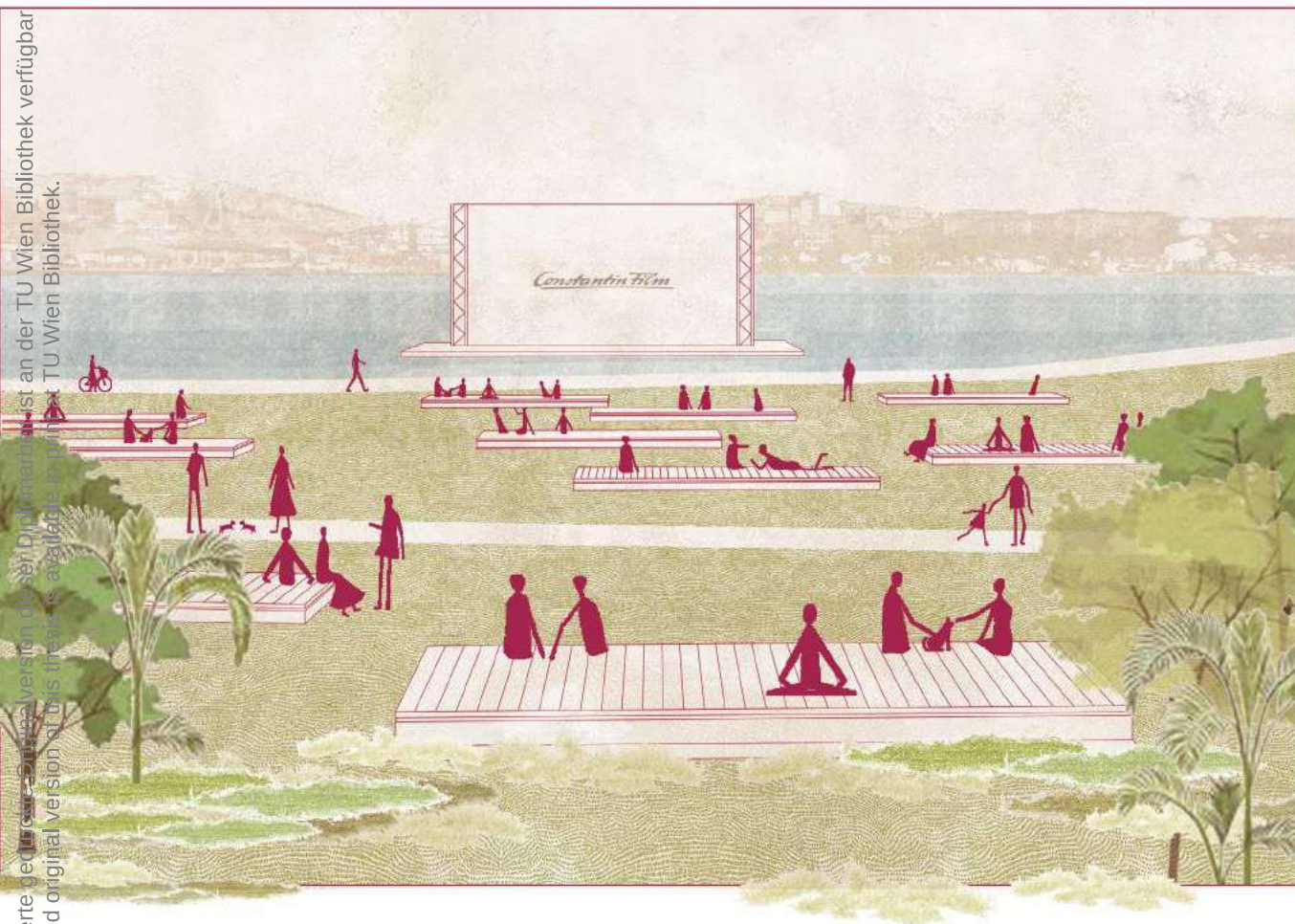
Fußverkehr

Grünraum

Fähre-Station

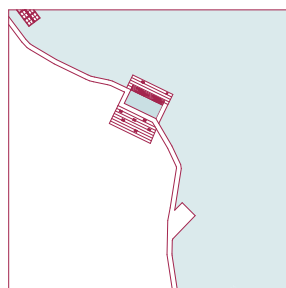


Schnitt M 1:500



### Freiluftkino

Das historische Stadtgebiet Balat ist bekannt für seine Film- und Serienproduktionen. Nun sollen nicht nur Serien gedreht werden, sondern es soll auch die Möglichkeit bestehen diese an der Küste gemeinsam mit der Nachbarschaft anzusehen. Tagsüber wird hier auch Sportunterricht (Yoga, Pilates etc.) mittels der Leinwand angeboten. Die schwimmende Plattform lässt sich auch entlang der Küste bewegen.



### Schwimmbecken, Promenade

Aus den Tagesberichten und der Analyse von Balat geht hervor, dass Jugendliche im Sommer trotz des Badeverbots im Goldenen Horn schwimmen und viele weitere Menschen sich zumindest an den Beinen erfrischen. Nun bietet ein Schwimmbecken die Möglichkeit, an Sommertagen das Wasser gefahrlos zu nutzen anstatt es nur zu sehen. Hierfür sind fixe Liegedecks geplant und im Café-Bereich gibt es öffentliche Umkleidekabinen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



**Raum der Produktivität & Interaktion**

Die ehemalige Autoverkehrsstraße entlang der historischen Küstenstraße wurde umgeplant in eine autofreie Zone um eine Verbindung zum Grünraum aufzubauen. Erdgeschosszonen mit Garagen und Depots wurden neu gedacht und in Produktivitätsstätten mit verschiedenen kreativen Nutzungen umgeplant. Hier wird zukünftig auf einer interaktiven Ebene der Austausch von Wissen, Kreativität und Produktivität stattfinden.





Kunstraum "BALArT" am Platz

## Verzeichnis

### Literatur

- Kuba, Dogan: Istanbul an urban history, - Byzantion, Constantinopolis. Istanbul 1997.
- Çelik Alexander, Zeynep: The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century. Seattle: University of Washington Press, 1986.
- Wiener, Müller: Bildlexikon zur Topographie Istanbuls. Tübingen 1977.
- Freely, J.: Galata: a guide to Istanbul's old genoese quarter. Istanbul 2000.
- İlter, İsmet: Bogaz ve Halic geçişlerin tarihçesi. Istanbul 1973.
- Yücetürk, Eser: Halic silüetinin oluşum - değişim gücü. Istanbul 2001.
- Kılıç, A., Yenen, Z.: "Haliç İçin Bir Planlama Önerisi", İSKİ Haliç. Istanbul 2001
- Bezmez, Dikmen: The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of Haliç (the Golden Horn). Istanbul 2008.
- Belge, Murat: Başka Kentler Başka Denizler. Istanbul 2004.
- Eyice, Semavi: Halic ve tarihçesi. Istanbul 2001.
- Karakisi, Melda: Balat'ta Musevi Yerleşmesinin Fiziksel ve Sosyo-Kültürel Değişimin incelenmesi, Technical University , 1999.
- Yılmaz, G. I.: Haliç Kıyı Şeridinde Sanayileşme İle Ortaya Çıkan Kentsel Dönüşüm, Yıldız Technical University İstanbul, 2008.
- Tezcan Dikmen: Haliç sorunları ve çözüm yolları, Istanbul Bogazici Üniversitât. Istanbul 1977.
- Nihal E., Safiye A.: Soylulaştırmanın Gündelik Hayattaki Görünümleri: Balat'ın Mekânsal ve Sosyal Dönüşümü, Journal of Urban Studies, 2018

### Onlineresourcen

- <https://www.tarihiistanbul.com/tarihi-galata-bolgesi-ve-galata-kulesi/>
- [https://www.mimarizm.com/makale/mehmet-alper-ile-cibali-tutun-ve-sigara-fabrikasi-ndan-ka-dir-has-universitesi-ne\\_113537?sourceld=113527](https://www.mimarizm.com/makale/mehmet-alper-ile-cibali-tutun-ve-sigara-fabrikasi-ndan-ka-dir-has-universitesi-ne_113537?sourceld=113527)
- <https://www.arkitera.com/proje/halic-tersanesinden-kent-laboratuvarina/>
- <https://www.tarihiistanbul.com/istanbul-surlari-ve-sur-kapilari/>
- <http://itfaiye.ibb.gov.tr/tr/istanbul-yanginlari.html>
- <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=T1>
- <https://siyasetdergisi.com.tr/trakyanin-sanayi-tekirdag/>

Alle Internetseiten zuletzt abgerufen am 31.01.2023

## Abbildung

Abb. 1 <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/75125>

Abb. 2 [http://bellek.beyoglu.bel.tr/download/Harita\\_serjisi\\_Katalog.pdf](http://bellek.beyoglu.bel.tr/download/Harita_serjisi_Katalog.pdf)

Abb. 3 [https://www.oldmapsonline.org/map/geoportost/gbvppn\\_738367281\\_58\\_2](https://www.oldmapsonline.org/map/geoportost/gbvppn_738367281_58_2)

Abb. 4 <https://www.geographicus.com/P/AntiqueMap/constantinople-sduk-1840>

Abb. 5 <https://www.istanbulium.net/2017/06/eski-istanbul-haritalari.html>

Abb. 6 <http://www.istanbulurbandatabase.com>

Abb. 7 <https://de.wikipedia.org/wiki/Konstantinopel>

Abb. 8 <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/beyoglu-arsivi-haritalar/>

Abb. 9 <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/75125>

Abb. 10 <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/beyoglu-arsivi-haritalar/>

Abb. 11 Karte nachgezeichnet: Tümertekin, E.: Istanbul Şehri ve Çevresinde Sanayi: Özellikler ve Dağılışı. Istanbul 1970.

Abb. 12 Karte nachgezeichnet: [https://www.researchgate.net/figure/Figure-1-Industrial-Sitesand-Industry-Associationsin-Halic-Region-1950-Tuemertekin-1997\\_fig1\\_328449891](https://www.researchgate.net/figure/Figure-1-Industrial-Sitesand-Industry-Associationsin-Halic-Region-1950-Tuemertekin-1997_fig1_328449891)

Abb. 13 <http://www.istanbulurbandatabase.com>

Abb. 14 <http://www.eskiistanbul.net>

Abb. 17 - 20 <https://istatistik.istanbul/index.html>

Abb. 21 [https://www.researchgate.net/figure/istanbul-World-heritage-map-source-istanbul-metropolitan-municipality-2003\\_fig1\\_321148118](https://www.researchgate.net/figure/istanbul-World-heritage-map-source-istanbul-metropolitan-municipality-2003_fig1_321148118)

Abb. 22 - 31 eigene Darstellung

Abb. 32 - 38 eigene Zeichnung

Abb. 39 - 40 Karte gezeichnet: Google Maps

Abb. 41 - 48 selbsterstellte Karten

Abb. 49 - 51 eigene Darstellungen

Abb. 52 Bild nachgezeichnet: <https://bayaiyi.com/balat-rehberi/>

Abb. 53 eigene Karte

Abb. 54 nachgezeichnet: Masterarbeit, Melde Karakis, „Balat#ta Musevi Yerlesimin Fiziksel ve sosyo-kültürel degisim bağlamında incelenmesi, Istanbul Technische Universität, 1999

Abb. 55 - 57 eigene Bilder

Abb. 58 Masterarbeit, Melde Karakis, „Balat#ta Musevi Yerlesimin Fiziksel ve sosyo-kültürel degisim bağlamında incelenmesi, Istanbul Technical University, 1999

Abb. 59 - 76 eigene Bilder

Abb. 77 eigene Zeichnung

Alle weiteren Darstellungen und Pläne sind von Verfasserin erstellt.



## **Danksagung**

Danke Anne, danke Baba für die bedingungslose Unterstützung während meinem gesamten Weg und für alles was ihr mir beigebracht habt. Ohne euch beiden wäre ich nicht da, wo ich heute bin.

Danke an Ass. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Markus Tomaselli für die konstruktive Kritik, lehrreiche Feedbacks, Unterstützung und Tipps, die mich bei der Ausarbeitung weiter gebracht haben. Danke an Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Lehner Erich für die informativen und spannenden Gespräche.

Danke an Familie und Freunde, die mir während meiner gesamten Studienzeit Mut zugesprochen haben und mir mit Ratschlägen zur Seite stehen.



© TU Wien Bibliothek. This is a pre-proof version of the manuscript. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

