

Urban Galata

Handlungspraktiken zur Rauman eignung und Besetzung
von öffentlichem Straßenraum.

-

Feldstudie in Istanbul s Geschäftsviertel.



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Urban Galata
Handlungspraktiken zur Rauman eignung und Besetzung
von öffentlichem Straßenraum. Feldstudie in Istanbuls
Geschäftsviertel.

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

Associate Prof. Dipl.-Ing. Dr.in techn.
Angelika Psenner

E260-01
Forschungsbereich Städtebau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Serra Ateş
01604782

Wien, am 26.09.2025

ABSTRAKT DE

Der Altwarenhändler direkt vor dem Galata-Turm ist da. Er preist laut schreiend seine Ware an. Eine alte Frau handelt um den Preis der Matratze. Die Menschen kommen und gehen. Die Warteschlange vor dem Turm reicht bis zum Mais-Wagen.

Die Nutzung des urbanen Raums und die Handlungspraktiken der Menschen im Straßenleben prägen das Bild einer Stadt. Die Straßen definieren nicht nur geometrische Orte, sondern sie bilden Alltagsräume für die Öffentlichkeit. Das Verständnis der Straßenräume unterscheidet sich jedoch, abhängig von der Handlung, von menschlichem Verhalten oder politischen und wirtschaftlichen Normen. Auch werden die urbanen Räume in unterschiedlichen Kulturkreisen unterschiedlich wahrgenommen.

Die Stadt Istanbul beinhaltet vielfältige spontane und ungeplante Aktivitäten im öffentlichen Raum. IstanbulInnen nutzen die Straßen nicht nur als einen Durchgangsraum, sondern sie verwenden den städtischen Raum auch für ihre häuslichen und kommerziellen Aktivitäten. Durch diese Art von Verständnis des urbanen Raums entstehen unklare Definitionen von öffentlichen und privaten Räumen, da urbane Räume in diesem Sinne auch für private Zwecke verwendet werden können. Viele dieser Aktivitäten im öffentlichen Raum sind illegal oder informell, werden aber größtenteils toleriert. Insbesondere das vielfältige und multikulturelle Galata-Viertel in Istanbul weist mit seiner bedeutenden Handels- und Konsumkultur spannende Beispiele für die informelle und spontane Raumbildung und Aneignung im urbanen Raum auf.

Wie sich die urbane Raumaneignung durch diverse Handlungspraktiken in dem Istanbul-Geschäftsviertel manifestiert, in welcher Weise sich die TagesbenutzerInnen des Galata-Viertels den Straßenraum aneignen und was solche mehrschichtigen Gebiete, die den menschlichen Aktivitäten eine besondere Bedeutung verleihen, für die Stadt und ihre BewohnerInnen bedeuten, wird in dieser Arbeit analysiert.

Außerdem beinhaltet der auf den ersten Blick unruhig und unregelmäßig wirkende Straßenraum ein in sich hoch organisiertes System. Die Unordnung, beziehungsweise die auf informelle Weise geplante Straßenordnung, machen die menschlichen Beziehungen und Handlungen im Galata-Viertel sichtbar. Dieses Phänomen der Besetzung und Raumaneignung durch diverse Handlungspraktiken kann als ein Instrument zur Förderung des Zusammenseins und der partizipativen Gestaltung und Nutzung von öffentlichen Räumen gesehen werden.

ABSTRACT EN

The junk dealer right in front of the Galata Tower is there. He is shouting loudly to sell his goods. An old woman bargains for the price of the mattress. People come and go. The queue from the tower comes up to the corn cart.

The use of urban space and the action practices of people in street life shape the image of a city. Streets not only define geometric places, but they form everyday spaces for the public. However, the understanding of street spaces differs depending on the action, human behaviour or political and economic norms. Urban spaces are also perceived differently in different cultural circles.

The city of Istanbul contains diverse spontaneous and unplanned activities in public space. Istanbul residents use the streets not only as a transit space, but they also use urban space for their domestic and commercial activities. This kind of understanding of urban space creates unclear definitions of public and private spaces, as urban spaces can be used for private purposes in this sense. Many of these activities in public space are illegal or informal, but largely tolerated. In particular, the diverse and multicultural Galata district in Istanbul, with its significant commercial and consumer culture, has exciting examples of informal and spontaneous space-making and appropriation in urban space.

How the urban appropriation of space manifests itself through diverse practices of action in Istanbul's business district, in which way the day users of the Galata district appropriate the street space, and what such multi-layered areas, which give human activities a special meaning, mean for the city and its inhabitants, were analysed in this work.

The street space, which at first glance seems restless and irregular, contains within itself a highly organised system. The disorder, or rather the street order planned in an informal way, makes the human relations and actions in the Galata quarter visible. This phenomenon of occupation and appropriation of space through diverse practices of action can be seen as an instrument for promoting togetherness and the participatory design and use of public spaces.

INHALT

1 EINFÜHRUNG | 9

1.1 Motivation | 10

1.2 Forschungsfragen und Struktur der Arbeit | 11

2 ISTANBULER STADTVIERTEL GALATA - BEYOĞLU | 15

2.1 Überblick zur Stadt Istanbul: räumlicher und kultureller Kontext | 16

2.2 Die Historische Halbinsel versus das Galata-Viertel:
historischer und wirtschaftlicher Kontext | 19

2.3 Zusammenhang zwischen der Stadtmauer um das Galatal-Viertel
und dem urbanem Raum | 24

2.4 Stadtmorphologie: Genese des Straßennetzes im Galata-Viertel;
historischer Vergleich zur Stadt Wien | 32

2.5 Geschäfts- und Gewerbeviertel Galata - Beyoğlu | 34

3 VERSTÄNDNIS VOM URBANEN RAUM | 57

3.1 Gemeinschaft & Gesellschaft | 60

3.2 Gruppierungen in der Stadt „Nerelisin hemşerim?“ | 65

3.3 Straßenraum als Verlängerung des Hauses | 68

3.4 Wohnraum als Verlängerung der Straße | 75

3.5 Der urbane Raum im Galata-Viertel: der Versuch einer „Cattus-Perspektive“ | 79

4 INFORMELLE RAUMBILDUNG | 93

4.1 Istanbul: Stadt des Handels und Konsums | 96

4.2 Fragen der Migration: Die informellen Siedlungen „Gecekondu“ | 101

4.3 Galata: Stadtviertel des Handels und Konsums | 106

4.4 Informelle Ökonomie und spontane Raumbildung | 110

5 RAUMANEIGNUNG DURCH HANDLUNGSPRAKTIKEN IN GALATA | 119

- 5.1 Straßenhändlerinnen und Straßenhändler | 126
- 5.2 Genderverhältnisse im urbanen Raum | 151
- 5.5 Spontane Lösungen: von Mikroarchitektur bis zu Stadtraumdetails | 155
- 5.4 Kooperatives Handeln und sozialer Zusammenhalt | 156

6 FELDSTUDIE: ÜBERGANGSRÄUME | 159

- 6.1 Galata - Brücke | 164
- 6.2 Die unterirdische Karaköy - Passage | 180
- 6.5 Bankenstraße | 192
- 6.4 Perşembe Basar - Tersane Straße | 208
- 6.5 Galata - Karaköy Küstengebiet | 220
- 6.6 Galata Turm - Gegend | 250

7 ORDNUNG VERSUS UNORDNUNG | 239

- 7.1 Kommerzielle Gentrifizierungsprozesse & Privatisierung
der öffentlichen Räume | 241
- 7.2 Galataport Projekt zum Vergleich | 245

8 SCHLUSSFOLGERUNG | 257

9 ANHANG | 261

- 9.1 Literaturverzeichnis | 262
- 9.2 Abbildungsverzeichnis | 269
- 9.5 Glossar | 277

1 Einführung

1 EINFÜHRUNG

Der urbane Raum hat im städtischen Gefüge eine zentrale Bedeutung und stellt eine wichtige Dimension des menschlichen Lebens dar. Abhängig von verschiedenen Kulturkreisen gibt es ein unterschiedliches Verständnis der Wahrnehmung von öffentlichen Räumen. Die Stadt Istanbul stellt eine Bühne für die vielfältige Nutzung, Besetzung und Aneignung des öffentlichen Raums dar.

In informellen, mobilen Wagen wird Reis mit Hühnchen serviert, auf leicht tragbaren Klappstischen werden Simit und Tee verkauft. AnglerInnen verbringen den ganzen Tag aus wirtschaftlichen Gründen oder nur aus freien Stücken auf der Galata-Brücke. SchuhputzerInnen, AltwarenhändlerInnen oder PapiersammlerInnen sind oft im urbanen Raum zu sehen. Viele dieser Aktivitäten sind illegal oder informell, aber gleichzeitig sind sie das Ergebnis einer gegenseitigen Vereinbarung zwischen den BürgerInnen.

1.1 MOTIVATION

In Istanbul, wo ich geboren und aufgewachsen bin, sind die Besetzung und Raumanneignung von öffentlichem Straßenraum und seine Nutzung für den privaten Bedarf sehr üblich. Meine Schule war das österreichische St. Georgs-Kolleg in Istanbul und befindet sich im Galata-Viertel. Daher hatte ich auf dem Schulweg jeden Wochentag die Möglichkeit, diese Straßenkultur zu beobachten. Nach meinem siebenjährigen Aufenthalt in Wien, auf dessen Straßen Ruhe und Ordnung herrschen, habe ich einen Blick in meine Vergangenheit geworfen und dadurch die Unordnung auf der Straße besser wahrgenommen. Später habe ich jedoch bemerkt, dass die auf den ersten Blick unruhig und chaotisch wirkenden Straßen eine auf informelle Weise geplante Straßenordnung beziehungsweise ein in sich selbst-organisiertes System besitzen.

Durch meine Beobachtungen habe ich auch erkannt, dass die Menschen meistens spontane Lösungen finden, um ihre Bedürfnisse im öffentlichen Raum zu erfüllen. Dazu wurden umfangreiche Typologien und Konstruktionen von Vorrichtungen entwickelt oder bereits existierende Vorrichtungen für mehrere Zwecke benutzt. Das zeigt ein partizipatives Verhalten der Menschen im öffentlichen Raum. Diese Beziehung zwischen Menschen und dem urbanen Raum wollte ich daher in ausgewählten Gebieten im Galata-Viertel analysieren und ihre wechselseitigen Einflüsse veranschaulichen.

1.2 FORSCHUNGSFRAGEN UND STRUKTUR DER ARBEIT

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in sechs Hauptkapitel. Im ersten Kapitel geht es um einen Überblick über die Stadt Istanbul und das Galata-Viertel sowie deren urbane Räume in räumlichem, kulturellem, historischem und wirtschaftlichem Kontext. Der Zusammenhang zwischen den alten Stadtmauern um das Galata-Viertel und dem urbanen Raum wird in dem Kapitel hervorgehoben und mit der ehemaligen Situation in der Stadt Wien verglichen.

Im zweiten Kapitel wird das Verständnis des urbanen Raums thematisiert. *Was bedeutet eigentlich der urbane Raum? Wie wird er wahrgenommen? Wie vielschichtig kann der Straßenraum gelesen werden? Wo differenziert sich der öffentliche Raum von dem privaten? Gibt es klare Antworten zum Begriff des urbanen Raums und kann er, je nach Handlung, menschlichem Verhalten oder politischen und wirtschaftlichen Normen anders verstanden und wahrgenommen werden? Kann man den urbanen Raum in unterschiedlichen Kulturkreisen anders lesen? Wie hat sich das Verständnis des urbanen Raums in Istanbul von der Vergangenheit bis zur Gegenwart verändert? Wie diese öffentlichen Räume wahrgenommen und verstanden werden, wird in diesem Kapitel bearbeitet. Darüber hinaus wird versucht anhand der Perspektive der in Istanbul frei lebenden Katzen, die öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räume zu verstehen und weiterzudenken.*

Das nächste Kapitel konzentriert sich auf die Raumbildung, welche durch informelle Aktivitäten im öffentlichen Raum geprägt wird. Dabei werden informelle und illegale Tätigkeiten unterschiedlichen Ausmaßes und unterschiedlicher Größenordnung erwähnt. Hier wird auch die Handels- und Konsumkultur der Stadt Istanbul und des Galata-Viertels dargestellt. *Welche Rolle spielen die Informalität und die informelle Raumbildung in der Stadt? Weist „informell“ nur eine negative Bedeutung auf? Können die bereits existierenden, informellen Aktivitäten für die zukünftigen städtebaulichen Interventionen einfach ignoriert werden?*

In Istanbul kommen die Aneignung und die Besetzung der städtischen Räume in unterschiedlichen Maßstäben und Formen vor: von mobilen Verkaufswagen bis zu den informellen Siedlungen, den „Gecekondular“. Die Menschen verwirklichen ihre häuslichen und kommerziellen Aktivitäten auch im urbanen Raum und das Geschäftsviertel Galata zeigt vielfältige Beispiele zu diesem Thema. *Wie manifestiert sich daher die urbane*

Raumaneignung durch die Handlungspraktiken im Galata-Viertel? In welcher Weise eignen sich die NutzerInnen den Straßenraum an? Warum und wie finden so viele häusliche, kommerzielle oder informelle Aktivitäten im Außenraum statt? Diese Fragen begleiten die LeserInnen im vierten Kapitel der Arbeit.

Ausgehend von einer Feldstudie wird im fünften Kapitel versucht, die Beziehung zwischen dem urbanen Raum und dem Menschen und ihre wechselseitigen Einflüsse anhand von ausgewählten Gebieten zu verstehen. Es gibt einen Überblick, wie die ausgewählten Übergangsräume funktionieren, die mit allen möglichen Formen der Selbstorganisation geschaffen wurden und zu einer einzigartigen Form der Aneignung zusammengeführt werden. Ziel dieses Kapitels ist es nicht, alle Formen der Nutzung des öffentlichen Raums im Galata-Viertel aufzuzeigen, sondern die Vielfalt der Nutzung des urbanen Raums in einem begrenzten Gebiet wahrzunehmen und zu visualisieren.

Das letzte Kapitel der Arbeit beschäftigt sich mit den kommerziellen Gentrifizierungsprozessen im Galata-Viertel. Worin sich der informelle Straßenraum von dem geplanten neuen Straßenraum, welcher durch kommerzielle Gentrifizierungsprozesse und durch Privatisierung durch Großprojekte von Immobilienfirmen gebildet wird, unterscheidet, wird in diesem Kapitel behandelt.

2 Istanbuler Stadtviertel Galata - Beyoğlu

2 ISTANBULER STADTVIERTEL GALATA - BEYOĞLU

„Pera und Galata, die einzigen belebten Stadtteile Konstantinopels, gehören zu keinem Land, aber gleichzeitig zu jedem Land, hier wendet jedes Land seine eigenen Gesetze an, übt seine eigene Religion aus, verwendet sein eigenes Geld, verteilt seine eigenen Briefe. Hier befinden sich die verschiedenen Banken, Konsulate und Botschaften, Basare, Kirchen und Kapellen, einschließlich der tanzenden Derwische, die sich an bestimmten Tagen zeigen.

Die Straßenverkäufer, die den ganzen Tag über ihre verschiedenen Waren anpreisen, zählen 60.000: Wasserträger, Gepäckträger, Sämfenträger, die Sie in einer reizenden Sänfte zum Essen ausführen wie die alten Damen in Bath: Albaner, Holzfäller aus Kleinasien, persische Eseltreiber, Montenegriner, Kroaten und einheimische Türken bilden eine vielseitige Bevölkerung, die in der Welt ihresgleichen sucht.“ (Elliot 1895: 54-55, Übersetzung: S. Ates)

2.1 ÜBERBLICK ZUR STADT ISTANBUL: RÄUMLICHER UND KULTURELLER KONTEXT

Istanbul liegt im Westen der Türkei und dehnt sich circa 50 km in Nord-Süd-Richtung und rund 100 km in Ost-West-Richtung aus. Die Grenzen der Stadt werden im Norden durch das Schwarze Meer und im Süden durch das Marmarameer bestimmt. Daher ist sie eine Küstenstadt und besitzt eine Transitlage zwischen dem europäischen und dem asiatischen Kontinent. Sie unterscheidet sich von anderen Küstenstädten, da durch sie das Meer fließt. Der Bosphorus, die Meeresstraße zwischen Europa und Asien, verbindet beide Meere miteinander und besitzt auf der europäischen Seite einen Meeresarm, dieser heißt das Goldene Horn. Das Goldene Horn ist ein wichtiger Ort für Istanbul, da es in dem europäischen Teil der Stadt die Historische Halbinsel, die sogenannte Altstadt bestimmt. „Die Halbinsel Stamboul war wohlhabendes Handelszentrum der Antike, kaiserliche Residenzstadt Konstantinopel und Hauptstadt des Osmanischen Imperiums.“ (Bohle/Dimog 2014: 28)

Die Architekturgeschichte der Stadt reicht von der byzantinischen Ära, der Kaiserzeit von Konstantinopel, dem Osmanischen Reich bis zur türkischen Moderne, der neuen Republik Atatürks und darüber hinaus. Diese vielfältige Geschichte der Stadt hat eine große Anzahl von unterschiedlichen Architektursprachen hervorgebracht. Heute spricht man von einem grenzenlos expandierenden Stadtgewebe. Istanbul ist derzeit mit rund 16 Millionen EinwohnerInnen die fünfzehntgrößte Metropole der Welt (vgl.

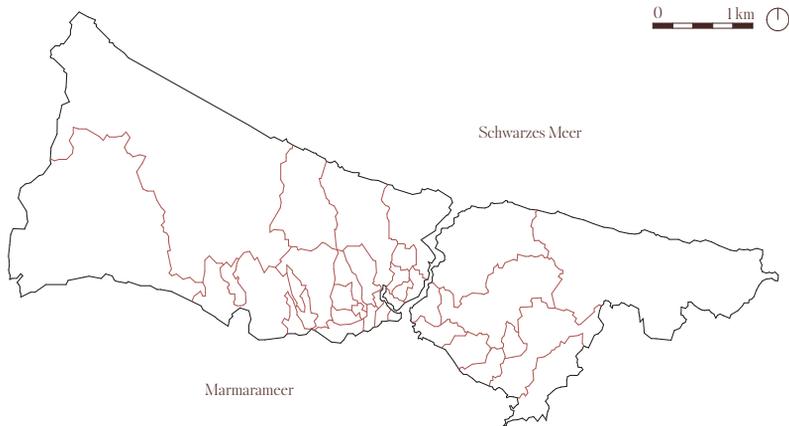


Abb.1 Istanbul-Karte (1:1.500.000)

Infoplease 2022) und erlebt immer noch ein gigantisches Wachstum. Bei diesem Stadtwachstum spielen selbstverständlich unterschiedliche Faktoren eine Rolle. Das lineare Wachstum Istanbuls in Ost-West-Richtung entlang der Küste wurde nicht nur durch geografische Faktoren beeinflusst, sondern auch durch Planungspraktiken. Durch diese Praktiken wurde in der jüngeren Vergangenheit versucht, die auf verschiedenen Seiten verstreuten Teile der Stadt miteinander zu vernetzen und auf informelle Reflexe, die sich gegen diese Planungseingriffe entwickelt haben, zu reagieren. Diese kontinuierliche Spannung zwischen der modernistischen Planungspraxis, die versucht, die Stadt zu disziplinieren, und den informellen Reflexen, die sich dagegen entwickeln, bestimmt die Wahrnehmung von Öffentlichkeit und die Qualität der öffentlichen Räume. (vgl. Güner 2017: 2-5)

„Das berühmte Spiel mit dem großen Deal ist das Motto des Brettspiels Monopoly. Der Klassiker über Mieten, Macht und Moneten und die beste Strategie für Investitionen in Hotels und Häuser ist mit dem Baugoldrausch in Istanbul in die Realität übertragen worden. Ein Dauerhämmern und Endlosbaggern in einem Gebiet auf einer Riesenspielfläche von über 5.400 Quadratkilometern, einer Ost-West-Ausdehnung von 100 Kilometern und über 50 Kilometern in Nord-Süd-Richtung.“ (Bohle/Dimog 2014: 19) Istanbul ist aufgrund politischer Entscheidungen und Ambitionen zur Bühne dieses Monopoly-Spiels gewor-

den. Anstatt die Brücken, Flughäfen oder Kanäle nach Plänen zu bauen, wurde in dieser Stadt begonnen, Pläne erst nach der Errichtung dieser Mega-Projekte zu erstellen. Somit entstand ein unkontrolliertes Mega-Wachstum ohne Bürgerbeteiligung oder Transparenz. Die wirtschaftlichen, politischen und industriellen Forderungen wurden über die Grundbedürfnisse der BewohnerInnen gestellt. Der im Sommer 2015 geschehene Versuch der Errichtung eines Einkaufszentrums im Gezi-Park-Areal und die daraus folgenden Gezi-Proteste für das Recht auf die Stadt zeigten das Interesse an der Stadtentwicklung.

Die IstanbulInnen nutzen ihren städtischen Raum vielfältig. Nicht nur im Rahmen von Protesten wie die Gezi-Proteste, sondern auch durch die vielfältige Besetzung und Aneignung des urbanen Raums, die in den folgenden Kapiteln detaillierter thematisiert werden, kann man ihren Wunsch nach aktiver Partizipation verstehen. Durch das partizipative Verhalten der Menschen verändert sich auch das Bild der Stadt ständig. *„In der türkischen Tradition wird seit jeher der städtische Raum als Aktionsfläche betrachtet, die dem privaten Raum ganz selbstverständlich zugeordnet werden kann.“* (Bohle/Dimog 2014: 276) Einer der Orte in Istanbul, wo diese aktive Nutzung der Straßen gut beobachtet werden kann, ist das Stadtviertel Galata - Beyoğlu, das sowohl wegen seiner historischen Bedeutung als auch wegen seiner heutigen Lebendigkeit bekannt ist.



Abb.2 Gezi-Proteste am Taksim Platz

2.2 DIE HISTORISCHE HALBINSEL VERSUS DAS GALATA-VIERTEL HISTORISCHER UND WIRTSCHAFTLICHER KONTEXT

Seit der byzantinischen Zeit war Istanbul eine Weltstadt, die von Menschen aller Nationalitäten bewohnt wurde und sich in einem kosmopolitischen Umfeld entwickelte. Während die Muslime im Zentrum der Historischen Halbinsel lebten, wohnte die Mehrheit der Ausländer im Galata-Viertel. (vgl. İnalçık 1986: 229)

Die beiden durch das Goldene Horn getrennten Teile Istanbuls, die Historische Halbinsel und die gegenüberliegende Galata-Region, haben sich von Anfang an als Vertreter zweier unterschiedlicher Umgebungen entwickelt. Galata, als genuinesische Siedlung vor der Eroberung von Konstantinopel 1453, lag gegenüber von Konstantinopel, dem mächtigen Zentrum von Byzanz. Diesen Status behielt es auch nach der Eroberung bei. Vor allem im 19. Jahrhundert entwickelte sich Galata als Verwaltungs- und Siedlungszentrum des Osmanischen Reiches. Es wurde in den damaligen fremdsprachigen Zeitungen „Stamboul“ genannt und ist zum „Konstantinopel“ der Levantiner geworden. (vgl. Akin 1998: 18)

Die Historische Halbinsel, auch als Altstadt bekannt, ist das Herzstück des historischen und kulturellen Erbes Istanbuls. Sie beherbergt mehrere ikonische Wahrzeichen wie die Blaue Moschee, die Hagia Sophia und den Topkapi-Palast, die die osmanische und byzantinische Vergangenheit der Stadt widerspiegeln. Die Menschen, die in dieser Region leben, sind, wie oben beschrieben, überwiegend Muslime, mit einer Mischung aus verschiedenen Ethnien wie Türken, Kurden und Araber.

Galata und seine Erweiterung Pera hingegen, die sich gegenüber der Historischen Halbinsel am Goldenen Horn befinden, waren überwiegend europäische und levantinische Siedlungen. Damals war Galata eines der bevölkerungsreichsten Minderheitenviertel der Stadt und machte ein Zehntel der Bevölkerung Istanbuls aus. (vgl. Mantran 1985: 20) Historisch gesehen war es ein vielfältiges und multikulturelles Gebiet, das auch heute noch seinen kulturellen Reichtum bewahrt hat, mit einer Mischung aus verschiedenen Gemeinschaften. Die Region besitzt ein kosmopolitischeres und moderneres Erscheinungsbild im Vergleich zur Historischen Halbinsel. Daraus folgend bedeutet das Überqueren der Galata-Brücke vom Galata-Viertel in Richtung der Historischen Halbinsel, die Moderne zu verlassen und in die Vergangenheit einzutreten. (vgl. Köse 2009: 95)

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Galata/Pera zu einem wichtigen Einkaufsviertel. Es wurde ein wirtschaftliches Zentrum, in dem Einkaufen und Konsum im Mittelpunkt standen. Die berühmte Grand Rue de Pera, die heutige Istiklal Straße, und ihre Seitenstraßen wiesen die höchste Dichte an westlichen Geschäften auf. (vgl. Çelik 1986) Daneben war aber die Altstadt auf der Historischen Halbinsel auch ein prominenter Standort für Geschäfte und Unternehmen.

Istanbuls Bankiers, Kaufleute, BesucherInnen der Stadt oder Flüchtlinge ließen sich Villen, Wohnungen, Hotels, Clubs, Restaurants, Cafés und Vergnügungslokale bauen. Doch all diese Aktivitäten fanden in den engen, dunklen, manchmal staubigen und manchmal schlammigen Straßen des Galata-Pera-Viertels statt, die historisch gesehen die „andere Seite“ der Altstadt darstellten, in die fremde Stile eindringen durften und in der sich schließlich alle Ausländer und Nicht-Muslime niederließen, die in sozioökonomischer Hinsicht auf dem Vormarsch waren. (vgl. Cezar 1994)

Evliya Çelebi zufolge gab es in den 1650er Jahren acht Basare in verschiedenen Teilen von Galata. Zu dieser Zeit waren die meisten HändlerInnen, die wertvolle Waren kauften und verkauften, GriechInnen und EuropäerInnen. Galata war zum Knotenpunkt des Handels zwischen Istanbul und Europa geworden. Insbesondere die Vielzahl der Basare und Geschäfte zeigte die soziale und wirtschaftliche Vielfalt der Region. (vgl. Erdoğan/Şenyurt 2005: 25)

„Wenn Sie eine levantinische Frau fragen, was ihr Mann beruflich macht, wird sie in neun von zehn Fällen antworten, dass er nach Galata geht: Der Besuch in Galata verleiht einer Person eine gewisse soziale Stellung und zeigt, dass sie ihren Lebensunterhalt mit Börsenspielen, Maklertätigkeiten und verschiedenen Finanzgeschäften verdient.“ (Bareilles 2005: 58, Übersetzung: S. Ates)

Im 19. Jahrhundert erlebte das Galata-Viertel erste Stadterneuerungsprozesse von Istanbul. Der Grund, warum Galata der Ausgangspunkt für diese Stadterneuerung war, lag darin, dass Galata und Beyoğlu dichter besiedelt und ihre Gebäude sorgfältiger gebaut waren. Außerdem waren die meisten von ihren BewohnerInnen schon einmal in Europa und verstanden, was die kommunalen Dienstleistungen bedeuten. Man ging davon aus, dass der Ausgangspunkt Galata ein gutes Beispiel für andere Stadtteile sein würde. Die erste Stadtverwaltung von Galata und Beyoğlu trug den Namen „Sechster

Stadtbezirk”, was der beste Hinweis darauf ist, dass die Stadtverwaltung mit dem Ziel gegründet wurde, sie wie eine europäische Stadt aussehen zu lassen. Die Wahl dieses Namens wurde durch die Tatsache beeinflusst, dass das sechste Arrondissement das exklusivste und modernste Viertel von Paris ist. Flächenwidmungspläne, Straßenreparaturen, die Verlegung von Friedhöfen und die Eröffnung von Parks, die Organisation von Hygiene- und Gesundheitsfragen wie für Schlachthöfe oder Krankenhäuser sind wegweisende Beispiele in der Geschichte der Gemeinde des sechsten Bezirks. (vgl. Akın 1998: 86)

Außerdem wurde im Jahr 1858 mit der Pflasterung und Beleuchtung der Hauptstraßen begonnen und der Karaköy-Platz eröffnet. 1865 wurde der Beschluss gefasst, die Mauern von Galata abzureißen, was in kürzester Zeit geschehen sollte, und es wurden neue Straßen eröffnet, die dazu beitragen sollten, die physische Grenze zwischen dem sich rasch entwickelnden Galata und Beyoğlu zu beseitigen. (vgl. Ezzio/Barillari 1996: 11)

Diese Großprojekte und Stadtplanungen in Galata wurden zeitgleich mit denen im Westen durchgeführt und waren technisch und wirtschaftlich ähnlich. Der interessanteste Eindruck, der sich aus den zwischen 1848 und 1900 erschienenen französischen Tageszeitungen ergibt, ist, dass die städtebaulichen Arbeiten, die in europäischen Städten wie Paris und Wien im gleichen Zeitraum zu sehen waren, viele Ähnlichkeiten in den Beispielen von Galata und Pera aufweisen. Eines der wichtigsten Merkmale, das sich in den Zeitungen widerspiegelt, ist das Vorhandensein einer mehrdimensionalen, partizipativen städtischen Lebenskultur in der Region, die in der östlichen Welt nicht vorhanden ist. Es handelt sich um eine dynamische urbane Kultur, die offen für Entwicklungen ist. (vgl. Akın 1998: 550–551)

Hier lässt sich eine Struktur der Integration erkennen, die durch die Solidarität der Minderheiten bewirkt wird. Während die Region keine Beziehungen zum gegenüberliegenden Ufer des Goldenen Horns aufbauen kann, sind ihre Beziehungen zu Europa am intensivsten.

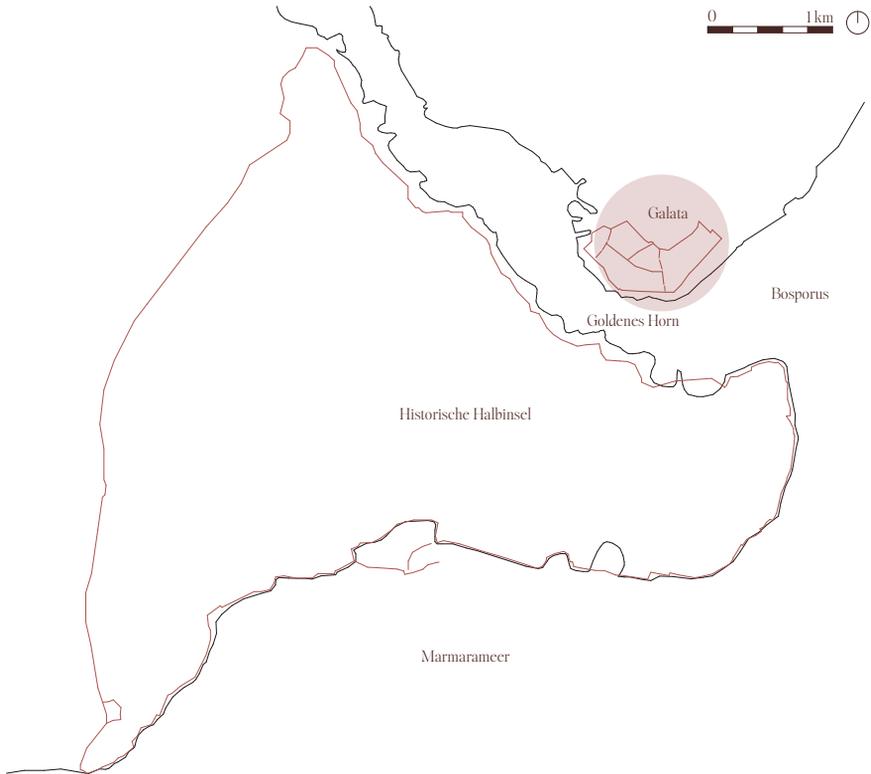


Abb.4 Galata-Viertel und die Historische Halbinsel (1:60.000)

2.3 ZUSAMMENHANG ZWISCHEN DER STADTMAUER UM DAS GALATA-VIERTEL UND DEM URBANEN RAUM

In einem Werk aus dem Jahr 447 heißt es, dass Konstantinopel wie das alte Rom in vierzehn Bezirke unterteilt war. Dreizehn dieser Bezirke befanden sich innerhalb der Stadtmauern, einer davon, Sakai, heute als Galata bekannt, lag auf dem gegenüberliegenden Ufer des Goldenen Horns. Der Name Sakai wurde bis zum 9. Jahrhundert verwendet, danach wurde er durch den Namen Galata ersetzt, zunächst für ein kleines Viertel und dann für das gesamte Gebiet. Der genaue Ursprung des Namens Galata ist unbekannt, aber das Gebiet wird auch Pera genannt. Pera bedeutet auf Griechisch „die andere Seite, jenseits“. Im 20. Jahrhundert wurden die alten griechischen Namen durch türkische Namen ersetzt. Die gesamte Region nördlich des Goldenen Horns, einschließlich des Stadtzentrums, das ursprünglich Pera hieß, wurde zu Beyoğlu; der Teil, in dem sich das Goldene Horn und der Bosphorus treffen, wurde zu Karaköy. Der Name Galata wird jedoch immer noch für das Ufer zwischen der Galata- und der Atatürk-Brücke verwendet, die das gegenüberliegende Ufer des Goldenen Horns mit der Altstadt verbindet. (vgl. Freely/Freely 2016: 15-14)

Im Jahr 1216 wurde Galata auf Befehl des Kaisers an die Genuesen übergeben. Die Genuesen regierten Galata als halb unabhängige Kolonie. Im 14. Jahrhundert begannen sie, das Gebiet mit Festungsanlagen zu umgeben und bauten das Areal und die Stadtmauern bis Mitte des 15. Jahrhunderts weiter aus. Der erste ummauerte Bereich im Jahr 1504 war das lange und schmale rechteckige Gebiet, das jetzt zwischen zwei Brücken am Goldenen Horn liegt. Um sich besser verteidigen zu können, errichteten die Genuesen später Mauern auf den Hügeln oberhalb des Goldenen Horns und errichteten im Jahr 1548 auf dem Gipfel ein Bauwerk, das als „Christus-Turm“ bekannt und im Laufe der Zeit in Galata-Turm umbenannt wurde. (vgl. ebd.: 14)

„Der Galata Turm ist die markanteste Silhouette unserer Stadt. Es ist ein Junge mit einem Kegel auf dem Kopf, der auf Zehenspitzen in der Menge steht und sich neugierig umsieht. Er ist kein Spitzbube, kein Schwätzer. Seit 1500 Jahren scheint er die Würde zahlloser Katastrophen und unbestimmter Gewalt zu besitzen, deren Zeuge er geworden ist. Vielleicht liegt es an der Gewohnheit der Sicherheits- und Feuerwachtendienste, die er von Zeit zu Zeit übernommen hat, dass er immer nachschaut, ob es uns gut geht. Aber seine Stadt liebt ihn auch sehr...“ (Önen 2020, Übersetzung: S. Ates)



Abb.5 Galata-Turm

Bei der Eroberung Konstantinopels im Jahr 1455 gaben die Genuesen Galata kampflos auf. Galata verlor damit seine Unabhängigkeit, aber solange die Genuesen das osmanische Recht befolgten und ihre Steuern zahlten, gewährte der Sultan des Osmanischen Reiches ihnen eine gewisse territoriale Autonomie. (vgl. Freely/Freely 2016: 16-17)

Galata, eine Siedlung gegenüber dem byzantinischen Konstantinopel und dem osmanischen Istanbul, die sich von diesem unterschied und während ihrer gesamten Geschichte, wie oben erwähnt, relativ autonom war, behielt diese eigenständige Identität bis zu einem gewissen Grad im 20. Jahrhundert und in der republikanischen Zeit bei. Vor allem in dieser letzten Periode haben sich neue Stadtentwicklungen von der traditionellen ummauerten Stadt nach Beyoğlu und von dort weiter nach Norden verlagert. (vgl. Yücel 2019: 90)



Abb.6 Mittelalterliche Karte von Konstantinopel

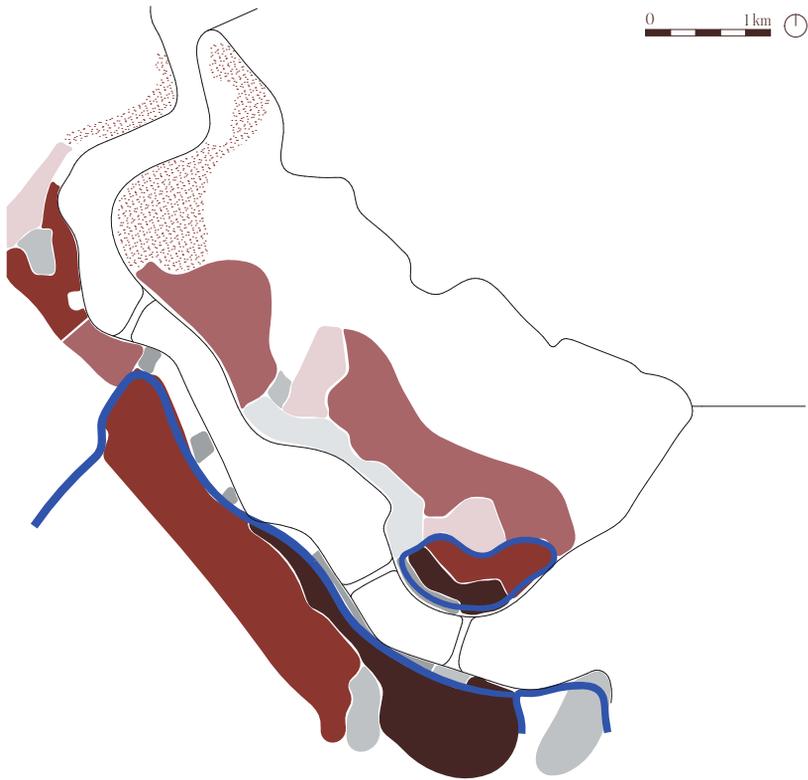


Abb.7 Räumliche Entwicklungen vor dem 18. Jahrhundert (1:60.000)

- | | | | |
|---|---------------------|---|--|
|  | Gewerbegebiet |  | Werft |
|  | dichtes Wohngebiet |  | Friedhof |
|  | lockeres Wohngebiet |  | Grünfläche |
|  | Mauern |  | Sondergebiet für Religion
& Bildung |
|  | Anlegestellen | | |

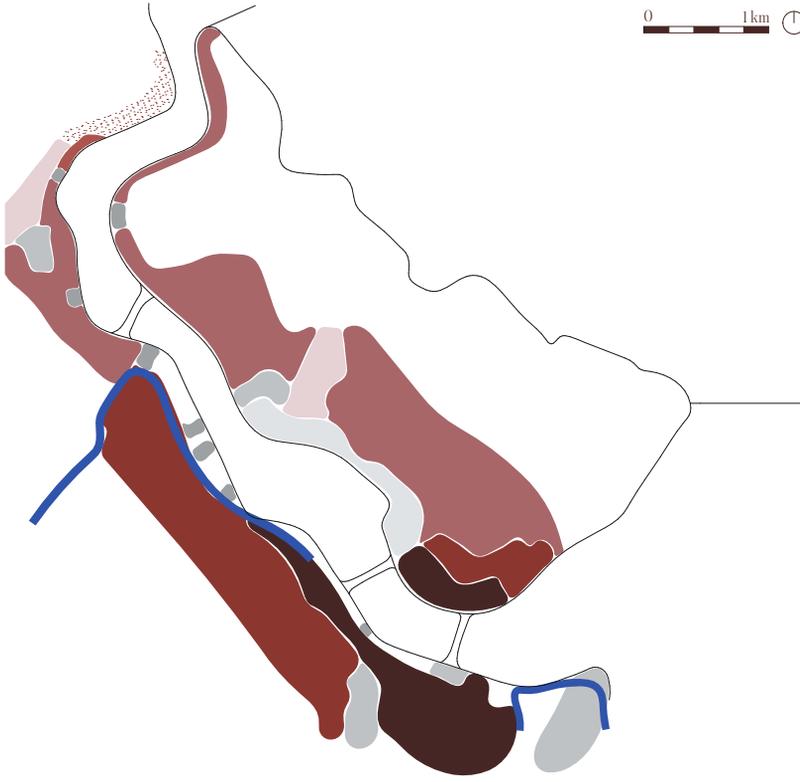


Abb.8 Räumliche Entwicklungen im 18. und 19. Jahrhundert (1:60.000)

- | | |
|---|--|
|  Gewerbegebiet |  Werft |
|  dichtes Wohngebiet |  Friedhof |
|  lockeres Wohngebiet |  Grünfläche |
|  Mauern |  Sondergebiet für Religion
& Bildung |
|  Anlegestellen | |

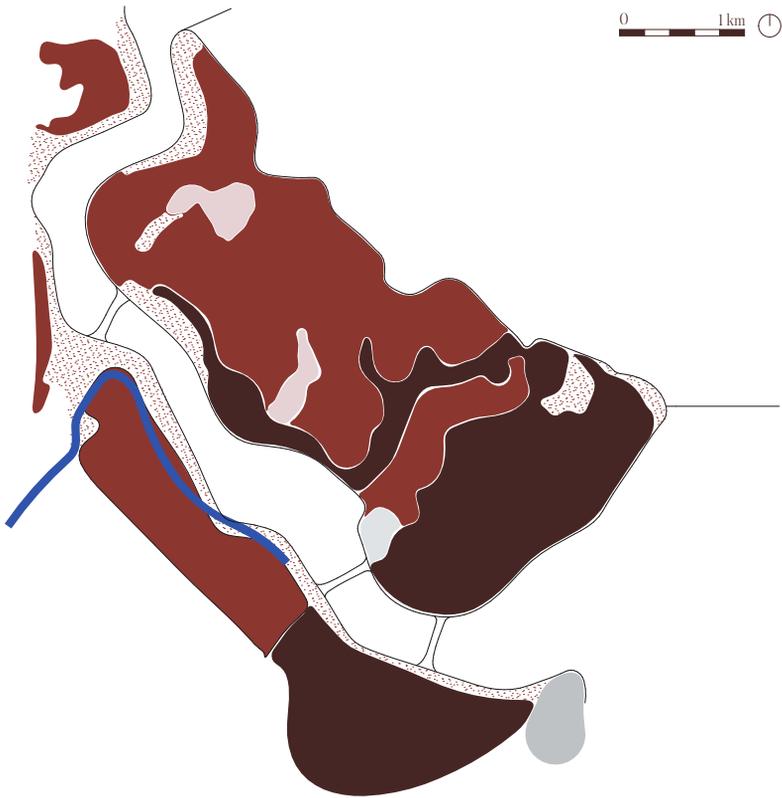
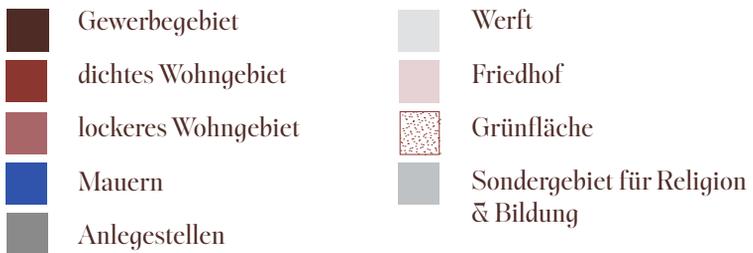


Abb.9 Räumliche Entwicklungen im 20. Jahrhundert und danach (1:60.000)



Mauern markierten städtische Peripherien; sie definierten wichtige Grenzen und Territorien in der Stadt. Vor der Eroberung der Stadt Istanbul und des Stadtviertels Galata begrenzten und markierten die Verteidigungsmauern die Grenzen von Galata. Sie betonten und beeinflussten die Form des Viertels. Wie in den anderen Hafenstädten siedelten sich in Galata verschiedene ethnische und religiöse Gruppen an. Im fünfzehnten Jahrhundert lebten ItalienerInnen, JüdInnen, ArmenierInnen und TürkInnen in Galata, jeder in seiner eigenen, durch Mauern getrennten Nachbarschaft. Doch im neunzehnten Jahrhundert änderten sich diese Hauptmerkmale der Mauern. Da sie in den Stadtzentren lagen, wurden sie zu Hindernissen zwischen dem alten Zentrum und den neu entstehenden Randbezirken. (vgl. Eckardt/Wildner 2008: 153-154)

„Mauern dienten jedoch nicht nur als Verteidigungselemente, sondern wurden auch zu wichtigen Komponenten bei der Gestaltung und Kontrolle des physischen, symbolischen, politischen und wirtschaftlichen Territoriums der Städte. Darüber hinaus dienten Stadtmauern dazu, den Ort zu definieren, an dem diese symbolischen, politischen und wirtschaftlichen Aktivitäten stattfinden konnten, wodurch zwei gegensätzliche räumliche Milieus entstanden: innerhalb und außerhalb der Stadtmauer. Zwischen diesem Innen und dem Außen verlief ein regelmäßiger Strom von Menschen, Waren, Geld und sogar Informationen.“ (ebd.: 141, Übersetzung: S. Ates)

Auch die Mauern des Galata-Viertels spielten eine große Rolle, sowohl bei der Verteidigung der Stadt, aber auch für das Verständnis des öffentlichen Lebens innerhalb und außerhalb des Viertels. Die Mauern von Galata entstanden mit einem Befestigungssystem, das im Laufe der Zeit entsprechend den Bedürfnissen der Stadt innerhalb der Stadtmauern erweitert wurde. Die im Mittelalter nach den Grundprinzipien der Grenzziehung und der Gewährleistung der Sicherheit errichteten Befestigungen haben unter den komprimierten Bauinseln bis ins 19. Jahrhundert weitgehend überlebt. Im neunzehnten Jahrhundert wurde beschlossen, dass die Stadtmauern von Galata aufgrund von Modernisierungsversuchen abgerissen werden sollten. (vgl. Coşkunca 2018: 55)

Galata liegt auf einem abschüssigen Gelände und weist eine dichte städtische Struktur auf. Im späten achtzehnten Jahrhundert wurden neue Stadtteile außerhalb der Mauern auf der Nordseite von Galata gebaut. Nach einiger Zeit jedoch schränkte die Mauer die Zugänglichkeit vom Wasser zu den oberen Stadtteilen ein. In dem Bemühen, die Stadt zu sanieren und den Verkehr zu erleichtern, wurden die Mauern von Galata nach dem Vor-

bild westlicher Städte abgerissen. Der Abriss der Mauern von Galata bot daher große Potentiale für die Bildung eines neuen Straßennetzes. Diese neuen breiten, geradlinigen, gepflasterten und bepflanzten Straßen wurden nach europäischen Vorbildern gebaut, die damals in osmanischen Städten noch weitgehend unbekannt waren. Da Galata Istanbuls Geschäfts- und Handelsviertel war, beeinflussten die neuen Straßen das öffentliche Leben stark. Heute, mehr als ein Jahrhundert später, existieren diese Straßen immer noch, wodurch die Spuren der alten Stadtmauern von Galata ebenfalls nach wie vor im zeitgenössischen Straßenmuster des Viertels sichtbar sind. (vgl. Eckardt/Wildner 2008: 155-154)

Obwohl die Historische Halbinsel und das Galata-Gebiet auf den gegenüberliegenden Seiten des Goldenen Horns nahe beieinander liegen, unterschied sich ihre städtebauliche Entwicklung stark voneinander. Im Fall der Historischen Halbinsel existieren immer noch alte Stadtmauern innerhalb des städtischen Gefüges. Das heißt, im Gegensatz zum Beispiel der Historischen Halbinsel, wo die Mauern nicht abgerissen wurden, sondern im städtischen Kontext bestehen blieben, wurden die Stadtmauern von Galata zerstört und zu städtischen Straßen umgestaltet. In diesem Fall ist die Umwandlung von Mauern im städtischen Kontext in einen öffentlichen Raum sehr deutlich. (vgl. ebd.: 151) In beiden Fällen tauchen Mauern oder Spuren von Mauern als öffentliche Räume wieder auf.



Abb.10 ehemalige Mauern von Galata

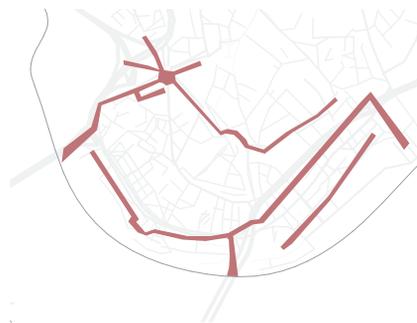


Abb.11 erneuerte Straßen von Galata im 19. Jhd.

2.4 STADTMORPHOLOGIE: GENESE DES STRASSENNETZES IM GALATA-VIERTEL; HISTORISCHER VERGLEICH ZUR STADT WIEN

Nach der Eroberung von Konstantinopel behielt Galata, wie im vorherigen Kapitel erwähnt, weiterhin seinen besonderen Status. Außerdem hat dieser Vorort aufgrund seiner Größe die Qualitäten einer Stadt. Dieser Stadtteil, der sich auf der einen Seite bis zum Hafen und auf der anderen bis zum Bosphorus erstreckt, bedeckt das gesamte Vorgebirge. (vgl. Hammer 1967: 75-76) Daher kann der Stadtteil Galata wegen seiner Größe und seiner Selbstständigkeit mit anderen Städten verglichen werden. Besonders der im vorangegangenen Abschnitt erwähnte Abriss der Mauern von Galata und die damit einhergehende Schaffung von öffentlichen Räumen weisen Ähnlichkeiten mit der historischen Entwicklung der Stadt Wien auf.

„Robert Dickinson, der über die Beziehung zwischen der Mauer und dem heutigen ›Stadt- bild‹ der europäischen Städte spricht, betont, dass der Verlauf der Straßen und die Anord- nung der Blöcke eine enge Anpassung an die Mauer zeigen, selbst wenn diese verschwunden ist.“ (Nelson 1961: 21, Übersetzung: S. Ates)

Die Mauern einiger Städte erschienen als öffentliche Räume, Stadtparks und Boule- vards wie die Wiener Ringstraße und die Pariser Boulevards wieder. Anstatt Stadt- mauern abzureißen, haben manche Städte alte Mauern in ihr sich veränderndes Stadt- gefüge integriert, wie in dem Fall der Historischen Halbinsel. Diese neue Koexistenz von Mauern und sich entwickelnden räumlichen Strukturen stellte Herausforderungen an die Nutzung der Mauern und ihrer Umgebung. Unabhängig davon, ob sie zerstört oder erhalten wurden, sind die Gebiete, in denen einst Stadtmauern standen, im All- gemeinen in städtische Räume umgewandelt worden, die der Öffentlichkeit dienen. (vgl. Eckardt/Wildner 2008: 141-142) Wien besaß ab den Zeiten des römischen Legionslagers Vindobona Befestigungsmauern rund um die Stadt. *„Der Schlüssel zur physischen Neu- gestaltung der Stadt lag eindeutig in der Beseitigung der Befestigungsanlagen.“* (Sutcliffe 1980: 55) Mit diesem Verständnis wurde im Jahr 1857 beschlossen, die Stadtmauern abzureißen, um die alte Stadt mit den neu entstehenden Vorstädten zu verbinden. 1859 wurde daher ein Wettbewerb für die Gestaltung der durch den Abriss der Stadtmauern entstandenen Freiflächen ausgeschrieben und aufgrund der aus dem Wettbewerb her-

vorgegangenen Lösungen ein Gesamtkonzept entwickelt. Daraus resultierend wurde im Jahr 1865 die noch unfertige Ringstraße eröffnet. Die Wiener Ringstraße entstand im Zusammenhang mit der Stadterweiterung unter Kaiser Franz Joseph. Sie wurde als dreibahnige Prachtstraße mit 150 öffentlichen Bauten wie Museen, Theatern, Konzertsaal, Universitäts- und Parlamentsgebäuden und 650 Zinshäusern geplant und folgt weitgehend dem Verlauf der alten Stadtmauern. Daher war die Ringstraße ein einzigartiger Fall, der zum Modell für andere Städte in der Welt wurde. (Aus den eigenen Notizen aus der Vorlesung Kunstgeschichte TU Wien, Dr.phil. Mag.art. Robert Stalla, 2018)

Wie in den vorherigen Kapiteln detaillierter beschrieben ist, wurden auch in den osmanischen Städten des neunzehnten Jahrhunderts die Mauern, ähnlich wie in Wien, stark verändert. Osmanische Botschafter, die in Europa lebten, beschrieben bei ihrer Rückkehr nach Istanbul mit großer Begeisterung die Boulevards, Parks, Plätze und Rasterpläne der europäischen Städte. In dieser Zeit entstand der Wunsch, die osmanischen Städte nach westlichem Vorbild umzugestalten. Das 19. Jahrhundert ist eine Periode der Verwestlichung nicht nur im städtischen Maßstab, sondern auch in vielen anderen Bereichen des Reiches. Galata war die erste Siedlung im Kaiserreich, die einen solchen Modernisierungsprozess durchlief. Viele neue städtische Standards und Ideen wurden in Galata zum ersten Mal umgesetzt, wobei der Abriss der alten Mauern und der Bau neuer Straßen an ihrer Stelle in den 1860er Jahren natürlich zum Bemerkenswertesten gehörte. (vgl. Eckardt/Wildner 2008: 155-154)



Abb.12 Vogelschau auf Wien von Norden, 1609

2.5 GESCHÄFTS- UND GEWERBEVIERTEL GALATA - BEYOĞLU

In der Vergangenheit wurden Galata und Beyoğlu in den Berichten einiger Schriftsteller und Reisender als ein gemeinsamer Name verwendet, was zu einigen Unklarheiten führte. Mit der Zeit wurde der Name Galata jedoch nur noch mit dem südlich gelegenen Hafen in Verbindung gebracht. Galata, die Region, in der lange Zeit die Handelsbeziehungen Istanbuls mit dem Westen aufgebaut und durchgeführt wurden, bewahrte nach der Eroberung Konstantinopels seine Eigenschaft als Hafenstadt weiter. (vgl. Akin 1998: 82-85) Heute wird die Galata-Region nur noch als Teil des Stadtbezirks Beyoğlu verstanden.

Istanbul besteht heute aus 59 Stadtbezirken, wobei 25 davon sich in dem europäischen Teil und 14 davon im asiatischen Teil befinden. Beyoğlu ist der drittkleinste Stadtbezirk von Istanbul und befindet sich auf der europäischen Seite der Stadt. Die offizielle Bevölkerungsanzahl des Bezirks beträgt 252.522, 67.565 davon haben einen migrantischen Hintergrund. (vgl. IOM 2019) Das Galata-Gebiet, das im Mittelpunkt dieser Studie steht, liegt, wie erwähnt, im Stadtteil Beyoğlu. Um Informationen über dieses Geschäfts- und Gewerbeviertel zu erhalten, wurden verschiedene Karten der Region Beyoğlu erarbeitet, die auf den folgenden Seiten zu sehen sind.

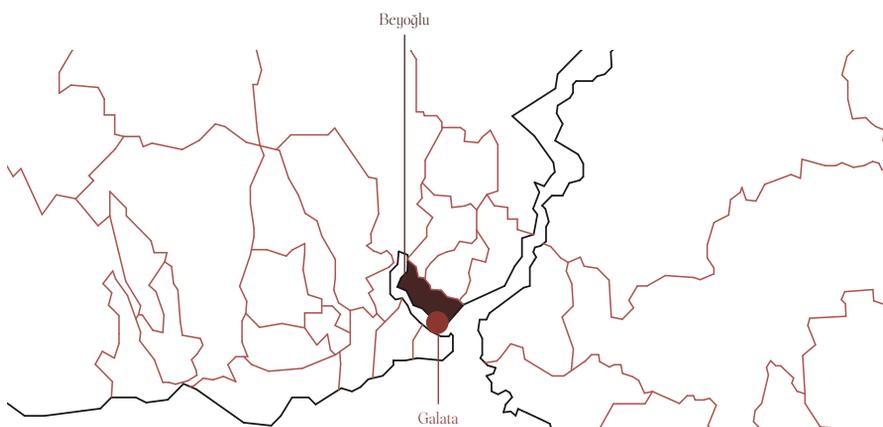


Abb.15 Lage von Beyoğlu und Galata in Istanbul

Um das Galata-Viertel und seine urbanen Räumen analysieren und verstehen zu können wurden neun Karten zu unterschiedlichen Themen erstellt. Dabei wurden zuerst die Lebensqualität und das Pro-Kopf-Einkommen in unterschiedlichen Gebieten von Beyoğlu veranschaulicht. Galata unterscheidet sich mit seinem hohen Pro-Kopf-Einkommen von den anderen, räumlich benachteiligten, Stadtteilen und bietet dadurch seinen BewohnerInnen und BesucherInnen eine hohe Lebensqualität.

Die zweite Karte stellt dar, wo die Anzahl der migrantischen Bevölkerung in Beyoğlu am dichtesten ist. Während die nördlichen Bezirke von Beyoğlu einen sehr hohen MigrantInnenanteil aufweisen, ist dieser Anteil im Galata-Viertel ziemlich niedrig. Es ist wichtig zu beachten, dass spezifische demografische und statistische Daten zur ArbeitsmigrantInnenbevölkerung in Galata nur eingeschränkt verfügbar sind. Nichtsdestotrotz sieht man viele ArbeitsmigrantInnen als informelle und illegale StraßenverkäuferInnen auf den Straßen von Galata.

Bei der dritten Karte werden die Gebiete hervorgehoben, die hohe beziehungsweise niedrige Anteile von Arbeitsplätzen anbieten, wobei das Galata-Viertel mit seiner ausgeprägten Handels- und Produktionskultur eine sehr hohe Arbeitsplatzdichte besitzt und der Großteil der Beschäftigten im Handel tätig ist.

Auf den nächsten beiden Karten werden die Großprojekte in Beyoğlu, die in den letzten Jahren gebaut wurden und die sektorspezifischen Tendenzen in dem Viertel gekennzeichnet. Das Gebiet Galata besitzt aktuell die größte sektorale Vielfalt in Beyoğlu. Neben Einzelhandel und vielfältigen Produktionsbereichen gibt es in dem Viertel auch Megaprojekte. Die Lage des sogenannten Galataport-Projekts, welches in den nächsten Kapiteln der Arbeit detaillierter thematisiert wird, ist ebenfalls auf den Karten ersichtlich.

Während die sechste Karte die religiösen Bauten in dem Viertel markiert und die Multikulturalität des Viertels hervorhebt, zeigt die siebte Karte die Frei- und Grünflächen. Wie bei dem gesamten Stadtbezirk Beyoğlu sind Parkanlagen und Grünraum auch in Galata unzureichend und beschränken sie sich eher auf begrenzte Grünflächen an der Küste. Die letzten beiden Karten veranschaulichen das Straßenverkehrsnetz und die Zugänglichkeit des Viertels durch Schifffahrts- und Eisenbahnsysteme.

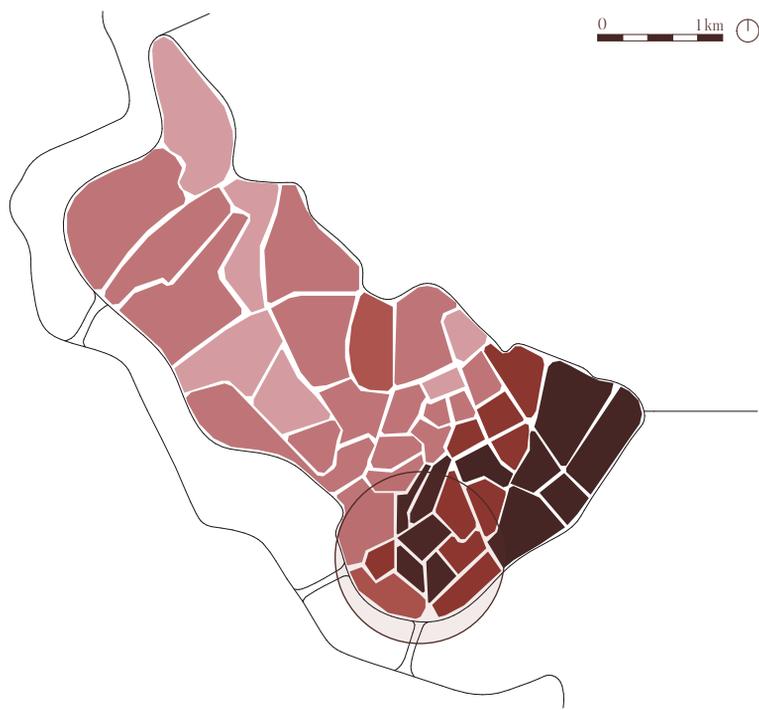


Abb.14 Analyse der Lebensqualität in Beyoğlu (1:60.000)



Stadtteile mit hoher Lebensqualität bzw. hohe Pro-Kopf-Einkommen

räumlich benachteiligte Stadtteile mit geringer Lebensqualität bzw. geringem Pro-Kopf-Einkommen



Abb.15 Die Kamondo-Stiegen auf der Bankenstraße, Galata

Im Vergleich zu anderen Gebieten in Beyoğlu bietet Galata seinen BewohnerInnen trotz vielen Herausforderungen wie Verkehrsstaus, Lärm und hohen Lebenshaltungskosten eine hohe Lebensqualität. Seiner einzigartige Charakter und der pulsierende Lebensstil im Viertel tragen zu einer allgemein hohen Lebensqualität bei. Galata wird aufgrund seiner liberalen Atmosphäre sowohl von unabhängigen KünstlerInnen und Kultureinrichtungen als auch von Menschen mit diversen sexuellen Orientierungen bevorzugt, die in vergleichsweise konservativeren Regionen der Türkei diskriminiert werden. (vgl. İBB, 2022: 85)

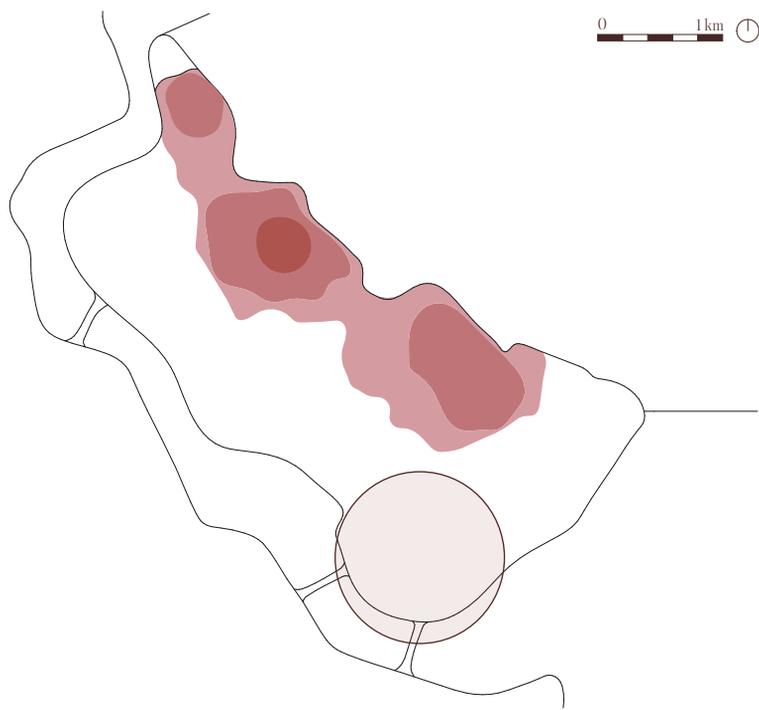


Abb.16 Gebiete mit dichter Migrationsbevölkerung (1:60.000)

-  Gebiete mit hohem Anteil von MigrantInnen
-  Gebiete mit niedrigem Anteil von MigrantInnen

Ab den 2000er Jahren, mit der neuen Einwanderungswelle, besteht ein Fünftel der Bevölkerung in Beyoğlu aus internationalen Migrantinnen und Migranten. SyrerInnen (58,5 %), NigerianerInnen (7,5 %), UsbekInnen (6,29 %), AfghanInnen (5,9 %) und „andere“ (22,4 %) bilden die in Beyoğlu lebende MigrantInnenbevölkerung. (vgl. IOM, 2019)



Abb.17 Illegale Straßenverkäufer auf der Bankenstraße in Galata

Die Gründe, warum MigrantInnen Beyoğlu bevorzugen, sind die Beschäftigungsmöglichkeiten auf dem informellen und illegalen Arbeitsmarkt in dieser Region, die Migrantennetzwerke und Unterstützungssysteme, um sich in ihrer neuen Umgebung zurechtzufinden. (vgl. Kurtuluş/ Yürkseker/ Kaya E. 2022)

Obwohl im Galata-Viertel die Anzahl der Migrantenbevölkerung im Vergleich zu den nördlichen Teil von Beyoğlu eher niedrig ist, gibt es vermutlich viele Arbeitsmigranten in Galata auf der Grundlage allgemeiner Befragungen und Beobachtungen im städtischen Kontext.



Abb.18 Gebiete mit hoher Arbeitsplatzdichte (1:60.000)

-  Gebiete mit hoher Anzahl von Arbeitsplätzen
-  Gebiete mit niedriger Anzahl von Arbeitsplätzen

„Der Bezirk Beyoğlu, in dem 75 % der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter leben, verfügt über ein bedeutendes Potenzial, das über dem Durchschnitt Istanbuls liegt, wo dieser Anteil 71 % beträgt.“ (İBB, 2022: 241) Nach Daten von 2017 gibt es insgesamt 159.965 ArbeitnehmerInnen und der größte Anteil dieser Beschäftigten ist mit 17 % im Handel tätig. (vgl. ebd.: 245)



Abb.19 Basar für Eisenwaren und Haushaltsgeräte in Galata

Mit seiner ausgeprägten Handels- und Produktionskultur ist Beyoğlu einer der wichtigsten Brennpunkte des traditionellen Handels und der Produktion. Neben dem Handel gibt es auch unterschiedliche Sektoren wie Tourismus, Logistik, Kreativwirtschaft, Informationstechnologie, Finanzen, Bekleidungsindustrie, Gesundheit und Bildung. (vgl. İBB, 2022: 241)

Nach Angaben der SGK aus dem Jahr 2020 gibt es im Bezirk Beyoğlu 150.874 versicherte ArbeitnehmerInnen, wobei 50% davon Frauen sind. (vgl. Beyoğlu Senin, 2022)



Abb.20 Projekte in Beyoğlu (1:60.000)

- 1 Galataport Projekt
- 2 Beyoğlu Kulturweg Projekt
- 3 Kabataş Martı Projekt
- 4 Projekt für Fußgängerzone am Taksim-Platz und seiner Umgebung
- 5 Stadterneuerungsprojekt in Tarlabaşı
- 6 Kasımpaşa Volksgartenprojekt
- 7 Haliç Hafenprojekt (Tersane Istanbul)
- 8 Stadterneuerungsprojekt in İstiklal-Viertel
- 9 Stadterneuerungsprojekt in Okmeydan-Viertel



Abb.21 Das Galataport Projekt

Der Stadtteil Beyoğlu war in der Vergangenheit von vielen sozialen, wirtschaftlichen und politischen Ereignissen beeinflusst. Diese Ereignisse, die Bruchstellen darstellen, haben dazu geführt, dass sich Beyoğlu kontinuierlich verändert und umgestaltet hat.

Das Galataport Projekt, das auch in folgenden Kapiteln thematisiert wird, ist in der Öffentlichkeit viel und breit diskutiert worden. Bei dem Projekt handelt es sich um ein gigantisches Megaprojekt, das sich über 1,2 km Küstenlinie zwischen Karaköy und Tophane erstreckt und eine Investition von 1,7 Milliarden Dollar vorsieht. (vgl. Tuna, 2021)



Abb.22 Sektorspezifische Tendenzen (1:60.000)

- 1 Galata, Perşembe Bazar, Karaköy: *Produktion, Einzelhandel, Essen & Trinken, Unterkunft*
- 2 Istiklal Straße & ihre Umgebung: *Einzelhandel, Unterhaltung, Essen & Trinken, Unterkunft*
- 3 Taksim Platz: *Unterhaltung, Unterkunft*
- 4 Galataport & Haliçport: *Groß- und Einzelhandel, Essen & Trinken*
- 5 Kasımpaşa: *Groß- und Einzelhandel*
- 6 Okmeydanı: *Produktion*
- 7 Dolapdere: *Unterkunft*



Abb.25 Einzelhandel auf Yüksek Kaldırım Straße in der Nähe des Galataturms

Das Gebiet Galata besitzt aktuell die größte sektorale Vielfalt, Groß- und Einzelhandel sind oft zu beobachten. Daneben gibt es kreative Sektoren wie freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten sowie kreative Produktionsbereiche mit speziellen handwerklichen und gestalterischen Berufen. Diese Produktionskultur von Beyoğlu wird als Wert angesehen, den es zu schützen gilt. Tourismusbezogene Unterkünfte und gastronomische Einrichtungen sind in der Überzahl. Darüber hinaus besitzt die Umgebung des Galataturms die höchste Anzahl an Airbnb-Unterkünften in Istanbul. (vgl. İBB, 2022: 275)

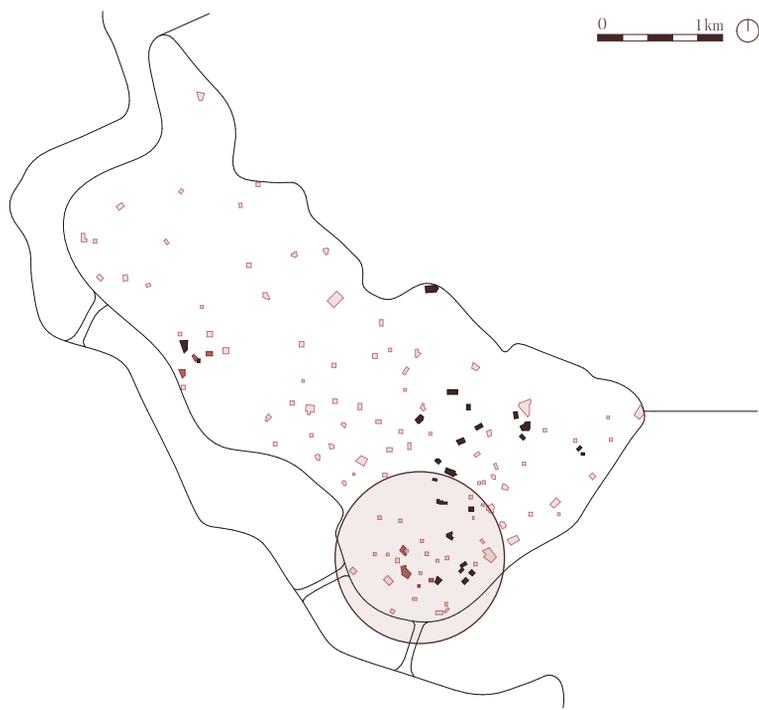


Abb.24 religiöse Bauten (1:60.000)

- Moschee
- Kirche
- Synagoge

Es gibt insgesamt 100 Moscheen, 7 Synagogen und 25 Kirchen. (vgl. İBB, 2022: 146)

Einige der wichtigsten Moscheen, Synagogen, Kirchen sind Arap Cami (1525), Karakoy Surp Lusavoriç Armenisch-Orthodoxe Kirche (1456), Kılıç Ali Paşa Camii (1580), Italienisch-Jüdische Synagoge (1800er), Katholische Kirche St. Antuan (1912), Synagoge Neve Shalom (1951).



Abb.25 Russisch-Orthodoxe Kirche St. Andrea

Galata ist ein multikulturelles Viertel, in dem Menschen verschiedener Religionen und Kulturen zusammenleben. Diese Vielfalt spiegelt sich in der Architektur, der Küche, den Festen und den Kulturzentren des Viertels wider. Die Anwesenheit von Menschen verschiedener Kulturen in Galata hat auch die soziale Integration und das Verständnis gefördert. Das Zusammenleben und -arbeiten von Menschen mit unterschiedlichem Hintergrund ermöglicht mehr Interaktion und Dialog, was zu einem besseren Verständnis und einer größeren Akzeptanz kultureller und religiöser Unterschiede führt.

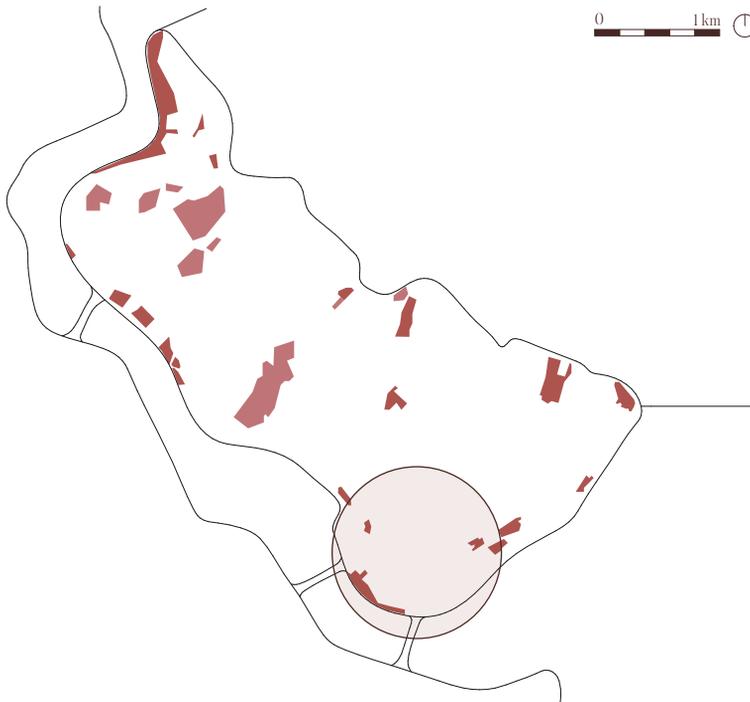


Abb.26 Frei- und Grünflächen (1:60.000)

„Die Menge an Grünflächen pro Kopf in Beyoğlu beträgt 2,74 m².“ (İBB, 2022: 154, Übersetzung: S. Ates) Die Frei- und Grünflächen bestehen aus 52 Parks, 4 Spielplätzen, 2 Stadtparks, 2 Festgeländen, 7 Waldflächen, 1 Garten und 15 Friedhofsbereichen. (vgl. ebd.: 154)

Es kann festgestellt werden, dass die Frei- und Grünflächen im gesamten Bezirk unzureichend sind und es Probleme mit deren aktiver Nutzung gibt. Zudem lässt sich auch sagen, dass die Nutzungsrate einiger Parks aufgrund von Sicherheitsproblemen geringer ist als die anderer Parks.



Abb.27 Grünanlage an der Küste von Galata

In der Region Galata beschränken sich die Parkanlagen auf begrenzte Grünflächen an der Küste. Diese Flächen werden im Allgemeinen von Menschen mit mittlerem und niedrigem Einkommen, die aus anderen Regionen nach Galata kommen, als Picknickplätze genutzt.

„In Anbetracht der Tatsache, dass ein großer Teil der Bevölkerung Istanbuls in den Randbezirken der Stadt lebt, ohne das Meer im Laufe seines Lebens gesehen zu haben, können diese Picknicks am Meer auch als vorübergehender Genuss der entbehrten Segnungen der Stadt betrachtet werden.“
(Güner, 2017: 10, Übersetzung: S. Ates)

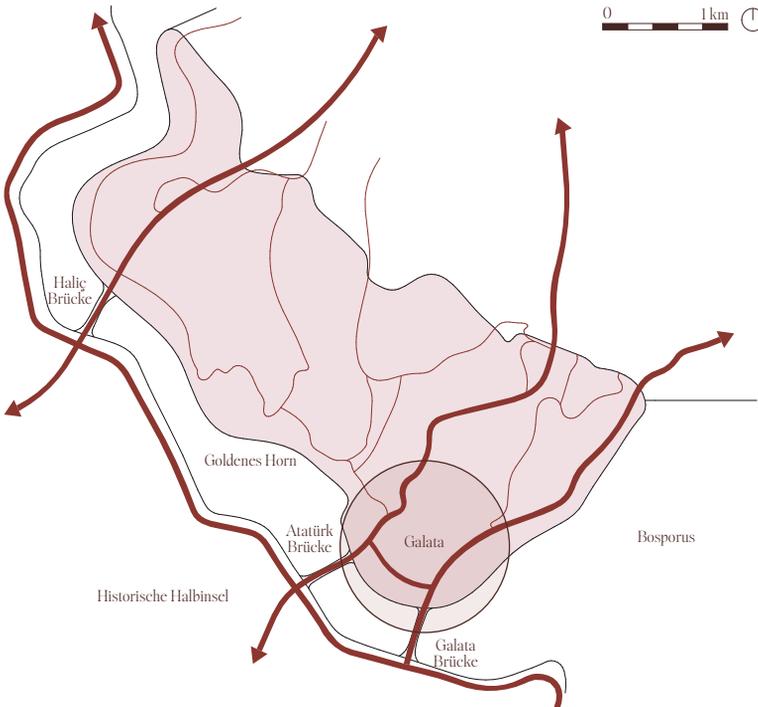


Abb.28 Straßenverkehrsnetz (1:60.000)

BeYOğlu hat durch seine zentrale Lage eine sehr gute Anbindung an die Autobahnen. Es gibt drei Brücken, die das Goldene Horn mit dem BeYOğlu-Viertel verbinden.

Die im Nordwesten des Stadtteils gelegene Autobahn D-100 durchquert den Stadtteil Istanbul in Ost-West-Richtung und stellt die Verbindung der Stadt mit dem Bosphorus und dem Goldenen Horn her. (vgl. İBB, 2022: 172)



Abb.29 Verkehrsstau auf der Tersane-Straße

Galata verfügt über ein umfangreiches öffentliches Verkehrsnetz. Die öffentlichen Busse, Dolmuş (Sammeltaxis) und Taxis von Istanbul verkehren im gesamten Bezirk und bieten bequeme Transportmöglichkeiten. Wie in vielen anderen Teilen Istanbul gibt es aber auch in Galata Verkehrsstaus. Die örtlichen Behörden haben Maßnahmen wie Verkehrsmanagementpläne, Parkvorschriften und die Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ergriffen. Trotzdem sind die Verkehrsprobleme wegen hoher Bevölkerungsdichte und enger Straßen, die für einen starken Verkehrsfluss nicht geeignet sind, schwer zu entschärfen.

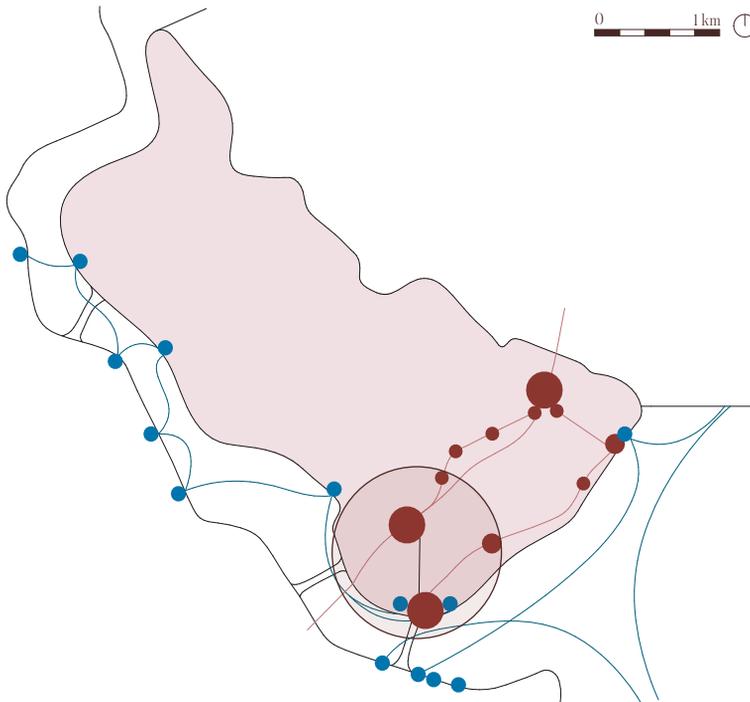


Abb.50 Zugänglichkeit von Schiffs- und Eisenbahnsystemen (1:60.000)

- Eisenbahn
- Schifffahrt

Der Bezirk Beyoğlu bietet gute öffentliche Verkehrsverbindungen innerhalb des Bezirks und seiner unmittelbaren Umgebung. (vgl. İBB, 2022: 175) Die zweitälteste (1875) und die kürzeste U-Bahn der Welt, namens *T1*, befindet sich auch innerhalb des Bezirks. (vgl. Acar 2015) Neben dem Eisenbahnnetz besitzt Beyoğlu auch viele Anlegestellen.



Abb.51 Galata/Karaköy-Pier

Die Lage von Galata bietet eine hervorragende Anbindung an das Schifffahrtssystem und macht es zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt in Istanbul. Der Galata/Karaköy-Pier zum Beispiel ist ein historischer Passagierterminal, der den Transport über den Bosphorus zu anderen Teilen Istanbuls ermöglicht.

Auch wenn Galata selbst keinen direkten Bahnanschluss hat, liegt es doch in der Nähe mehrerer wichtiger Verkehrsknotenpunkte, die Zugang zu Bahn- und anderen Transportsystemen bieten.

Die Stadtverwaltung Istanbul (İBB) hat nach den Kommunalwahlen 2019 ihren Verwaltungsansatz geändert und einen partizipatorischen Ansatz gewählt, der die Istanbulerin-
nen und Istanbuler in die Ausarbeitung des İBB-Strategieplans 2020–2024 einbezieht.
Es wurden partizipative Workshops unter dem Motto „*Lasst uns gemeinsam über eure
Zukunft entscheiden, denn Istanbul gehört euch*“ organisiert. Ende 2020 begann die İBB
mit der Entwicklung des Beyoğlu-Raumstrategieplans und ermittelte eine Zukunfts-
vision und verknüpfte Maßnahmen für Beyoğlu. Der Beyoğlu-Raumordnungsplan und
der Beteiligungsprozess wurden im Kontext von sechs Themen analysiert, und die Ak-
tivitäten und Forschungen wurden anhand dieser Themen bewertet und ihre Beziehun-
gen zueinander aufgezeigt: (vgl. İBB, 2022: 15–28)

1 Lebenswertes Beyoğlu

2 Faires Beyoğlu

5 Widerstandsfähiges Beyoğlu

4 Produzierendes Beyoğlu

5 Kreatives Beyoğlu

6 Historisches Beyoğlu

In diesem räumlichen Strategieplan wurden auch die Haltung der İBB zu den Megapro-
jekten, deren Bau breit diskutiert wurde, angesprochen und deren Vor- und Nachteile
für die Zukunft aufgezeigt. Die Megaprojekte werden von İBB analysiert und mögliche
Probleme wurden identifiziert:

„Diese Projekte wurden aus vielen Gründen kritisiert, zum Beispiel, weil sie die ursprüng-
liche Struktur von Gebäuden des kulturellen Erbes zerstören, weil sie zu touristischen Zwe-
cken und für den Luxuskonsum erneuert werden, weil sie die Identitätswerte von Gebieten,
die einen wichtigen Platz im Gedächtnis Istanbuls und Beyoğlus einnehmen, nicht schützen,
weil sie die Bautätigkeit verstärken und schwerwiegende Eingriffe in den öffentlichen Raum
beinhalten, weil sie das öffentliche Leben in den Projektgebieten einschränken und weil ei-
nige Praktiken rechtswidrig sind, was Reaktionen und Proteste auslöste, die vor Gericht ge-
bracht wurden und in die Geschichte des städtischen Kampfes eingegangen sind. Einer der

am meisten kritisierten Gründe für die Projekte ist, dass die öffentliche Meinung nicht gefragt wird und die Projekte nicht transparent und partizipativ sind... Es wurde beschlossen, dass Großprojekte in Beyoğlu aus einer ganzheitlichen Perspektive, in einer facettenreichen und Multi-Stakeholder-Weise bewertet werden sollten und Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die negativen Auswirkungen, die sie verursachen, zu mildern.” (IBB, 2022: 69, Übersetzung: S. Ates)

Darüber hinaus wurde in der Zukunftsvision 2050 für Istanbul festgestellt, dass die Lebensqualität und das Wohlergehen der IstanbulerInnen nur dann erhöht werden kann, wenn die Zugänglichkeit aller städtischen Einrichtungen für alle gewährleistet wird. Im Rahmen dieses Themas wurde ein Fahrplan für die Verbesserung von öffentlichen Kultur-, Kunst-, Bildungs-, Ernährungs- und Sporteinrichtungen festgelegt, um allen IstanbulerInnen den gleichen Zugang zu diesen Möglichkeiten zu geben. (vgl. ebd.:20)

3 Verständnis vom urbanen Raum

3 VERSTÄNDNIS VOM URBANEN RAUM

Der urbane Raum spielt im städtischen Gefüge eine große Rolle. Es ist jedoch wichtig, wie diese öffentlichen Räume wahrgenommen und verstanden werden. Was bedeutet eigentlich der urbane Raum? Wie wird er wahrgenommen? Kann man den urbanen Raum mit eigener Interpretation wahrnehmen? Wie vielschichtig kann der Straßenraum gelesen werden? Wo differenziert sich der öffentliche Raum von dem privaten? Gibt es klare Antworten zum Begriff des urbanen Raums und kann er, je nach Handlung, menschlichem Verhalten oder politischen und wirtschaftlichen Normen anders verstanden und wahrgenommen werden? Kann der urbane Raum in unterschiedlichen Kulturkreisen anders gelesen werden?

Während des Übergangs von der traditionellen Gesellschaft zu der modernen im Westen infolge der sozialen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen, war zu beobachten, dass das Leben in öffentliche und private Räume unterteilt wurde. Tatsächlich geht der Ursprung dieser Unterscheidung auf die Antike zurück. Die Unterscheidung zwischen dem öffentlichen und privaten Raum wurde erstmals von Aristoteles getroffen. Nach Aristoteles kann der Mensch nur in der Polis gemäß seiner wahren Natur leben, und jeder Bürger gehört zwei Daseinsordnungen an: dem „Privaten“ (Idion) und dem „Öffentlichen“ (Koinon). Die Polis ist viel mehr als eine Gemeinschaft. Die Polis ist eine Koinon, in der die Bürger ein gemeinsames Ziel verfolgen und gleichzeitig nach Selbstverwirklichung streben. Aristoteles betont, dass die Solidarität zwischen den Menschen auf der Grundlage dieser verschiedenen Mittel für die menschliche Selbstverwirklichung von großer Bedeutung ist. (vgl. Bookchin, 2014: 80, 85)

In diesem Zusammenhang lässt sich festhalten, dass es sich bei dem „öffentlichen Raum“ des Aristoteles um eine lebendige Welt handelt, die die solidarische Teilhabe fördert und es den Menschen gleichzeitig ermöglicht, sich innerhalb der Polis zu verwirklichen und sie zu Bürgern zu machen. Nach Aristoteles haben auch viele andere DenkerInnen wichtige Beiträge zur Unterscheidung öffentlicher und privater Räume geleistet.

Der Begriff „Öffentlichkeit“ bezieht sich auf zwei verwandte, aber nicht völlig identische Phänomene. Erstens bedeutet der Begriff „alles, was im öffentlichen Raum erscheint; es kann von jedem gesehen und gehört werden“. Die Tatsache, dass es jemanden gibt, der sieht, was wir sehen, und hört, was wir hören, gibt uns Vertrauen in uns selbst und in die Realität der Welt. Zweitens bezieht sich der Begriff „öffentlich“ auf eine Welt, die uns allen gemeinsam ist, getrennt von dem, was uns privat gehört. Während der öffentliche

Raum in diesem Zusammenhang als der Raum definiert werden kann, der jedem Einzelnen unabhängig von Kultur, Religion oder sogar sozialem Status präsentiert wird oder offen steht, bezieht sich der private Raum kurz auf die Haushalte, in denen lebenswichtige Bedürfnisse befriedigt werden. (vgl. Uzun, 2006: 14)

Der öffentliche Raum kann in physischer und symbolischer Hinsicht interpretiert werden. Der Grund, warum der öffentliche Raum in physischer Hinsicht betrachtet wird, ist, dass dieser Raum aus Straßen, Gassen und Plätzen besteht und der Eigentümer dieses Raums die Gesellschaft ist. Die symbolische Verwendung des öffentlichen Raums ist darauf zurückzuführen, dass der öffentliche Raum ein Raum ist, in dem das öffentliche Denken und die öffentliche Meinung zirkulieren. (vgl. Gökçür, 2008: 12)

Wenn der öffentliche Raum im städtischen Kontext betrachtet wird, erhält dieser Begriff neben seinem symbolischen und abstrakten Inhalt sofort eine materielle, konkrete und physische Erscheinung. Urbane Räume bestimmen den Charakter des Ortes und der Stadt. Sie sind Spiegel urbaner Dynamik und Kultur. (vgl. ebd.: 55) Die in Städten vorhandenen öffentlichen Räume haben immer eine Kraft, die die Suche nach „Zusammenleben“ widerspiegelt, indem sie heterogene Elemente zusammenhält, die Pluralität von Gesellschaft und Individuum bildet und Individuen zur politischen Sichtbarkeit bringt. (vgl. ebd.: 42)

Die Fähigkeit der in der Stadt zusammenlebenden Individuen, die Arbeitsteilung zu verwirklichen, welche die städtische Wirtschaft aufrechterhält, während sie gleichzeitig individuell handeln, wird weitgehend durch die Aufteilung des städtischen Raums in öffentliche und private Räume erreicht. Wenn das Innere der Häuser als privater Raum aufgefasst wird, sollte im einfachsten Fall angenommen werden, dass man beim Verlassen des Hauses sofort den öffentlichen Raum betritt, was dem Einzelnen bestimmte Rechte und Pflichten auferlegt. Der öffentliche Raum ist ein notwendiger Raum für das Funktionieren der Stadt. Alle aktuellen Ereignisse sind hier angesiedelt, die Stadt und ihre Teile werden von diesen Bereichen aus wahrgenommen und die Menschen stellen ihre Ansprüche in diesen Bereichen zur Schau. (vgl. Tekeli, 2011: 204–205)

Natürlich kann die oben erwähnte Aussage, dass der Raum außerhalb des Hauses sofort als öffentlicher Raum gilt, hinterfragt werden. Besonders abhängig von verschiedenen Kulturkreisen gibt es unterschiedliche Perspektiven und ein unterschiedliches

Verständnis zur Wahrnehmung von urbanem Raum beziehungsweise zur Trennung zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten. Diese vielfältige Wahrnehmung ergibt sich durch verschiedene Auffassungen und den unterschiedlichen Umgang mit dem öffentlichen Raum.

Die urbanen Räume beziehungsweise die Straßenräume bilden nicht nur Verkehrsflächen, Übergangsräume oder Räume für mögliche Parkanlagen, sondern sie sind Alltagsräume, an denen viel über Kultur, Ökonomie und Politik abgelesen werden kann. Das menschliche Handeln produziert den urbanen Raum und ändert ihn und die Tatsache, wie er verstanden und wahrgenommen wird, ständig. Das Raumverständnis kann aber abhängig von mehreren Faktoren variieren. Unterschiedliche Kulturen haben natürlich einen großen Einfluss auf den Umgang mit dem urbanen Raum. In verschiedenen Kulturkreisen existieren unterschiedliche Lebensstile und damit auch ein unterschiedliches Verständnis der Straßenräume.

3.1 GEMEINSCHAFT & GESELLSCHAFT

Die Straße ist einer der wichtigsten räumlichen Teile der Stadt und das wichtigste Element, das der Stadt eine ganzheitliche Struktur verleiht. Der Straßenraum, in dem sich das städtische Leben und die Kultur jeder Epoche widerspiegeln, ist die erste städtische Einheit, in der die Gesellschaft dem Raum gegenübersteht. Die Straße ist der Ort, an dem menschliches Leben und Handeln sichtbar wird. Sie ist ein Treffpunkt für ein sehr aktives Volk, besonders in asiatischen Kulturen und islamischen Ländern. (vgl. Braudel, 1995: 89)

In diesem Zusammenhang spielen soziologische Betrachtungen in den Straßenräumen eine große Rolle. *„Die Soziologie, die das Leben tatsächlich analysiert und den Fluss des Lebens beobachtet, muss ein Fenster zur Gesellschaft in der Nachbarschaft und auf der Straße öffnen.“* (Alver, 2010: 56, Übersetzung: S. Ates)

Die Begriffe Gemeinschaft und Gesellschaft, die diesem Kapitel den Namen geben, stammen aus dem Buch des deutschen Soziologen Ferdinand Tönnies. Er ist in seinem 1887 erschienenen Hauptwerk „Gemeinschaft und Gesellschaft“ davon ausgegangen, dass es zwei grundlegend unterschiedliche Formen des menschlichen Zusammenlebens

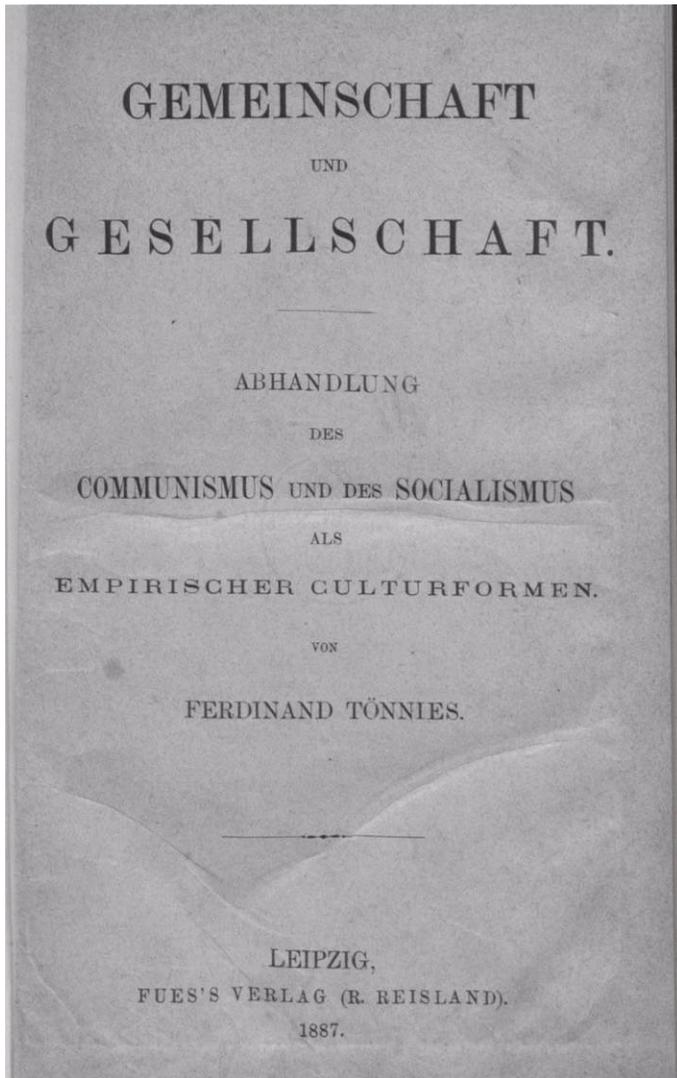


Abb.1 Der Buchdeckel von F. Tönnies „Gemeinschaft und Gesellschaft“

gibt. Er definierte diese zwei Lebensformen beziehungsweise soziale Organisationen als Gemeinschaft und Gesellschaft. Der Unterschied zwischen Gemeinschaft und Gesellschaft liegt darin, dass die beiden Phänomene auf unterschiedliche Willensformen zurückgehen. Während Gemeinschaften Wesenwille erschaffen und es dabei um Handeln nach Instinkt, Gewohnheit und Tradition geht, erschafft die Gesellschaft Kürwille, impliziert rationales Handeln und agiert mit analytischem Verständnis. (vgl. Tönnies, 1887)

Bei Gemeinschaften spielen persönliche Beziehungen, Verwandtschaften und persönliche Begegnungen eine zentrale Rolle. Sie zeichnen sich durch gemeinsame Überzeugungen, Bräuche und Traditionen aus und bilden ein kollektives Bewusstsein. Was bei den Gemeinschaften noch wichtig ist zu erwähnen, ist, dass der soziale Zusammenhalt auf den Gemeinsamkeiten und der gegenseitigen Abhängigkeit der Individuen beruht. In dieser Art von sozialer Organisation haben die Individuen eine starke Bindung an ihre Gemeinschaft. Die sozialen Interaktionen basieren auf persönlichen Beziehungen und gegenseitigen Verpflichtungen. Gesellschaft hingegen bezieht sich auf eine moderne und eher unpersönliche soziale Organisation, die durch vertragliche Beziehungen, Individualismus und Rationalität gekennzeichnet ist. Der soziale Zusammenhalt basiert auf Arbeitsteilung und gegenseitiger Abhängigkeit der Individuen durch Rollen und Funktionen. Die Einzelnen verfolgen ihre eigenen Interessen und soziale Interaktionen werden häufig von rationalen Entscheidungen geleitet. Beispiele für Gesellschaften sind moderne Industriegesellschaften, verstädterte Räume und stark bürokratisierte Organisationen. (vgl. Tönnies, 1887)

Kurz zusammenfassend ist die Basis der Gemeinschaft durch die Verhältnisse, Gewohnheiten und Traditionen gekennzeichnet, während die Basis der Gesellschaft durch Individualismus, Objektivität und Vertrag bestimmt wird. (vgl. Nisbet, 2015: 102)

Natürlich ist nicht zu vergessen, dass Tönnies' Unterscheidung zwischen Gemeinschaft und Gesellschaft keine strenge Dichotomie ist, sondern eher Idealtypen an entgegengesetzten Enden eines Spektrums darstellt. Menschen und ihre sozialen Ordnungen in der realen Welt weisen oft Elemente sowohl der Gemeinschaft als auch der Gesellschaft in unterschiedlichem Ausmaß auf. Aus diesem Grund ist es nicht ganz richtig, wenn man versucht, eine Großstadt wie Istanbul in eine von den beiden Kategorien einzuordnen. Man kann aber trotzdem behaupten, dass bestimmte Orientierungen sich mit der Zeit

und Kultur entwickeln können. Nichtsdestotrotz war Tönnies' Arbeit einflussreich für das Verständnis der Dynamik und der Veränderungen in den sozialen Beziehungen, wenn Gesellschaften von traditionellen zu modernen Formen übergehen. Tönnies, der diese Art von Beziehungen, die er in den verschiedenen sozialen Organisationen betrachtete, mit dem Raum verknüpfte, brachte eine neue Perspektive auf das Raumverständnis ein. Er vertrat die Auffassung, dass eine Analyse der Lebensstile auf räumlicher Basis möglich ist und dass räumliche Organisationen die Grundlage für Lebensstile sein können.

„Als Tönnies den Gegensatz zwischen Gemeinschaft und Gesellschaft im Raum entdeckte, heiligte er im Jargon der Sozialwissenschaften die Vorstellung von einem inneren Raum, in dem menschliche Wärme entstehen kann. Gemeinschaft bedeutete für ihn eine “face-to-face“-Beziehung in einem kleinen, sozial geschützten Raum, während Gesellschaft ein offener, stiller Austausch war. Der Kauf einer Kasserolle im Laden an der Ecke, wo man reden und feilschen konnte, war eine Gemeinschaftserfahrung, während der Kauf derselben Kasserolle in aller Stille in einem Ladengang eine Gesellschaftstransaktion war... Tönnies passte diese beiden Begriffe an den Raum an. Er verwandelte sie in Gegensätze zwischen Dörfern und Städten, zwischen Häusern und Straßen, zwischen kleinen Cafés und großen Cafés, zwischen einer Gruppe von Nachbarn und einer großen Menschenmenge.“ (Sennett, 2015: 40–41, Übersetzung: S. Ates)

3.2 GRUPPIERUNGEN IN DER STADT „NERELISIN HEMŞERİM?“

Die oben erwähnte soziale Organisation „Gemeinschaft“ beinhaltet Gruppenstolz beziehungsweise Ethnozentrismus. Der im Sozialdarwinismus geprägte Begriff des „Wir-Bewusstseins“ hat eigentlich viele Ähnlichkeiten mit dem Begriff „Gemeinschaft“ von Ferdinand Tönnies, da er auch sowohl Gruppenstolz als auch die Abgrenzung zu anderen, den „Sie-Gruppen“, umfasst. Das subjektive Bewusstsein wurde als eines der Zusammengehörigkeit beschrieben, stark abhängig von der jeweiligen Situation, wobei der „Anderer“ die eigene Gruppenidentität bestimmt. (vgl. Özbakay, 2008: 46)

„Das Studium von Wir-Gruppen in der Ethnologie kann heute nicht ohne Rücksichtnahme auf das soziale Umfeld geschehen. So zeigt Barth (1969) erhebliche Schwierigkeiten auf, in komplexen Zusammenhängen ethnische Grenzen zu ziehen, die in Konkurrenz zu vertikalen

Grenzen (Religion, Beruf) stehen und gleichlaufend mit horizontalen Grenzen (Kaste, Stand, Klasse) sein können.” (Streck, 2000: 299, Übersetzung: S. Ates) Die Bedeutung der gegenseitigen Verantwortung, der gegenseitigen Kontrolle, des kollektiven Handelns und die Tatsache, dass der Individualismus hinter sich gelassen wurde, haben zu Gruppierungen in der Stadt geführt. Bis in die 1950er Jahre bildete Istanbul ein Mosaik, in dem Menschen mit verschiedenen Religionen zusammenlebten. Neben der muslimischen Bevölkerung wurden auch armenische, griechische und jüdische Gruppen als IstanbulerInnen bezeichnet. Nach 1950 änderte sich aber diese übliche Vielfalt der Bevölkerung Istanbuls. Einerseits verlor Istanbul einen Teil seiner nicht-muslimischen Bevölkerung durch erzwungene und/oder freiwillige externe Migration, andererseits erlebte die Stadt eine zahlenmäßig große und qualitativ unterschiedliche interne Migration. Die meisten MigrantInnen, die aus den Dörfern Anatoliens stammten, wurden von den „IstanbulerInnen“ in Bezug auf ihren Lebensstil und ihre Berufe als fremd wahrgenommen.

Als Ergebnis dieser Situation haben diese DorfbewohnerInnen, die in die Stadt migriert sind, ein informelles Organisationsnetzwerk aufgebaut, das auf Vertrauen und Solidarität basiert. Vor allem sind herkunftsbezogene Gruppierungen deutlich geworden. Insbesondere die MigrantInnen mit niedrigem Einkommen siedelten sich mit Hilfe ihrer selbst aufgebauten informellen Beziehungsnetze an. (vgl. Keyder, 2018: 192ff)

Das Vorherrschen dieser Gruppierungen in der Stadt hat zur Herausbildung eines öffentlichen Lebens geführt, das auf informellen Beziehungsnetzen beruht. (vgl. Eisenstadt/Roniger, 1984: 205) Die neuen Wohngebiete, die heute etwa die Hälfte der Stadt ausmachen, sind völlig unregelmäßig entstanden. Diese Gebiete rund um die Stadt haben sich zu Räumen entwickelt, in denen informelle Regeln, Institutionen und Beziehungssysteme dominieren und an denen ein einzigartiges Leben gelebt wird. (vgl. Erder, 2021)

Jedoch ist auch zu sagen, dass diese Verwandtschafts- und MitbürgerInnenbeziehungen (auf türkisch: *hemşerilik*), die auf Herkunft und Vertrauen beruhen, nicht nur unter Dorfbewohnern zu beobachten sind, sondern auch unter gebildeten Menschen mit städtischer Herkunft und vorteilhafterer sozialer Stellung. Viele Indikatoren wie zum Beispiel Kader in der Kommunalpolitik in Istanbul, UnternehmerInnenverbände mit Menschen aus der gleichen Region, Veröffentlichungen, Unterhaltungsveranstaltungen und Ähnliches zeigen, dass solche Beziehungen nicht nur unter den Armen oder SlumbewohnerInnen bestehen. All dies zeigt, dass diese bestehenden informellen Be-

ziehungsnetze sich von den „solidarischen“ Beziehungen, die nur unter den Armen bestehen, nicht unterscheiden. (vgl. Keyder, 2018: 197)

„*Nerelisin hemşerim?*“ [Woher kommst du, mein *Landmann?*] ist eine sehr häufig gestellte Frage in der Türkei. Besonders die Stadt Istanbul besitzt neben ihrer Migrationsbevölkerung aus unterschiedlichen Ländern auch sehr viele Menschen, die aus anderen Städten und Dörfern der Türkei nach Istanbul eingewandert sind. In Istanbul mit mehr als 16 Millionen EinwohnerInnen leben nur etwa 2 Millionen Menschen, die in Istanbul geboren sind und somit als IstanbulerinInnen bezeichnet werden können. In dem Stadtviertel Beyoğlu stammt beispielsweise die Mehrheit der Bevölkerung aus der Stadt Giresun. (vgl. Aydınlık, 2025) Aufgrund dieser Vielfalt in Istanbul ist die Frage „*Nerelisin hemşerim?*“ zur Tradition geworden, indem die Menschen, die sich neu kennenlernen, zu allererst diese Frage stellen.

In Städten, in denen Massenmigration herrscht, stoßen NeuansiedlerInnen häufig auf Widerstand oder Ausgrenzung durch die Einwohner. Es ist bekannt, dass diese Art von Widerstand einer der Faktoren ist, der die Solidarität unter den Neuankömmlingen verstärkt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich in Istanbul ein ganz anderer Prozess vollzieht. Einen Einfluss darauf haben einerseits die geringe Größe der in Istanbul geborenen Bevölkerung in der Stadt, andererseits die zahlenmäßige Größe und Diversität der zugewanderten Bevölkerung. Infolgedessen kann sich jede der neu angekommenen Gruppen in der Stadt niederlassen, indem sie ihre eigenen Beziehungsnetze aufbauen kann, ohne auf den Widerstand der Einheimischen zu stoßen und ohne ein Gefühl, von aus dem Land/ außerhalb der Stadt zu kommen, „*taşrahlık*“, zu verspüren. Der Konkurrenzkampf innerhalb der Stadt findet nicht zwischen IstanbulerinInnen und den neu angesiedelten Gruppen statt, sondern zwischen den neu angesiedelten Gruppen von MitbürgerInnen. (vgl. Keyder, 2018: 197-198)

In einer Stadt, die so groß, vielfältig und unregelmäßig ist wie Istanbul, haben MitbürgerInnenenschaft und Gruppierungen in der Stadt besonders den öffentlichen Raum beeinflusst. Die am weitesten verbreitete und intensivste Form der Beziehung im städtischen Raum ist jene Beziehung, die sich mit der „Nachbarschaft“ in informellen Wohngebieten entwickelt und intensiviert. Solche Beziehungen entstehen durch das Zusammenleben derjenigen, die über informelle Kanäle und durch ihre „MitbürgerInnen“ über geeignete Siedlungsgebiete informiert sind. Diese Gruppen können seit langem bestehende

Beziehungen haben wie Verwandtschaft oder Zugehörigkeit zum selben Dorf, oder sie können sich rein zufällig zusammenfinden. (vgl. ebd.:199) Da diese Beziehungen in einer sehr schwierigen und riskanten Zeit wie der Besetzung von Land, dem Wohnungsbau und dem Siedlungsprozess verwirklicht werden, die auch die Auseinandersetzung mit den Behörden erfordert, handelt es sich um eine der wichtigsten Beziehungen, die auf Vertrauen basieren und unter städtischen Bedingungen erprobt werden. Bei diesen Beziehungen geht es meist um Beziehungen zwischen den Haushalten und innerhalb der Haushalte. Daher wandeln sich diese Beziehungen nach der Ansiedlung in Beziehungen der Zusammenarbeit, der Solidarität und des Vertrauens in Angelegenheiten des täglichen Lebens. Das wichtigste Merkmal dieser Beziehungen ist, dass sie Frauen und Kinder einbeziehen. Daher ähneln diese Beziehungen den unter städtischen Bedingungen neu definierten verwandtschaftlichen Beziehungen. (vgl. ebd.:199–200)

Obwohl diese Art von Beziehungen oft innerhalb von Wohnungen, also im privaten Raum stattfinden, sind sie auch in den Straßenräumen zu beobachten, da die BewohnerInnen meist die Straße als Erweiterung ihres Zuhauses wahrnehmen. Eine detailliertere Betrachtung dieses Ansatzes wird in den weiteren Kapiteln thematisiert. In den Fällen, in denen die nachbarschaftlichen „*hemschrik*“-Beziehungen über den häuslichen, privaten Bereich hinausgehen, ändern sich die Art, der Umfang und die Themen der Beziehungen. In diesem Fall besteht diese Art von Beziehungen meist zwischen Männern. Die Zahl der Personen, die an den Nachbarschaftsbeziehungen beteiligt sind, nimmt zu, wenn sie über den häuslichen Bereich hinausgehen, aber die Intensität nimmt ab und Art, Umfang und Muster der Beziehungen ändern sich. (vgl. ebd.:200)

Kaffeehäuser sind die wichtigsten Treffpunkte für MitbürgerInnen außerhalb des eigenen Hauses. An den Orten herrschen nicht nur Verwandtschaftsbeziehung, sondern auch Beziehungen, die sich auf ein größeres Umfeld ausweiten können. Man kann von mehreren Arten von Bürgerkaffeehäusern sprechen. Vor allem in „*gecekond*“-Vierteln, in denen die Gruppen von MitbürgerInnen eine gewisse Größe erreicht haben, gibt es Kaffeehäuser, die zu jeder Gruppe von MitbürgerInnen gehören. Diese Kaffeehäuser sind meist Orte, an denen sich die Männer der zugeordneten Gruppe täglich treffen, wo Probleme im Zusammenhang mit der Nachbarschaft besprochen werden, wo die Kommunikation gewährleistet ist und wo Informationen über Arbeitsmöglichkeiten vermittelt werden. Unter den Stammgästen dieser Kaffeehäuser sind auch die Leiter der Nachbarschaftsgruppen zu finden. (vgl. ebd.:200–201)

Ein weiterer öffentlicher Raum, in dem Mitbürgerinnen und Mitbürger Beziehungen aufbauen, sind die Vereine. In den Fällen, in denen die MitbürgerInnen die formellen Vereine selbst organisieren, sind die TeilnehmerInnen, die Fragen der Solidarität und die Formen der Beziehungen unterschiedlich. Die steigende Zahl solcher Vereinigungen zeigt, dass sich die Beziehungen zwischen den MitbürgerInnen in der Stadt etabliert haben. Diese Art der Organisation macht als eine Organisationsform auf sich aufmerksam, in der die Beziehungen zwischen den Bürgerinnen und Bürgern über die Definition von „Verwandtschaft“ hinausgehen und abstraktere und allgemeinere Solidaritätsthemen umfassen. (vgl. Kurdoğlu, 1989)

Das Galata-Viertel in Istanbul besitzt auch zugewanderte BewohnerInnen mit ländlichem Hintergrund. Aus diesem Grund wurde diese besondere soziale Atmosphäre in Galata von Islam und Enlil als „Dorf“ bezeichnet, vergleichbar mit Gans' (1982) Beschreibung der italienischen Amerikaner im Bostoner West End als „städtische Dorfbewohner“. (vgl. Islam/ Enlil, 2006) Der urbane Dorfbewohner ist quasi die umgekehrte Position eines Stadtbewohners. Ein städtisches Dorf ist wie eine Nachbarschaft, „ein groß geschriebenes Heimatgebiet“. (vgl. Lofland, 1975: 152)

„Da ethnische Zugehörigkeit und hemşerilik als Katalysatoren für die Bildung städtischer Dörfer wirken, bilden eingeschränkte räumliche Mobilität, homogene Peer-Gruppen und die Beschränkung auf die Nachbarschaft für alltägliche Aufgaben den sozialen Kontext. Weil die städtischen Dörfer die neuen Einwanderer im städtischen Raum unterstützen, hat dieses Konzept erheblichen Einfluss auf die Nutzung und Aneignung des öffentlichen Raums. Für diejenigen, die ihre Traditionen und Bräuche beibehalten wollen, sind die städtischen Dörfer die perfekten Orte, um das gewohnte, traditionelle soziale Umfeld fortzusetzen. Die patriarchalischen Linien setzen sich fort, und die Neuankömmlinge oder Nachkommen werden nicht von den traditionellen Werten und Normen entfremdet, die von den Älteren vertreten, fortgeführt und gestärkt werden. Ethnische Netzwerke, insbesondere verwandtschaftliche Netzwerke, die ursprünglich als Unterstützungsmechanismen dienen, verhindern, dass die Nachkommen im städtischen Kontext alternative Lebensstile erproben, und halten die traditionellen Normen der Geschlechterinteraktion aufrecht. In diesem Sinne hat das städtische Dorf seine »eigenen« Traditionen, Bräuche und Werte, die sich manchmal deutlich von denen unterscheiden, die die Einwanderer mitgebracht haben.“ (Eckardt/Wildner 2008: 41, Übersetzung: S. Ates)

Zusammenfassend kann man sagen, dass diese Art der Gruppierungen in der Stadt, die meistens auf informellen Beziehungsnetzen beruhen, eine neue Art der Wahrnehmung des städtischen und urbanen Raumes mit sich bringt. Die ländlichen Beziehungen in dem städtischen Raum verleiht dem Stadtteil eine besondere Atmosphäre, welche im öffentlichen Raum und im alltäglichen Straßenleben leicht erkennbar ist. Die gegenseitige Verantwortung, die gegenseitige Kontrolle und das kollektive Handeln im öffentlichen Leben entstehen durch diese Gruppierungen in der Stadt und beeinflussen die Wahrnehmung und das Verständnis des urbanen Raumes.

3.3 STRASSENRAUM ALS VERLÄNGERUNG DES HAUSES

„In der türkischen Tradition wird seit jeher der städtische Raum als Aktionsfläche betrachtet, die dem privaten Raum ganz selbstverständlich zugeordnet werden kann.“ (Bohle/Dimog 2014: 276)

Die öffentlichen Räume beziehungsweise die Straßenräume in einer Stadt sind nicht nur Übergangsräume, Verkehrsflächen oder Räume für mögliche Parkanlagen, sondern sie können als urbane Aktionsflächen wahrgenommen werden. Die vielfältige Nutzung, Besetzung und Aneignung des urbanen Raums formen den wesentlichen Charakter der Stadt. Durch diese Art von Verständnis des urbanen Raums entstehen unklare Definitionen von öffentlichen und privaten Räumen, da urbane Räume in diesem Sinne für private Zwecke verwendet werden können.

Die Nolli-Pläne in der Architektur zeigen eine klare bauliche Differenzierung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit. Dabei werden alle privaten Bauten schwarz gezeichnet, während die Straßen und öffentlichen Gebäude, wie zum Beispiel Banken, Kirchen oder Passagen, weiß dargestellt werden. Somit ergibt sich eine leicht erkennbare Trennung zwischen öffentlichen Räumen und privaten Bauten. Diese bauliche Trennung beziehungsweise die Grenze zwischen öffentlich und privat bestimmen das Erscheinungsbild des modernen Raums.

In der vormodernen Welt hingegen kann man nicht von einer eindeutigen Grenze sprechen, sondern von Übergangszonen, das heißt von Gebieten der Souveränität, in denen der Einfluss einer Macht abnimmt und eine andere Macht an Bedeutung gewinnt. Diese

Mentalität, die eher vom Phänomen des Übergangs als von der Eindeutigkeit geprägt ist, manifestiert sich auch in der Unterscheidung zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten in der osmanischen Gesellschaft. (vgl. Güner, 2017: 7)

Im Osmanischen Reich gehörte der Grund und Boden dem Staat, wenn er nicht klar und eindeutig als Eigentum einer Privatperson oder einer Stiftung anerkannt wurde. (vgl. Keyder, 2018: 172) Zumeist waren die Grenzen zwischen den öffentlichen und privaten Räumen nicht klar definiert. Es war durchaus üblich, dass die EigentümerInnen des Hauses durch verschiedene Arten der Aneignung allmählich auf die Straße übergriffen und sogar einige Sackgasseneingänge privatisierten, indem sie diese versperrten. (vgl. ebd.: 7) Diese sozialen Praktiken, die die räumliche Aneignung motivierten, erhielten mit dem Prinzip des etappenweisen Übergangsrechts, des sogenannten „Finâ-Rechts“ sogar teilweise einen rechtlichen Status. Somit hatte jede/r HausbesitzerIn das bevorzugte Nutzungsrecht des angrenzenden Straßenraums. Dieser etappenweise Übergang ist eine vielschichtige Struktur räumlicher Sequenzen von öffentlichen und privaten Räumen und kann sich vom Zentrum eines jeden Hauses über viele Schichten bis in die Stadtquartiere „Mahalles“ erstrecken. (vgl. Bohle/Dimog 2014: 276)

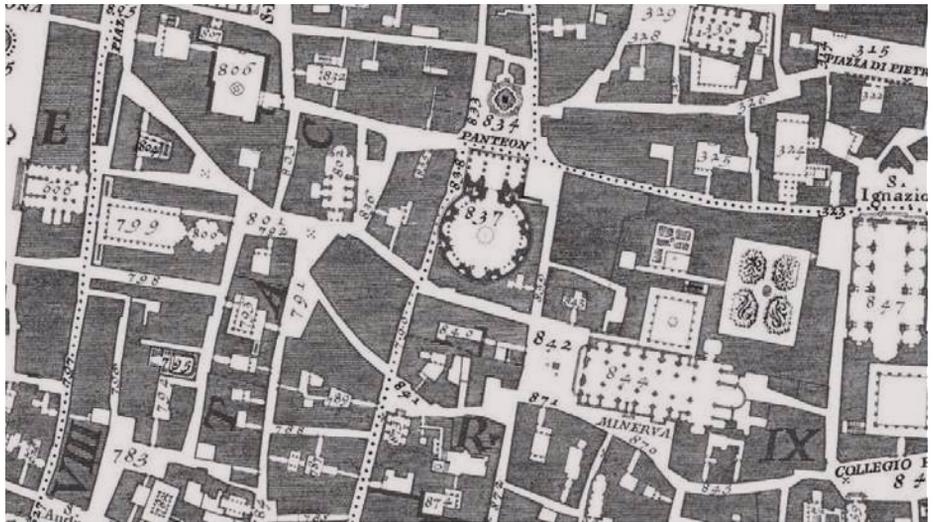


Abb.2 Nollis-Plan von Rom, Giambattista Nolli, Rome, Italien 1748

„In der osmanischen Stadt werden Straßen und alle Arten von Freiflächen (sogar die Innenhöfe von Moscheen) als Reserven betrachtet, die mit ein wenig Aufwand in die Privatsphäre überführt werden können. Es ist nicht verwunderlich, dass es jahrhundertlang so gut wie keine gesetzlichen Regelungen – zum Beispiel Katasterpläne – gab, um dies zu verhindern. Der Eigentümer, der sein Grundstück vergrößert oder auf die Straße erweitert, denkt nicht, dass er stiehlt, was der Allgemeinheit gehört. In einem kulturellen Umfeld, in dem die Öffentlichkeit nicht definiert ist, gibt es solche Bedenken nicht. Er eignet sich einen Teil von dem an, was niemandem gehört, so viel wie er braucht und so, dass das empfindliche Gleichgewicht nicht gestört wird.“ (Tanyeli, 2005, Übersetzung: S. Ates)

Die Tatsache, dass für Istanbul erst in den späten 1950er Jahren Katasterpläne erstellt wurden, die die genaue Grenze zwischen öffentlichem Raum und Privateigentum zogen, hatte direkte Auswirkungen auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raums in der Türkei. Da Öffentlichkeit und öffentliche Einrichtungen in der Türkei auch heute noch als „staatliche Institutionen“ wahrgenommen wird, sind städtische Räume, die außerhalb der Grenzen staatlicher Institutionen und privaten Eigentums liegen und von der gesamten Gesellschaft geteilt werden, als „unbenannte Räume“ mit unbestimmten Qualitäten verstanden. Anders als in Europa haben sich diese unbenannten Räume in Freiheitsräume verwandelt, weil es sich dabei um die Räume handelt, die „niemandem gehören“. (vgl. Tanyeli, 2005)

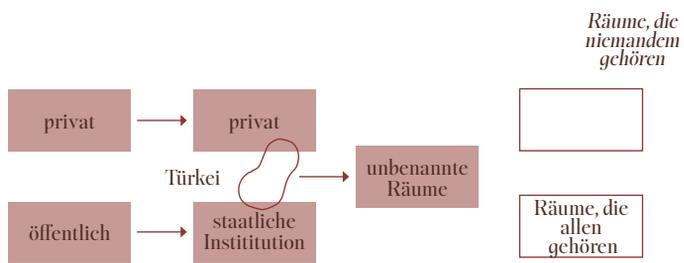


Abb.5 Diagramm 1 zur Wahrnehmung von öffentlich und privat

Die Dichotomie von öffentlichem und privatem Raum in Europa, die auf Phänomenen wie Sehen und Sichtbarkeit, Grenze und Raum beruht, stimmt natürlich nicht mit dem Raumkonzept und den sozialen Praktiken in dieser Kulturgeografie überein und reicht nicht aus, um facettenreiche und charakteristische Städte wie Istanbul zu erklären (vgl. Eckardt, 2008; Tanyeli, 2005)

Die Wahrnehmung der Straße als Verlängerung des Hauses führt zu dem Verständnis, dass nur bestimmte Personen die öffentliche Straße betreten dürften. Während der private Raum, den man im öffentlichen Raum zu schaffen versucht, als Vorteil gesehen wird, der nur den BewohnerInnen selbst zugute kommt, erscheint er als Nachteil für andere StadtbewohnerInnen. Dies geht so weit, dass die AnwohnerInnen die Umwandlung der Straße in einen privaten Raum als ihr Recht betrachten. Besonders bei den Sackgassen betrachten die BewohnerInnen den Straßenraum als den Garten ihres Hauses. Da diese Sackgassen teilweise geschlossen sind, bieten sie Privatsphäre und eine gewisse Komfortzone. Diese Situation macht es einfacher, die Straße zu adoptieren und sie als Teil des eigenen Hauses zu betrachten. Während die meisten der BewohnerInnen, deren Wohnung an eine Sackgasse angrenzt, diese Situation als Komfort sehen und diese Privatsphäre der Sackgasse als Geschenk an die BewohnerInnen interpretieren, bewirkt dies für diejenigen, die nicht dort wohnen und somit „fremd“ sind, eine Unterscheidung und Entfremdung. (vgl. Kızıltepe, 2014: 85)



Abb.4 Kapıkulu Straße, Galata-Viertel, 1995

Man kann sagen, dass die Situation von Sackgassen mit dem Gemeinschaftsbegriff von Ferdinand Tönnies, welcher im vorherigen Kapitel beschrieben wurde, viel zu tun hat. Während die Gesellschaft die Distanz in den Beziehungen übernimmt, bringt die Gemeinschaft mit ihrer Struktur, die die menschlichen Beziehungen beherrscht, Schutz und darüber hinaus auch Autorität mit sich. (vgl. Tönnies, 2000: 208–210) Diese autoritäre Situation gibt es nicht nur in dem Fall von Sackgassen, sondern auch in unterschiedlichen urbanen Räumen, wo Freizeitaktivitäten zustande kommen.

„Es handelt sich um einen öffentlichen Raum, in dem jeder jeden kontrolliert. Daher ist es schwierig zu behaupten, dass er eine Befreiung von der Kontrolle durch die organische Gemeinschaft darstellt und einen modernen Ort der Freiheit definiert. Er ist nicht mehr unheimlich, denn anders als bei dem spätosmanischen öffentlichen Raum ist er nun durch traditionelle familiäre Beziehungen sehr stark diszipliniert. Daher kann er nicht als ein Raum für Freiheit betrachtet werden.“ (Tanyeli, 2005, Übersetzung: S. Ates)

Besonders mit Gentrifizierungsprozessen gehen heute viele Freizeitaktivitäten auf den Straßen wie zum Beispiel das Zusammensein mit den Nachbarn im Eingangsbereich, spielende Kinder auf der Straße, die Überwachung der Straße zur Kontrolle, verloren. Durch die Gentrifizierung werden Aktivitäten und Orte neu definiert. Eigentlich sollten ursprüngliche Aktivitäten, wie eine Gruppe von Frauen, die am Eingang der Wohnung sitzen, Tee trinken und plaudern, den BesucherInnen eines Straßencafés selbstverständlich erscheinen. Da sich das Verhältnis zwischen Öffentlichkeit und Privatheit auf der Straße geändert hat, kann diese frühere Tätigkeit jedoch als unangemessen betrachtet werden. Somit wurde diese Art der Freizeitaktivitäten auch größtenteils im Galata-Viertel aufgegeben. Der relativ langsame Verdrängungsprozess von Wohnnutzungen und das hohe Potenzial für öffentlich-private Unternehmen mit hohen Gewinnerwartungen haben zu einer kommerziellen und touristisch orientierten Gentrifizierung von Galata geführt. (vgl. Eckardt/Wildner 2008: 45) Ein detaillierter Überblick zur Gentrifizierung im Galata-Viertel und die somit entstehende neue Wahrnehmung und Nutzung des urbanen Raums ist in dem letzten Kapitel zu finden.

Zum Abschluss dieses Kapitels soll noch einmal erwähnt werden, dass die Wahrnehmung des urbanen Raums als eine Aktionsfläche und die vielfältige Besetzung und Aneignung des städtischen Raums einen kulturellen Hintergrund haben. Bereits im Osmanischen Reich wurde das Verhältnis zwischen Öffentlichkeit und Privatheit anders

als bei europäischen Konzepten gesehen. Man kann von einer eher durchlässigen und mehrdeutigen Struktur zwischen öffentlichen und privaten Räumen sprechen.

Während viele urbane Aktivitäten wie zum Beispiel das Zusammensein mit den NachbarInnen im Eingangsbereich, die spielenden Kinder auf der Straße oder die Überwachung der Straßen durch Jungen aus dem Stadtquartier „Mahalle“, sich in Istanbul beziehungsweise in dem Galata-Viertel minimiert haben, tragen die Gentrifizierungen auch dazu bei, dass die Wahrnehmung der Straßen sich in den betroffenen Gebieten geändert hat. Trotzdem muss man sagen, dass dieses traditionelle Verständnis der Straße als Verlängerung des Hauses und die somit entstehende Motivation für eine aktive Nutzung des Straßenraums die heutige Wahrnehmung des städtischen Raums nach wie vor beeinflusst. Heutzutage gibt es immer noch die Motivation für die vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne von spontanen, formlosen Freizeitaktivitäten, die in den nächsten Kapiteln detaillierter analysiert werden.

3.4 WOHNRAUM ALS VERLÄNGERUNG DER STRASSE

Im Wörterbuch von 1860 wurde der Begriff „privat“ als „*verborgen, versteckt, offiziell, nicht öffentlich für den Handel und abgeschiedener Ort*“ beschrieben. Der Begriff „öffentlich“ wurde als „*allgemein, im Dienst des Staates, der Provinz, des Bezirks, der Stadt, des Basars oder der Arme*“ definiert. Wie man sieht, unterscheidet sich die Verwendung von privat und öffentlich im Osmanischen Reich von der Verwendung im Westen. Insbesondere die Verwendung des Wortes „privat“ wurde als „*dem Sultan gehörend*“ interpretiert. Der Hauptgrund für den Unterschied und die Verwirrung ist, dass diese Begriffe im Leben keine Bedeutung haben. (vgl. Tanyeli/ Gerçek, 2015: 598)

Wie im obigen Kapitel erwähnt, ist es unmöglich, eine klare Grenze zwischen öffentlichem und privatem Leben im Osmanischen Reich zu ziehen. Außerdem gab es auch die Tatsache, dass Stadtbeamte bis zur Regierungszeit von Mahmud II. ihre öffentlichen Aufgaben von ihren Wohnungen aus erledigten. Das ist ein Hinweis darauf, dass die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Leben bei den herrschenden Klassen gar nicht existierte. Das gleiche gilt auch für die einkommensschwachen Gruppen und die Mittelschichten. (vgl. ebd.: 598)

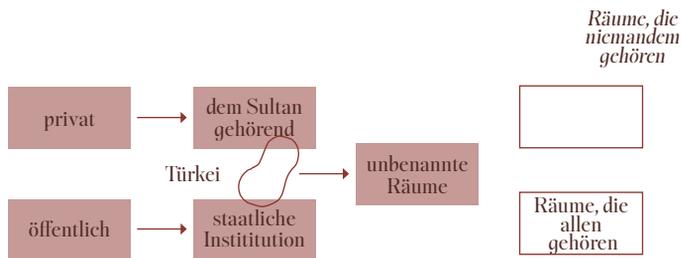


Abb.5 Diagramm 2 zur Wahrnehmung von öffentlich und privat

Um die unscharfen Grenzen zwischen dem privaten und öffentlichen Raum zu verstehen, ist es notwendig, dies von beiden Seiten her zu betrachten. So wie die Kultur der Nutzung öffentlicher Räume und Straßen für private Zwecke im Osmanischen Zeitalter vorherrschte und die Straßen als Erweiterung des Hauses angesehen wurden, gab es auch öffentliche Aktivitäten in privaten Räumen. Die Erledigung öffentlicher Angelegenheiten durch die Herrscher in ihren Häusern war nur ein Beispiel für Nutzung des privaten Raums für öffentliche Zwecke. Kann daher der Wohnraum im Hinblick auf den kulturellen Kontext als Verlängerung der Straße wahrgenommen werden?

Im 15. Jahrhundert lebten in Istanbul einkommensschwache Bevölkerungsgruppen in Einzelzimmern, die „hücerat“ genannt wurden. Diese Räume, die in der Regel zu Stiftungen gehörten, umgaben einen Hof, der sich durch eine Tür zur Straße hin öffnete. Jedes Zimmer gehörte einer Familie, jedoch wurden der Hof, die Küche und die Toiletten gemeinsam genutzt. Obwohl die Zimmertür die erste Grenze der Privatsphäre zu sein scheint, leben in diesen Zimmern Familien, bestehend aus Eltern und Kindern. Daher ist es sehr schwierig, in diesen Räumen von einem vollständig privaten Raum zu sprechen. Der Hof, an den die Zimmer angeschlossen sind, ist aufgrund der gemeinsamen Nutzung durch die Bewohner öffentlich, aber der Hof ist auch durch eine Tür von der Straße getrennt, so dass im Inneren ein privater Raum entsteht. Obwohl die Straße als öffentlicher Raum den Versammlungsort des Viertels darstellt, ist sie nicht völlig offen für die Stadt im Allgemeinen. (vgl. Tanyeli/ Gerçek, 2015: 598)

Im 16. und 17. Jahrhundert nahm die Wohnung die Form an, bei dem ein Teil der Wohnung nach außen und ein Teil nach innen gerichtet ist. Später entwickelte sich dieser Grundrisstyp zu einer doppelten Wohnform, dem „Haremlik-Selamlık“. Diese Wohnungen wurden jedoch nicht nur von Familienmitgliedern genutzt, sondern der innere Teil war für die Nutzung durch Mitglieder mit oder ohne familiären oder verwandtschaftlichen Hintergrund vorgesehen, während der äußere Teil von Gästen, DienerInnen und TürsteherInnen genutzt wurde. Während das Innere einen Bereich für Privatsphäre bildete, war der Außenbereich die Schnittstelle zwischen sozialen Aktivitäten und dem Familienleben. (vgl. ebd.: 599) Der Harem-Teil des Hauses war der private Bereich und der Selamlık war der erste Teil, der für die Öffentlichkeit zugänglich war. (vgl. Yılmaz/Aydın, 2015: 260)

Im 17. Jahrhundert wurde der Selamlık-Bereich stärker mit der Straße verbunden. Wie in Abbildung unten gesehen werden kann, gibt es separate Eingänge für Haremlik- und Selamlık-Bereiche. Die Treppenanlage in dem Selamlık-Bereich wurde repräsentativer gestaltet. Außerdem findet sich in dem Selamlık-Bereich eine WC-Anlage, welche von den Gästen, die von außen kommen, positiv empfunden werden kann.

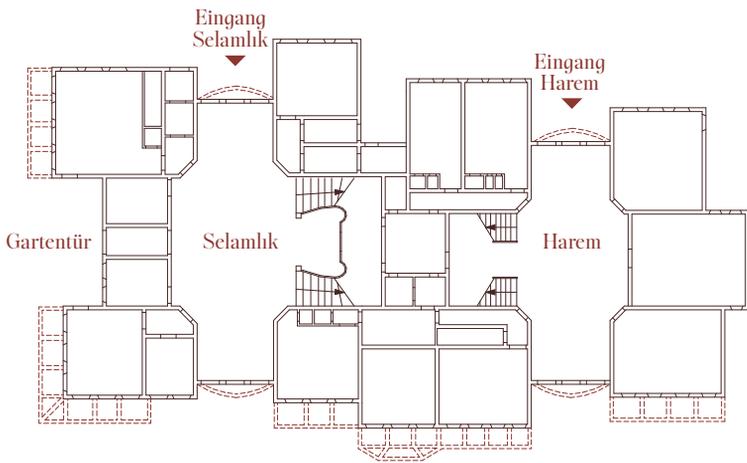


Abb.6 Grundriss Erdgeschoss des Yasinci-Hauses in Anadolu Hisari, Istanbul

Neben den semi-öffentlichen Bereichen innerhalb von Häusern wurden die Kaffeehäuser in dem Stadtquartier zu den Orten verwandelt, an denen Gäste bewirtet wurden. Die Kaffeehäuser werden als eine Erweiterung des Hauses empfunden, so dass die Männer abends in ihren Schlafanzügen im Kaffeehaus sitzen. Mit anderen Worten: Ein öffentlicher Raum hat im westeuropäischen Verständnis eine private Identität erhalten. (vgl. Tanyeli/ Gerçek, 2015: 599)

Die Kaffeehäuser bestimmten auch die Identität des Viertels. *„Wenn Sie sich für den Stand des Handels im Mittelmeer interessieren würden, würden Sie den Schiffskapitänen in den Kaffeehäusern von Galata und den umliegenden Häfen aufmerksam zuhören. Sie könnten sogar Informationen über europäische Staaten einholen. Die Orte, an denen Sie diese Informationen erhalten würden, wären nicht die Botschaften in Beyoğlu, sondern die Kaffeehäuser in Galata. Hier trafen Sie Kaufleute aus verschiedenen europäischen Ländern, die sich über die politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen im Mittelmeerraum und in Europa unterhielten.“* (Kırlı, 2009: III, Übersetzung: S. Ates)



Abb.7 Osmanisches Kaffeehaus

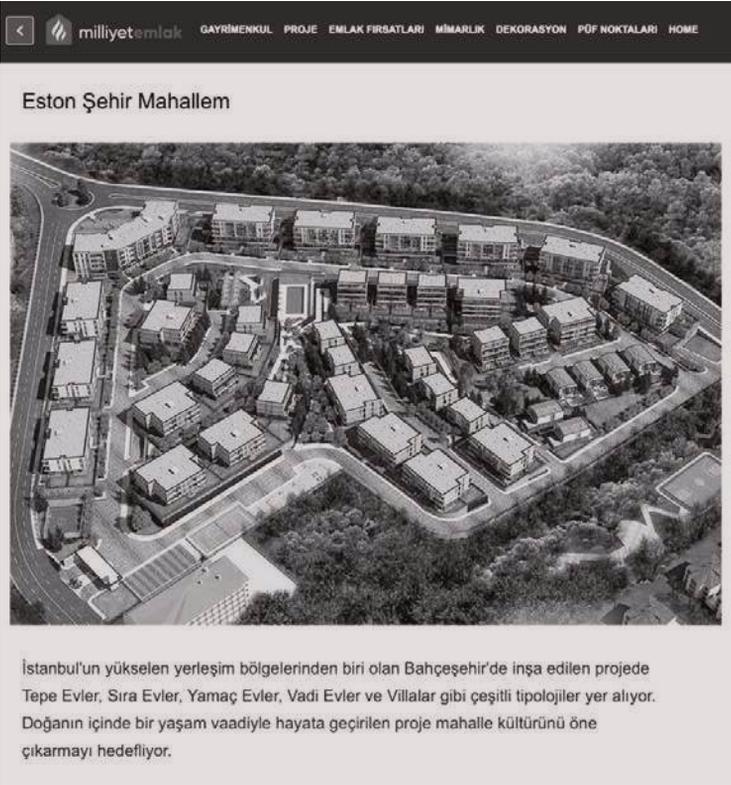
Unabhängig von der Wohnform hat das Stadtquartier „Mahalle“ eine Struktur, in der die Mitglieder des Viertels „Mahalleli“ in Solidarität leben und sich gegenseitig sowohl unterstützen als auch kontrollieren. Die Solidarität in der Nachbarschaft und das kollektive Handeln lassen sich sehr deutlich im sowohl im urbanen Raum als auch im privaten Raum ablesen. *„In einer Zeit, in der man noch nicht von Grundbesitz und Privatheit im modernen Sinne sprechen kann, können die Menschen ihren privaten Raum entsprechend ihren Bedürfnissen auf die Straße ausdehnen. Ein Teil dessen, was niemandem gehört, kann nach Bedarf und auf eine Weise angeeignet werden, die das empfindliche Gleichgewicht nicht stört.“* (Tanyeli/ Gerçek, 2015: 599, Übersetzung: S. Ates)

„Vor dem 20. Jahrhundert wurden Bücher nicht individuell gelesen, sondern das Lesen war eine soziale Aktivität, bei der eine Person las und andere zuhörten. Erst in dieser Zeit verbreitete sich die Gewohnheit, Bücher in einem Zimmer für sich selbst zu lesen. Mit anderen Worten: In dieser Zeit wurde sowohl die Unterscheidung zwischen öffentlich und privat auf städtischer Ebene vertieft als auch war der private Raum innerhalb der Wohnung deutlicher geworden.“ (ebd.: 400, Übersetzung: S. Ates)

In den Beyoğlu-, Galata- und Karaköy-Vierteln fand im Jahr 1870 ein sehr großer Brand statt. Dabei wurden mehr als 500 hölzerne Häuser zerstört. Seitdem begann ein radikaler Wandel. Die Viertel Beyoğlu und Galata bekamen einen neuen Wohntypus, nämlich Wohnungen in mehrgeschossigen Appartementhäusern. Dieser neue Wohntypus wurde von Europa als Vorbild übernommen und zuerst in Galata und Beyoğlu umgesetzt. Es gab jedoch einen großen Unterschied zum europäischen Verständnis dieser Wohnungen: Während in Europa die Wohnungen damals eher von Mittel- und Unterschicht bevorzugt wurden, gab es in Istanbul das Verständnis, dass diese neuen Wohnungen die Verwestlichung und den Luxus symbolisieren und Komfort für die Mittel- und Oberschichten boten. (vgl. Çelenk/ Çelenk, 2021: Episode 1)

Man kann sagen, dass der Übergang von der öffentlichen Wohnkultur zum privaten Raum vor allem von der Oberschicht angestrebt wurde. Die alte osmanische Wohnumgebung beinhaltet allerdings ein Zusammenleben aller Einkommensgruppen. Übrigens führte dieses Zusammenleben zu keinem Klassenkonflikt. Der politische und soziale Wandel hat sich jedoch auch auf die menschlichen Beziehungen ausgewirkt und das alte Zusammengehörigkeitsgefühl ist im Stadtquartiersleben nicht mehr zu erkennen. Während die einkommensstarken BewohnerInnen an die Peripherie der Stadt zogen,

schlossen sie das Haus von außen gegen den öffentlichen Raum ab. Das Haus, das seine innere und äußere Integrität verloren hat, ist zu einem privaten Raum geworden, der die Einzelnen vor dem Leben draußen schützt. (vgl. Tanyeli/ Gerçek, 2015: 400)



milliyetemlak GAYRİMENKUL PROJE EMLAK FIRSATLARI MİMARLIK DEKORASYON PDF NOKTALARI HOME

Eston Şehir Mahallem

İstanbul'un yükselen yerleşim bölgelerinden biri olan Bahçeşehir'de inşa edilen projede Tepe Evler, Sıra Evler, Yamaç Evler, Vadi Evler ve Villalar gibi çeşitli tipolojiler yer alıyor. Doğanın içinde bir yaşam vaadiyle hayata geçirilen proje mahalle kültürünü öne çıkarmayı hedefliyor.

„Das in Bahçeşehir, einem der aufstrebenden Wohngebiete Istanbuls, errichtete Projekt umfasst verschiedene Typologien wie Hügelhäuser, Reihenhäuser, Häuser am Hang, im Tal und Villen. Das Projekt, das mit dem Versprechen eines Lebens in der Natur umgesetzt wird, soll die Nachbarschaftskultur hervorheben.“

Abb.8 Anzeige für Wohnungsmiete und Hauskauf, 2017

Heute sind in Istanbul die Residenzen und luxuriösen Wohnsiedlungen „Site“ sehr populär geworden. „Site“ bedeutet ein Wohngebiet, in dem mehrere Wohnungen und/oder Häuser durch Zäune von der Straße abgetrennt sind und in der Regel durch eine Sicherheitskontrolle betreten werden. Innerhalb dieses Areals befinden sich meistens soziale Einrichtungen wie zum Beispiel Cafés, Stiftungen und Schwimmbäder. Dort wohnen die meisten einkommensstarken Menschen mit dem gleichen Sozial- und Einkommensniveau zusammen. Obwohl diese Wohnsiedlungen mit ihren Sozialeinrichtungen den Mahalle-Effekt erzielen beziehungsweise die Werbungen und Anzeigen der Häuser zum Kauf und Mieten auf diese Weise gemacht werden, sind sie weit weg vom traditionellen Verständnis von Öffentlichkeit.

Zusammenfassend lässt sich behaupten, dass das Verständnis zwischen Privatheit und Öffentlichkeit sich abhängig von dem kulturellen Kontext stark unterscheiden kann. Diese Grenzenlosigkeit zwischen den beiden Phänomenen kann man in zwei Richtungen beobachten; Erstens: die Wahrnehmung des öffentlichen Raums als ein Raum, der in Anspruch genommen und somit dem privaten Raum zugeordnet werden kann. Zweitens: Das Verständnis und die Nutzung des privaten Raums als öffentlich und semiöffentlich.

3.5 DER URBANE RAUM IM GALATA-VIERTEL: DER VERSUCH EINER „CATTUS-PERSPEKTIVE“

„Tausende von Katzen streifen täglich durch die Straßen von Istanbul. Sie gehören niemandem und sind doch ein fester Bestandteil der Gesellschaft. Frei, unabhängig und stolz leben sie seit vielen Jahren inmitten der Menschen, schenken ihnen Ruhe und Freude, aber lassen sich nie besitzen.“ So wurde in dem Film „Kedi: Von Katzen und Menschen“ von Ceyda Torun das Leben mit den Katzen in Istanbul beschrieben.

Wissenschaftliche Studien zeigen, dass die Katze ihren Ursprung in Anatolien und Ägypten hat. In Mesopotamien, einem der Länder, in denen sich die Landwirtschaft zuerst entwickelte, hielten Katzen die Ratten- und Mäusepopulation im Gleichgewicht und verhinderten Schäden an den landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Dies war auch der erste Schritt zu einer aufrichtigen Freundschaft zwischen Katzen und Menschen in Anatolien. Katzen, die in Anatolien als Jäger gefüttert wurden, passten sich in der osmanischen Zeit dem städtischen Leben an und trugen maßgeblich zur Entstehung der

Katzenkultur in Istanbul bei. Außerdem wurden die Katzen in der Osmanischen Zeit in Istanbul heimisch. Die streunenden Tiere wurden vom Osmanischen Reich geschützt und die Menschen wurden in dieser Richtung ermutigt. Straßentiere wurden mit Sorgfalt behandelt, Katzen und Hunde wurden zusammen mit Bedürftigen in Volksküchen gefüttert. Es ist auch bekannt, dass Stiftungen für die Behandlung und die Fütterung der Tiere gegründet wurden. Übrigens gab es in der Hauptstadt und anderen Städten des riesigen Reiches Personen, die nur für die Fütterung streunender Tiere zuständig waren. (vgl. Sasun, 2022)

In Cihangir, einem Nachbarviertel von Galata, gab es in der Osmanischen Zeit einen großen Hafen. Schiffe aus Norwegen und anderen Ländern brachten ihre Tiere mit und die Matrosen hielten sich die Katzen auf den Schiffen, damit sie die Ratten fangen. Das heißt es gab von überall aus der Welt Katzen in dieser Stadt. Später wurden die ersten Abwasserkanäle des Osmanischen Reichs in diesem Stadtteil gebaut. Die BewohnerInnen des Viertels fanden die Katzen sehr wichtig, da die Katzen die großen Ratten in den Kanälen von ihnen fernhalten konnten. (vgl. Interview im Film: Kedi von Ceyda Torun ab 46:50)

Das heißt, es leben seit Hunderten von Jahren Katzen im heutigen Istanbul. Sie erlebten den Untergang von Kaiserreichen und sahen viele Ereignisse im städtischen Raum. Obwohl sie von vielen Menschen umsorgt werden, haben sie, wie oben beschrieben, keine BesitzerInnen. In dem Film meinte einer der InterviewpartnerInnen, dass man sie nicht zuhause einsperren muss, um sie streicheln zu können, weil es draußen sehr viele von ihnen gibt, die man streicheln kann. Die Katzen sind ein kulturelles Symbol für die Stadt. Ohne Katzen sähen die Straßen anders aus. Sie machen die Stadt einzigartig und sind ein unverwechselbares Merkmal der Stadt geworden. In Istanbul begleiten die Katzen immer die BewohnerInnen und BesucherInnen der Stadt durch den Alltag.

Katzen sind auf der Straße. Katzen gehören zur Straße. Aber wem gehören die Straßen in Istanbul? Wie ändern sich die Katzen und das Verständnis vom urbanen Raum in Istanbul? Oder haben die Katzen einen Einfluss auf die Wahrnehmung des urbanen Raums? Können die öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räume aus einer Katzenperspektive gelesen werden?

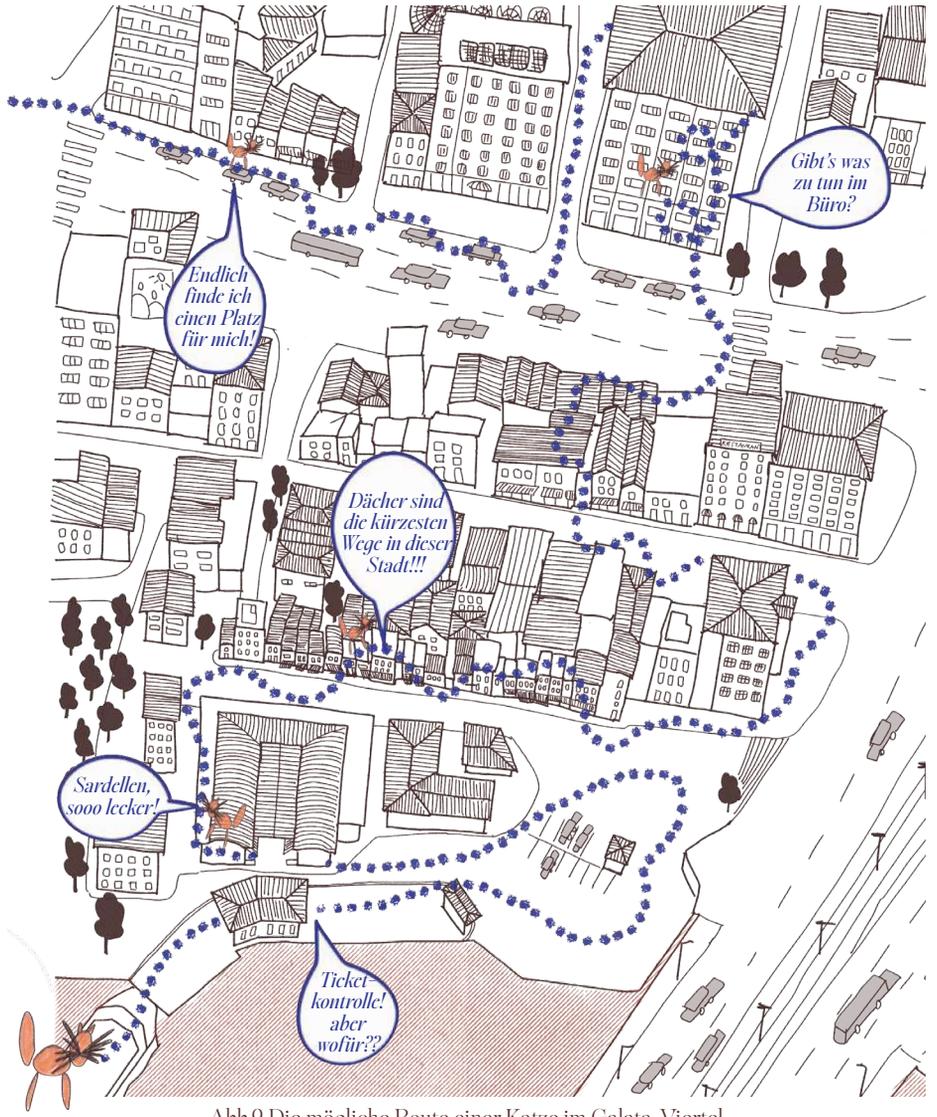


Abb.9 Die mögliche Route einer Katze im Galata-Viertel

Als ein winziges Wesen in einer Großstadt haben die Katzen jede Freiheit. Sie erreichen alles. Sie gehen durch die kleinsten Löcher. Sie streifen über die Dächer der Häuser. Auf Autodächern schlafen sie meistens. Sie betreten die Wohnungen vieler BewohnerInnen in der Stadt und verlassen sie, wann sie wollen. Die Haltestellen für Schifffahrten oder die Sicherheitskontrollen von Einkaufszentren bedeuten für sie nichts. Sie brechen alle Regeln von Öffentlichkeit und Privatheit.

In diesem Kapitel wurde versucht, anhand von Katzen das Straßenleben im Galata-Viertel darzustellen und die unscharfen Grenzen zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen sichtbar zu machen. Die Schwellenräume zwischen dem öffentlichen und halböffentlichen Raum sind aus einer Katzenperspektive zu ignorieren. Und in vielen Fällen, besonders in einem Geschäftsviertel wie Galata, betreten die Katzen auch die Geschäfte, die Schaufenster von Läden oder die Foyers von Hotels und Bürogebäuden. Somit kann man behaupten, dass durch ihr Verhalten die Grenzen zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten oder zwischen dem Halböffentlichen und dem Privaten gänzlich unsichtbar geworden sind.

Neben der Wahrnehmung der unsichtbaren Grenzen von unterschiedlichen Raumsequenzen dient diese Betrachtungsweise aus einer Katzenperspektive auch als Metapher für die Wahrnehmung der Stadt beziehungsweise des Stadtviertels Galata im kollektiven Bewusstsein. Die BewohnerInnen der Stadt kümmern sich um die Katzen. Sie sorgen für sie. Katzen nennt man in der Umgangssprache „Straßenkatzen“. Da aber die Pflege und Fütterung der Straßenkatzen gänzlich von der Öffentlichkeit übernommen wird, kann man behaupten, dass hier ein kollektives Bewusstsein und Verhalten vorliegt.

Die folgenden Seiten zeigen eine Fotodokumentation über mehrere Katzen im urbanen Raum im Galata-Viertel. Dabei wurde auf die Routen der diversen Katzen fokussiert und wurden am Ende Themenschwerpunkte auf die Fütterung, den Unterschlupf, die Schwellenräume und die Beziehung zwischen Menschen und Katzen gesetzt.



Abb.10 Eine Katze auf einem Pflanzentopf am Ufer von Karaköy



Abb.11 Eine auf die gefangenen Fische wartende Katze am Ufer



Abb.12 Katzen vor der Eingangstür von einem Ladengeschäft



Abb.15 Eine Katze im Schaufenster von einem Antiquitätengeschäft

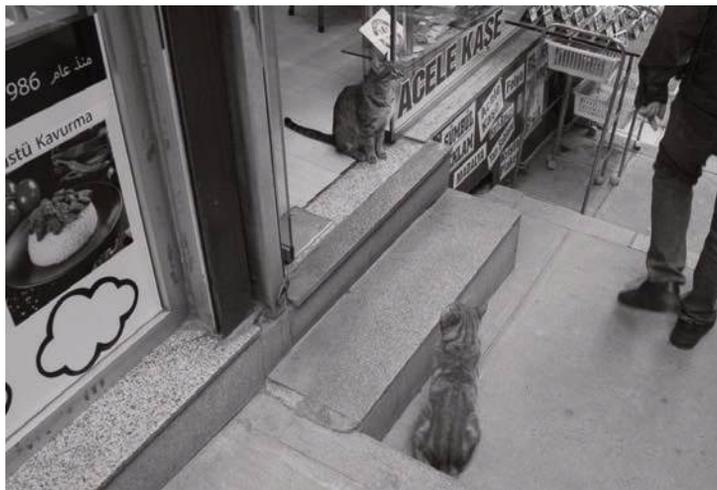


Abb.14 Katzen am Eingangsbereich vor einem Restaurant



Abb.15 Eine Katze im halböffentlichen Raum (in dem Galataport-Komplex)



Abb.16 Eine Katze mit ihrem Sesamring



Abb.17 Katzenhaus mit Futternapf



Abb.18 Wasser- und Futternäpfe aus PET-Flaschen für die Katzen



Abb.19 Katzenfutter in der urbanen Nische



Abb.20 Wasser- und Futternapf für die Katzen vor einem privaten Eingang



Abb.21 Katzenkorb für Straßenkatzen



Abb.22 Eine beobachtende Katze auf den Treppenanlagen



Abb.25 Eine Katze sitzend in einem Straßenbank



Abb.24 Eine Katze auf dem Sprung



Abb.25 Eine Katze auf die Hocker eines Cafés auf der Straße kletternd



Abb.26 Sich in einer Nische versteckende Katze und das Kind



Abb.27 Mensch und Katze sitzend am Boden

4 Informelle Raumbildung

4 INFORMELLE RAUMBILDUNG

„Das Viertel sieht ganz anders aus, wenn man es immer nur vom Bürgersteig aus betrachtet. Die Leute von den Etagen, also die allermeisten, bleiben zu Hause und verlassen ihre Wohnung nur, um zur Arbeit zu fahren. Der Bürgersteig ist für sie allenfalls eine Durchgangsstation auf dem Weg zur Métro oder zum Bus, zum Supermarkt oder zur Bäckerei. Sie halten sich dort nicht auf. Sie verweilen dort nicht. Daher kennen sie auch nicht das unruhige, geschwätzig Völkchen derer, die einen großen Teil des Tages ganz anders verbringen, nämlich zwischen dem Bar-Tabac, wo sie Lotto spielen und Pferdewetten abschließen, den kleinen Läden, in denen sie wenig kaufen und viel reden, dem Park, in dem sie gelegentlich ein paar Schritte machen, um den Müttern und den Kindermädchen von den Antillen zuzuschauen, und dem Platz an der Theke, wo sie die neuesten Nachrichten kommentieren.“ (Augé, 2012: 70-71, Übersetzung: S. Ates) So hatte Augé die BewohnerInnen von Paris beschrieben.

Die Straßen beziehungsweise die Bürgersteige sind eine sehr wichtige Komponente des urbanen Raums. Sie funktionieren nicht nur als reine Übergangsräume von einem Anfangspunkt zu einem Zielort, sondern sie sind Alltagsräume, wo viel über Kultur, Politik und Ökonomie diskutiert werden kann. Wie im zweiten Kapitel erwähnt, existieren in unterschiedlichen Kulturkreisen unterschiedliche Lebensstile und somit verschiedene Interpretationen der Wahrnehmung von Straßenräumen. Daher ist nicht zu vergessen, dass Straßen nicht nur als geometrische Orte gelesen werden sollen, sondern dass sie Räume für die Öffentlichkeit bilden.

Ein Raum ist für Michel de Certeau ein Ort, mit dem man etwas macht. Er definiert den Raum als ein Geflecht von beweglichen Elementen. Die FußgängerInnen verwandeln die von der Stadtplanung geometrisch als Ort definierte Straße in einen Raum. (vgl. Certeau, 2014) Die vielfältige Nutzung der Straßen durch die Menschen zeichnen den Charakter der Straßen und somit auch den Charakter der Stadt aus. Diese Nutzungsvielfalt allein kann jedoch nicht als ein Kriterium für gute öffentliche Räume herangezogen werden. Trotzdem zeugen diese diverse Nutzung der Straßenräume und die gemeinsamen Aktivitäten von einer positiven räumlichen Vergesellschaftung. Besonders die spontanen und ungeplanten Aktivitäten entscheiden über das Aussehen der Straßenräume mit und veranschaulichen den Umgang mit dem öffentlichen Raum.

Dieses Kapitel der Arbeit konzentriert sich auf die Raumbildung, welche durch die informellen Aktivitäten im öffentlichen Raum geprägt wird. Dabei ist es notwendig, informelle und illegale Tätigkeiten unterschiedlichen Ausmaßes und unterschiedlicher



Abb.1 Straßenbild ohne Menschen



Abb.2 Straßenbild mit Menschen

Größenordnung zu erwähnen. Die Stadt Istanbul bildet dafür eine Bühne mit unterschiedlichen Szenarien von informellen Siedlungen bis zu illegalen Verkaufsständen und insbesondere das Galata-Viertel weist mit seiner bedeutenden Handels- und Konsumkultur spannende Beispiele für die informelle und spontane Raumbildung auf.

4.1 ISTANBUL: STADT DES HANDELS UND KONSUMS

Die Stadt Istanbul hat eine einzigartige geografische Lage, durch welche sie als Handelsweg funktioniert. Der Bosphorus ist einerseits der wichtigste Zugang zum Handel über das Schwarze Meer, das Goldene Horn andererseits ist ein hervorragender Naturhafen. Sie bildete den größten Hafen zwischen Indien und Westeuropa. (vgl. Keyder, 2018: 10)

Neben ihrer geographischen Lage sind ihre Größe und die Anzahl ihrer BewohnerInnen maßgebend für diese Megastadt. Die Stadt, die mehr als 1500 Jahre lang die kaiserliche Hauptstadt war, machte nicht nur durch ihren Reichtum, sondern auch durch ihre schiere Größe auf sich aufmerksam. (vgl. Girouard 1985) Die Größe der Stadt Istanbul spiegelte damals die Macht des Imperiums wider. Später wurde sie aber als *ein überlebender schwerfälliger Körper auf dessen dünnen Beinen* angesehen. (vgl. Valensi 1995: 52)

Wie bei vielen Megastädten erlebt Istanbul auch wegen der hohen Bevölkerungskonzentration eine Reihe von Problemen. Zu einem der größten Probleme zählen die informellen Siedlungen, die deswegen entstehen, weil die neu hinzugekommene Bevölkerung nicht genug Wohnraum in der Stadt bekommt. Das heißt: Die Infrastruktur der Stadt wurde mit der Zeit immer unzureichender und die Bevölkerung der Stadt versucht, mit ihren eigenen Bemühungen durch informelle beziehungsweise illegale Wege Wohnräume zu schaffen und/oder Geld zu verdienen. Istanbul und seine öffentlichen Räume bilden daher eine Bühne für diese informellen Aktivitäten und Wirtschaftstätigkeiten.

Da die informellen Wirtschaftstätigkeiten auf einer einfachen Unternehmensorganisation basieren und keine Spezialisierung erfordern, besteht kein Bedarf an großem Kapital, technischem Wissen oder qualifizierten Arbeitskräften, um an diesen Aktivitäten teilzunehmen. Daher werden diese informellen Wirtschaftstätigkeiten als ein ungeschützter Teil des Arbeitsmarktes gesehen, zu dem der Zugang frei ist. (vgl. Sethuraman



Abb.5 Aus dem Interview mit dem Antiquitätenverkäufer in dem Großen Basar

, 1981: 14) Die staatlichen Behörden hingegen bewerten solche informellen wirtschaftlichen Aktivitäten zwar im Allgemeinen negativ, zeigen aber angesichts der geschaffenen Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten keine ablehnende Haltung. Auch bei der Umsetzung und Anwendung der entsprechenden gesetzlichen Regelungen wird dieser informellen Struktur mit Verständnis begegnet. (vgl. Ekin, 1995: 42) Außerdem sind die zu ergreifenden polizeilichen Maßnahmen nicht mehr sinnvoll möglich, wenn solche wirtschaftlichen Aktivitäten eine bedeutende Größe in der Gesamtwirtschaft erreichen. (vgl. Baştaymaz, 1986: 114)

Aus all diesen Gründen stoßen Personen, die sich an informellen wirtschaftlichen Aktivitäten beteiligen möchten, nicht auf ernsthafte Hindernisse, insbesondere in einer Stadt wie Istanbul, in der die informellen Tätigkeiten vorherrschen und nicht kontrolliert werden können. Es ist hervorzuheben, dass diese informellen Aktivitäten eine bedeutende Größe in der Handelswelt haben. Wenn man daher über die Handels- und Konsumkultur der Stadt spricht, sollen diese Informalität und die informelle Raumbildung in der Stadt nicht vergessen werden.

Die informelle Raumbildung und die informelle Handelswelt der Stadt Istanbul beziehungsweise der gesamten Türkei ist ein kulturelles Merkmal der Region. „Informell“ muss jedoch nicht unbedingt eine negative Bedeutung aufweisen. In dieser informellen Welt spielen zum Beispiel die Beziehungen und das Nachbarschaftsgefühl eine große Rolle. Insbesondere das vertrauensbasierte Einkaufen verdeutlicht die Handelskultur des Landes. Dieses auf Vertrauen basierte Einkaufen kann innerhalb der unterschiedlichen Basare in der Stadt Istanbul teilweise immer noch beobachtet werden. Dazu wurden im Großen Basar in Istanbul, welcher heute als das erste Einkaufszentrum der Welt beschrieben werden kann, spontane Gespräche mit diversen VerkäuferInnen durchgeführt.

„*Söz senettir ilkesi*“ (Rede ist Beleg-Prinzip) sagte Herr Temin während des Gespräches in seinem Antiquitätengeschäft auf dem Basar. Er meinte, sowohl zwischen den VerkäuferInnen als auch zwischen VerkäuferInnen und KundInnen gäbe es untereinander Vertrauen, und das Geld bliebe daher im Hintergrund. Er erzählte weiter: *„Wenn KundInnen oder die HändlerInnen aus der Umgebung eine Ware von meinem Geschäft kaufen wollten und nicht genug Geld dafür hatten, sagten sie, dass sie später kommen und das Geld erst dann bezahlen werden. Das war eine sehr übliche Situation auf dem Basar. Heutzutage*

kann man solche Gespräche ab und zu auch beobachten. [...] Ich habe immer noch einen Notizblock, indem ich den Betrag von den eingekauften Waren notiere. Wenn sie das Geld zurückbringen, dann schreibe ich das auf dem Notizblock auf und am Ende des Monats sehe ich, was zurückgekommen ist."

Neben dem vertrauensbasierten Einkaufen auf dem Basar hat sich das Feilschen auch zu einem Phänomen entwickelt. Egal, ob es sich um ein Fälschungsprodukt handelt oder einen 500-jährigen Teppich, man feilscht jederzeit. Diese Aspekte bilden „die einzigartigen Einkaufsregeln“ des Basars beziehungsweise der ganzen Stadt, wo immer informelle Handelspraktiken geübt werden. Heute gibt es ein Verständnis, welches dieses Vertrauen zwischen Kunden und Verkäufern missbrauchen kann. *„Es gibt ein weitverbreitetes Vorurteil gegenüber den Händlern auf dem Großen Basar in Istanbul. Diesen wird eine fragwürdige Geschäftsmoral unterstellt und vor allem westliche Touristen werden davor gewarnt, sich nicht betrügen und übers Ohr hauen zulassen.“* (Sigg, 2017: 167, Übersetzung: S. Ates)

Händlerinnen und Händler schätzen zuerst mittels Nation, Alter, Geschlecht oder Kleidung die Vorstellung der Preisspanne von KundInnen ein. Danach nennen sie einen Preis für die Ware, die die Kunde kaufen will, und warten, dass diese einen niedrigeren Preis für die Ware sagt. So beginnt ein klassischer Handel. Auf dem Basar selbst sind die VerkäuferInnen unterschiedlicher Meinungen. Manche finden Feilschen ungerecht und wollen Preisetiketten für ihre Produkte haben, andere dagegen definieren das Thema Feilschen als Tradition. (vgl. ebd.: 167)

Zusammenfassend ist es wichtig zu erwähnen, dass die Basare von Istanbul und besonders der Große Basar die türkische Tradition und Einkaufskultur in ihren halböffentlichen Strukturen veranschaulichen. Diese Handelskultur kann man aber auch in den öffentlichen Räumen der Stadt beobachten. Die StraßenhändlerInnen sind auch ein Teil dieser Kultur des Feilschens, da ihre Tätigkeit informelle Wurzeln hat. Urbane Resträume wie Nischen füllen sich mit StraßenverkäuferInnen und die Schwellenräume wie etwa Geschäftsportale werden durch mobile Straßenstände in Besitz genommen. So erhält der urbane Raum durch diverse informelle Handelspraktiken seine nicht stationäre Erscheinung. Diese städtischen Strukturen sind mobile Kulturgüter, die sich einerseits aus der städtischen Kultur ergeben und gleichzeitig den Stadtcharakter bestimmen. Mit anderen Worten beeinflusst die Kultur der Stadt die Nutzung ihrer Straßen, während



Abb.4 Das Hafenareal im 18. Jhdt in Karaköy, Jean-Baptiste Hilaire

die Straßen mit ihren mobilen Kulturgütern die Tradition der Stadt widerspiegeln. „Ist Istanbul eine europäische Stadt? Oder eine orientalische Stadt? Oder vielleicht eine kosmopolitische Stadt? Leider gibt es keine eindeutigen Definitionen für die drei Vorstellungen von europäisch, orientalisches oder kosmopolitisch.“ (Reinhard, 2009: 5, Übersetzung: S. Ates)

Daher ist es nicht überraschend in Istanbul eine historische Markthalle und Moschee neben neuen Betonbauten mit riesigen Einkaufszentren zu sehen. Besonders in den letzten Jahren erlebte Istanbul den Aufstieg moderner Einkaufszentren. Diese Einkaufszentren bieten internationale Marken, Luxusboutiquen und eine Vielzahl von Unterhaltungsmöglichkeiten, darunter Kinos, Restaurants und Vergnügungsparks. Diese modernen Einzelhandelsareale richten sich an das wachsende VerbraucherInnensegment der Mittel- und Oberschicht. Die Gesamtzahl der Einkaufszentren in der Türkei beträgt mehr als 450. Alleine in Istanbul befinden sich heute mehr als 120 Einkaufszentren und mit der Zeit erhöht sich diese Zahl immer noch weiter. (vgl. Dinger, 2017: 5)

Die Konsumkultur in Istanbul ist vielfältig und spiegelt den kosmopolitischen Charakter der Stadt wider. Die traditionelle türkische Kultur vermischt sich mit internationalen Einflüssen und führt zu einem breiten Spektrum an Verbraucherpräferenzen. Daher lässt sich sagen, dass die Handels- und Konsumkultur Istanbuls eine dynamische Mischung aus Tradition und Moderne ist. Die reiche Geschichte, die vielfältigen Einflüsse und die kosmopolitische Natur der Stadt tragen zu ihrem florierenden Handelssektor bei und schaffen ein einzigartiges Verbrauchererlebnis, das traditionelle Märkte mit modernen Einkaufszentren verbindet.

4.2 FRAGEN DER MIGRATION: DIE INFORMELLEN SIEDLUNGEN „GECEKONDU ”

„Die Frage „Wer ist ein IstanbulerIn?“ ist nicht mehr eine rhetorische Frage. Der echte Istanbuler ist ein Mythos.” (Keyder, 2018: 117, Übersetzung: S. Ates) Die Bevölkerung der Stadt ist ein Mosaik aus verschiedenen Ethnien, Nationalitäten, Sprachen und Glaubensrichtungen. Wie viele kosmopolitische Städte kennzeichnen auch Istanbul Vielfalt und Multikulturalität. Diese Multikulturalität beschränkt sich nicht nur auf die Anwesenheit von Minderheiten und Nicht-MuslimInnen in der Stadt. Insbesondere durch das Phänomen der Land-Stadt-Migration innerhalb der Türkei in den 60er Jahren entwickelte sich Istanbul noch stärker zu einer vielfältigen Stadt.

Die Bevölkerungsexplosion in Istanbul begann in den 1950er Jahren. Im Jahr 1950 betrug die Einwohnerzahl etwa eine Million, 1970 stieg sie auf drei Millionen, 1975 auf vier Millionen, 1985 auf sechs Millionen und 1995 auf neun Millionen. (vgl. ebd.: 174) Nach 15 Jahren erreichte die Bevölkerungsanzahl schon über 15 Millionen, und heute im Jahr 2025 beträgt sie – geschätzt – 16 Millionen. (vgl. Nüfusu, 2025) Da die Daten der nicht registrierten Bevölkerung durch die zunehmende Migration in Istanbul unbekannt sind, kann man die Anzahl der EinwohnerInnen in der Stadt nur vermuten.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs verließen viele Griechen und Juden das Land. Somit verlor Istanbul einen großen Teil seiner nicht-muslimischen Bevölkerung. Daneben entstand während des Krieges mit den Gewinnen aus dem Schwarzmarkt eine neue Klasse von Reichen aus der kleinstädtischen Umgebung. Diese neuen Reichen begannen, nach Istanbul zu migrieren, um in die Oberschicht aufgenommen zu werden. Sie

waren die VorreiterInnen der folgenden Migration. Mit der Zeit begann auch die ärmere Landbevölkerung nach Istanbul einzuwandern. Auch diese Menschen kamen auf der Suche nach Arbeit nach Istanbul. (vgl. Keyder, 2018: 20f)

Für das Verstehen der internen Migration nach Istanbul ist es wichtig zu erwähnen, wie die Stadt-Land-Beziehungen in der Türkei gestaltet sind. Zwischen Stadt und Land gab es eine weite Kluft, besonders in Bezug auf die Bildungssituation oder die staatliche Unterstützung. Die Lebensqualität in den westlichen Regionen wie die Marmararegion, in der Istanbul angesiedelt ist, die Ägäisregion und teilweise die Mittelmeerregion, ist im Vergleich zu den östlichen Regionen viel höher. Neben der wirtschaftlichen Kluft zwischen dem Osten und dem Westen sind auch die kulturellen Unterschiede sofort erkennbar. (vgl. Türkdoğan, 2002: 5f) Aufgrund von fehlender Verkehrsinfrastruktur wurde die Lücke zwischen Stadt und Land immer größer. Die für die Landbevölkerung weitgehend fremde Stadt Istanbul bildete für diese dadurch eine spezielle Anziehungskraft. (vgl. Gartmann, 1981: 7)

Obwohl mit der Gründung der Türkischen Republik 1925 versucht wurde, die bis dato vernachlässigten ländlichen Bevölkerungsteile in die Gemeinschaft zu integrieren, um das Nationalbewusstsein für alle BürgerInnen in der Türkei zu stärken, ist dieses Gefälle zwischen dem Westen und dem Osten der Türkei immer noch bestehen geblieben. (vgl. Türkdoğan, 2002: 5f) Durch den Hauptstadtwechsel wurde die politische und industrielle Macht großteils nach Ankara verschoben, was zu einem Absinken des Bevölkerungswachstums in Istanbul zwischen 1925 und 1950 führte. (vgl. Şengü, 2007: 81) Jedoch wurde mit der Zeit die Stadt Istanbul für die Landbevölkerung immer attraktiver und insbesondere mit dem Jahr 1950 begann die Binnenmigration. Das Ergebnis dieser Landflucht der anatolischen Bevölkerung war eine rasche Verstädterung und insbesondere die Entwicklung der informellen türkischen Siedlungen „Gecekondu“. Der Begriff „Gecekondu“ entstand im Jahr 1940 und bezeichnet die primitiven illegalen Bauten, die ohne Baugenehmigung errichtet wurden. Im Jahr 1955 gab es bereits 80.000 Gecekondu in den Großstädten der Türkei. (vgl. Keleş, 1990: 569) Illegale Bauten definieren sich in der Regel dadurch, dass derartige Siedlungen nicht in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften errichtet werden. In einigen Fällen werden sie auf öffentlichem oder privatem Grund errichtet. Dadurch verstößt das Gebäude gegen die Rechtsvorschriften über die Flächennutzung. Sie werden am häufigsten auf Flächen errichtet, die für Parks und Gärten vorgesehen sind. (vgl. Keyder, 2018: 171f)



Abb.5 Migration der anatolischen Bevölkerung nach Istanbul

Die Politik spielt eine wichtige Rolle bei der Umgestaltung der Städte. In den 80er Jahren wurden in Istanbul viele städtische Umgestaltungsprojekte, die dreißig Jahre lang aufgeschoben worden waren, in die Tat umgesetzt. In vielen Vierteln des Stadtzentrums wurden große Abrissarbeiten und neue Projekte durchgeführt, an den Ufern des Goldenen Horns und des Bosphorus wurden Küstenstraßen gebaut. Während all dieser Entwicklungen wurde vergessen, dass die Gruppen, die kürzlich in die Stadt eingewandert waren, eine überwältigende zahlenmäßige Mehrheit geworden waren. Der Staat hat sich auf den privaten Sektor konzentriert und die Öffentlichkeit wurde dadurch vernachlässigt. Außerdem wurde mit einer politischen Entscheidung eine stillschweigende Amnestie für nicht genehmigte Bauvorhaben von Migranten gewährt, wodurch neue Migrationsströme in die Stadt gefördert wurden. (vgl. ebd.: 26) Natürlich war diese Bauamnestie für eine Stadt, die in einem Erdbebengebiet liegt, sehr gefährlich, da sich die informellen Siedlungen an keinen gesetzlichen Bauvorschriften halten beziehungsweise während des Bauens nicht kontrolliert werden.

Der Staat hatte gegen diese informellen Siedlungen keine funktionierenden Lösungsvorschläge. Außerdem zeigte er einen gewissen Grad an Toleranz gegenüber diesen informellen Siedlungen, da die informellen Siedlungen und deren Wirtschaftsleistung notwendig waren, damit das Land unabhängig von Importen blieb. Daher wurden die kommunalen Mittel weitgehend für die Gecekondu-Gebiete eingesetzt. (vgl. Şengül, 2005: 85) Infolgedessen entwickelte sich im Jahr 1966 ein Besetzungsgesetz, wodurch die informellen Siedlungen anstelle des Abrisses die Grundversorgung wie zum Beispiel Wasser und Strom erhielten. Dadurch wurden die Gecekondu teilweise legalisiert. (vgl. Özbakay, 2008: 11) Um diese Gecekondu-Problematik zu lösen und den informellen Bauten vorzubeugen, wurde später eine Gecekondu-Politik festgelegt, die auf die Eindämmung der Expansion durch kontrollierten Grundstücksverkauf, das Bauverbot neuer Gecekondu sowie die Legalisierung bereits bestehender Gecekondu abzielte. (vgl. Özbakay, 2008: 15)

Trotz aller Regelungen und Maßnahmen zur Verhinderung von Gecekondu-Bauten nahm die Zahl der informellen Siedlungen stetig zu. Die Legalisierung dieser Bauten ist zwar für die Schaffung der Ordnung oder zum Beispiel für die Bekämpfung von Hygieneproblemen richtig, jedoch wurde diese Gelegenheit von vielen Menschen schlaue ausgenutzt. Die Landstriche werden von Spekulanten so lange besetzt, bis die nächste Amnestie kommt und das Grundstück legalisiert wird. (vgl. Ekinci, 1995: 45f) Daher ist

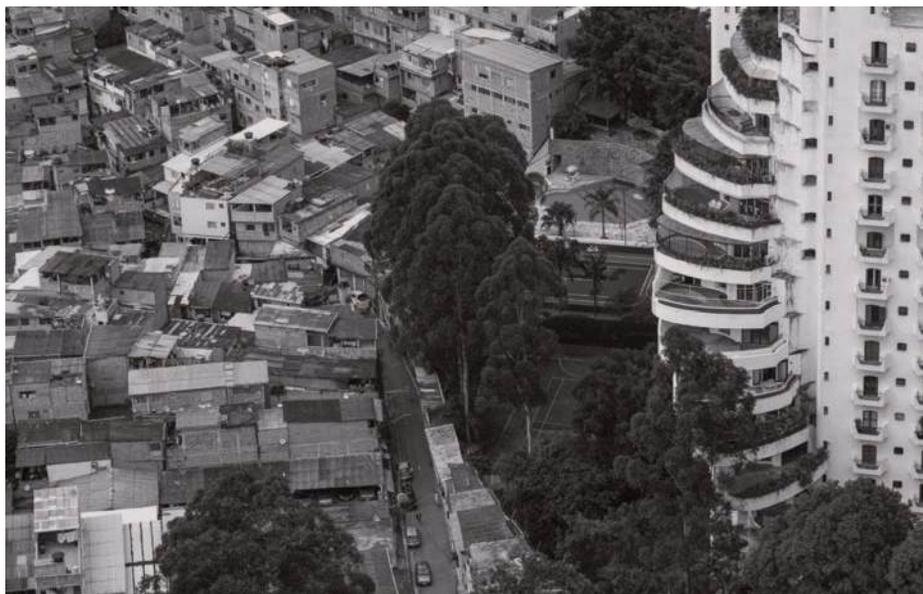


Abb.6 Ein Beispiel für die Ungleichheit in der Stadt São Paulo , Brasilien

es wichtig zu betonen, dass der Anstieg der Einwohnerzahl Istanbuls von einer Million auf zehn Millionen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem durch die Verbreitung illegaler Bauten ermöglicht wurde.

„Unter den Metropolen der Dritten Welt lag Istanbul immer an erster Stelle in Bezug auf die illegale Wohnungsquote.“ (Keyder, 2018: 171, Übersetzung; S. Ates) Selbst in den reichsten Vierteln der Stadt wachsen heute die Gecekondular neben Villen und luxuriösen Wohnblocks. Somit ist die Kluft nicht nur zwischen östlichen und westlichen Gebieten der Türkei sichtbar, sondern auch innerhalb der Stadt Istanbul bemerkt man die wirtschaftliche Ungleichheit der Bevölkerung. Wie oben erwähnt, wohnt nach der Binnenmigration eine durchmischte Bevölkerung verschiedenster Herkunft, Kulturen, Einkommen und sozialen Klassen in den informellen Bauten in vielen diversen Vierteln der Stadt. Die Situation hat der berühmte türkische Schriftsteller Orhan Pamuk in seinem Buch

so zusammengefasst: „Gleichzeitig erlebte Istanbul eine Bevölkerungsexplosion, und den verlassenen Stadtteil nahmen neue Bewohner ein, die aus ihren Dörfern in Anatolien gekommen waren und hier eine kleine, ehrgeizige und clevere Gemeinschaft bildeten. Und während die armen Familien aus der Provinz in diesen Gassen fern des Zentrums ein neues Zuhause fanden, eroberte die Jugend, die den Reiz der gespannten Großstadtatmosphäre und der Gegenwart von gewaltgeladener Sexualität entdeckte, die belebte, lärmende Hauptverkehrsader Beyoglus.“ (Pamuk 2006: 9)

Zum Abschluss des Kapitels lässt sich sagen, dass die Besetzung und die Aneignung von öffentlichem Raum in Istanbul in unterschiedlichen Maßstäben und Formen vorkommen. Die informellen Siedlungen bilden einen Extremfall der illegalen Besetzung des urbanen Raums. Trotzdem ermutigen sie die vielfältige Raumaneignung und Besetzung des öffentlichen Straßenraums durch diverse Handlungspraktiken, die größtenteils informell zustande kommen.

4.3 GALATA: STADTVIERTEL DES HANDELS UND KONSUMS

Das Galata-Viertel hat eine lange Geschichte als Handelszentrum, die bis in die byzantinische und osmanische Zeit zurückreicht. In der Vergangenheit war das Stadtviertel ein lebhaftes Geschäftszentrum, insbesondere während der byzantinischen und genuesischen Periode, als es als wichtiger Hafen und Handelsbezirk diente. Vor allem im 19. Jahrhundert etablierte sich das Galata-Viertel als wirtschaftliches Zentrum in der Geschichte des Reiches. Der Galata-Turm, der im 14. Jahrhundert erbaut wurde, wurde als ein Symbol für die wirtschaftliche und strategische Bedeutung des Viertels gesehen. (vgl. Akın 1997, 55ff)

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Galata zu einem Wirtschaftszentrum gewannen verschiedene Straßen im Viertel an Bedeutung, darunter die Voyvoda-Straße, die heutige Bankenstraße, in der die berühmten Bankiers und Kaufleute ihre Bankhäuser und Geschäfte errichteten. Später beherbergte die Straße ausländische Unternehmen und Institutionen sowie die Osmanische Bank als Zentralbank. (vgl. Erdoğan/Şenyurt 2005: 11)

Die soziale und wirtschaftliche Dynamik in Galata spiegelte sich auf seinen Straßen

wider. Die Stadtmauern um das Stadtviertel verhinderten damals die Verbindung zwischen den Straßen sowie zwischen den Geschäften und Gasthäusern und erschwerten den Zugang. Um die Verbindung zwischen den Geschäften sicherzustellen, wurden die Mauern abgerissen. (vgl. ebd.: 11)

Während der osmanischen Ära blühte Galata als Handels- und Kulturzentrum weiter auf, wobei Kaufleute unterschiedlicher Herkunft zur kommerziellen Vielfalt in dem Geschäftsviertel beitrugen. Das Viertel war übrigens bekannt für seine Märkte, Basare und kommerziellen Aktivitäten, die sowohl Einheimische als auch Ausländer anlockten. Bereits in den 1650er Jahren gab es acht Basare in verschiedenen Vierteln von Galata. Mit der Vielzahl der Basare und Geschäfte ist Galata zum Knotenpunkt des Handels zwischen Istanbul und Europa geworden. (vgl. ebd.: 25)



Abb.7 Geschäfte in Galata, 1894

Diese vielfältige Handelskultur des Viertels hat teilweise auch einen informellen Charakter und trägt zur informellen Raumbildung in dem Viertel bei. Einige der Kaufleute in Galata sind zum Beispiel in informellen und illegalen Betrieben tätig. In dem Buch von Nur Akin wurde Galata so beschrieben: „*Hier lebt eine kosmopolitische Gemeinschaft, die sich nicht sonderlich für die Zukunft interessiert. Einige dieser Menschen arbeiten in informellen Wirtschaftssektoren. Galata ist ein Gebiet, wo sich damals sogar die Polizei vorsichtig näherte. In den engen Gassen von Galata herrschte zu jeder Tages- und Nachtzeit geschäftiges Treiben und Lärm. Hier wurde fast alles verkauft. So war es beispielsweise möglich, in ein und demselben Laden zwei verschiedene Produkte zu kaufen, die nichts miteinander zu tun hatten.*“ (Akin 1998: 95, Übersetzung: S. Ates)

Besonders in den Hauptstraßen war die Anmietung eines Geschäfts sehr kostenintensiv. Die Ablöse für diese Geschäfte wurde in den 80er Jahren auf den Straßen wie Perşembe Basar - Tersanestraße auf 100.000 Lira pro Quadratmeter festgelegt. Aus diesem Grund richteten diejenigen, die kein Geschäft auf der Straße eröffnen konnten, kleine Verkaufsstände auf dem Bürgersteig ein, um ihre Waren auszustellen und zu verkaufen. Sie trafen Vereinbarungen mit den LadenbesitzerInnen, deren Räume nicht zu betreten, und bestimmten auf diese Weise die Nutzung der Straße. (vgl. Cumhuriyet Gazetesi, 1981)

Die informellen und illegalen Praktiken im öffentlichen Raum reflektieren die Kultur des Stadtviertels. Kleine StraßenhändlerInnen strömten auch in der Vergangenheit in die Straßen und auf die Plätze und boten eine Vielfalt an Waren an. Evliya Çelebi beobachtete im 17. Jahrhundert die Meyhane „*traditionelle Restaurants in der Türkei, wo alkoholische Getränke wie Wein oder Rakı mit traditionellen Speisen serviert werden*“ in dem Galata-Viertel. Er meinte, dass es neben den ordentlichen Meyhaneler auch illegale in dem Galata-Viertel gab. „*Illegale Meyhaneler*“ wurden oft in den Nebenräumen von Lebensmittelgeschäften oder Gemüsehändlern betrieben; sie wurden von Beamten und Angestellten besucht, die keine alkoholischen Getränke mit nach Hause nehmen wollten. Es gab auch ambulante Händler, die Wein oder Rakı verkauften und als „*reisende Meyhane*“ bekannt waren.“ (vgl. Freely/Freely 2016: 22, Übersetzung: S. Ates)

Im 19. Jahrhundert wurde versucht, Galata in eine westlichere Stadt zu verwandeln. Dazu wurden neue Infrastrukturen gebildet und polizeiliche Maßnahmen getroffen. (vgl. ebd.: 22f) Heute besitzt Galata immer noch die informellen StraßenverkäuferIn-



Abb.8 Straßenimbiss und Simit-Verkäufer in Galata

nen sowie Beispiele von informeller Raumanewinnung und Besetzung von öffentlichem Straßenraum. Daneben erlebt das Galata-Viertel in den letzten Jahren, ähnlich wie die ganze Stadt, diverse Gentrifizierungsprozesse. Besonders mit den modernen Einkaufszentren entstand eine neue Konsumkultur in der Gesellschaft, welche sich stark von der traditionellen unterscheidet.

4.4 INFORMELLE ÖKONOMIE UND SPONTANE RAUMBILDUNG

Das Galata-Viertel beinhaltet vielfältige spontane und ungeplante Aktivitäten im öffentlichen Raum. Einige Ursachen, warum in dem Viertel so viele häusliche und kommerzielle Aktivitäten im Außenraum stattfinden, wurden in den obenstehenden Kapiteln thematisiert. Die Binnenmigration nach Istanbul, der Platzmangel in der Stadt und die kulturelle Wahrnehmung des urbanen Raums sind einige Gründe für die ungeplante Raumbildung. Hierbei spielt die informelle Ökonomie in dem Land auch eine sehr große Rolle. Daher ist es wichtig zu verstehen, was eigentlich die informellen Tätigkeiten bedeuten und wie sie sich von den illegalen unterscheiden.

Wirtschaftliche Tätigkeiten können als jede Art von Arbeit oder Tätigkeit definiert werden, die darauf abzielt, Einkommen beziehungsweise Gewinn zu erzielen. Die Definition umfasst sowohl formelle als auch informelle Wirtschaftstätigkeiten. Die wirtschaftlichen Tätigkeiten können in städtische und ländliche Tätigkeiten unterteilt werden. (vgl. Şişman, 1999: 8f) Die vorliegende Arbeit fokussiert auf die informellen städtischen Wirtschaftsaktivitäten, die zur informellen Raumbildung im Straßenraum beitragen.

Obwohl die informellen Wirtschaftstätigkeiten nicht registriert sind, sollten sie in Bezug auf Illegalität von den Tätigkeiten der Schattenwirtschaft unterschieden werden. Denn im Gegensatz zur Schattenwirtschaft ist bei informellen Wirtschaftstätigkeiten nicht die Tätigkeit selbst verboten, sondern nur die Art und Weise, in der die Tätigkeit

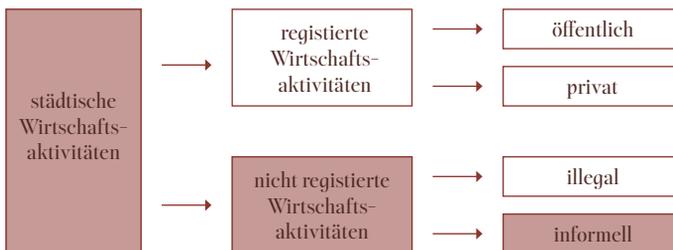


Abb.9 Diagramm der Segregation der städtischen Wirtschaftsaktivitäten

nicht in der gesetzlich vorgeschriebenen Weise ausgeübt wird oder in der es keine gesetzliche Regelung gibt. (vgl. Taner, 2010: 11)

„Der Straßenverkauf gehört zu den direktesten und weitverbreitetsten Formen des informellen Handels.[...] In Zeiten von Krisen, steigender Arbeitslosigkeit und schwindender staatlicher Unterstützung bildet der Straßenhandel die zugänglichste Form von einkommensgenerierender Tätigkeit.“ (Mörtenböck/ Mooshammer, 2016: 75)

Der Straßenverkauf im Galata-Viertel wurde in drei Formen analysiert. Erstens gibt es StraßenverkäuferInnen, die wirtschaftliche Aktivitäten auf der Straße illegal ausüben, indem sie zum Beispiel Fälschungsprodukte verkaufen. Es ist auffällig, dass die Verkaufsstände von den StraßenverkäuferInnen, die Fälschungsprodukte verkaufen, im Vergleich zu den anderen VerkäuferInnen mobiler beziehungsweise leichter tragbar sind. Manchmal haben sie gar keinen Verkaufsstand und sie stellen ihre Ware auf Decken aus. Somit können sie und ihre angebotenen Waren rasch von der Straßenoberfläche verschwinden, sobald die Polizei auftaucht.

„Die Fälschungsbranche in der Türkei boomt. Der Große Basar ist der ideale Ort, um Raubkopien von ausländischen Markenprodukten an den Mann zu bringen. Taschen von „Louis Vuitton“, Shirts von „Lacoste“ und Ringe von „Bulgari“, das sind auch hier die Renner. Und nur zu oft sind sie vom Original kaum zu unterscheiden.“ (Salm-Reifferscheidt / Böcking, 2008: 157) Natürlich sind nicht alle Fälschungsprodukte-VerkäuferInnen so mobil wie die StraßenverkäuferInnen. Besonders im Großen Basar befinden sich sehr viele Geschäfte solcher Art. Dort besteht auch das Risiko, dass Anwälte der geschädigten Marke in Begleitung der Polizei kommen und die Ware konfiszieren. Anwalts- und Gerichtskosten sind sehr hoch. Das Gesetz schützt zwar gegen den Import und Verkauf von Immitaten, die Verfolgung der Täter erfolgt jedoch nur auf Antrag der Geschädigten, deswegen wird diese illegale Praxis teilweise toleriert. (vgl. ebd.: 158)

Zweitens sind neben den illegalen Wirtschaftstätigkeiten im Straßenraum auch informelle StraßenverkäuferInnen zu sehen. Kleine mobile Verkaufsstände, Dessertwagen, SchuhputzerInnen, TaubenfutterverkäuferInnen und informelle Teestuben sind täglich im Straßenraum sichtbar. Sie verkaufen zwar nicht illegale Ware, aber sie haben keine Genehmigung zum Verkauf auf der Straße. Meistens besitzen sie mobile Strukturen wie Verkaufsstände aus Holzklapptischen, Wagen oder Bierkasten. Während manche

VerkäuferInnen ständig hin- und herpendeln, bestimmen viele StraßenverkäuferInnen einen festen Standort für sich und verkaufen dort täglich ihre Waren.

Obwohl die informellen Aktivitäten im urbanen Raum größtenteils toleriert werden, versucht der Staat sie teilweise zu kontrollieren. Aus diesem Grund gibt es im Straßenraum drittens die Verkäufer und Verkäuferinnen, die mit der Zeit eine Genehmigung vom Staat bekommen haben. Somit zahlen diese VerkäuferInnen monatlich eine kleine Miete für die Besetzung des Straßenraums. Die verkauften Waren sind meistens Simit, ein türkischer Sesamring, Maroni und gegrillter Mais. Der Staat stellt den VerkäuferInnen einen Wagen zur Verfügung und bestimmt die Preise des verkauften Essens. Alle Wagen sind rot eingefärbt und sehen einheitlich aus.

Die Fotos auf den folgenden Seiten zeigen diverse Beispiele für die illegalen, informellen und spät-formalisierten wirtschaftlichen Tätigkeiten im öffentlichen Raum in dem Galata-Viertel.



Abb.10 Gefälschte Taschen auf dem Boden, auf der Tersane Straße



Abb.11 Gefälschte Sportschuhen in der unterirdischen Karaköy-Passage



Abb.12 Gefälschte Sportschuhen hinter dem PKW, auf der Bankerstraße



Abb.15 Fotos aus Sofortbildkamera zum Verkauf, auf der Galata-Brücke



Abb.14 Straßenhändler mit Verkaufswagen, auf der Tersane Straße



Abb.15 Schmuckstücke zum Verkauf auf einer Bierkiste, auf der Bankenstrafse



Abb.16 Türkische Toffeepaste-Verkäufer mit Holzklapptisch, auf der Bankenstrafse



Abb.17 Maroni-Verkäufer, auf dem Karaköy-Küstengebiet



Abb.18 Mais-Verkäufer, auf der Tersane Straße



Abb.19 Simit-Verkäufer, auf dem Karaköy-Küstengebiet



Abb.20 Mais-Verkäufer, auf der Tersane Straße

5 Rauman eignung durch Handlungspraktiken in Galata

5 RAUMANEIGNUNG DURCH HANDLUNGSPRAKTIKEN IN GALATA

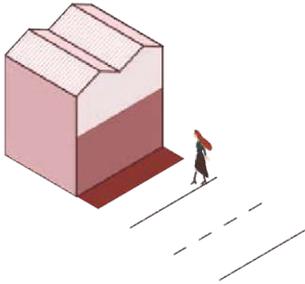
„Vielfältige Besetzungen und Aneignungen des städtischen Raums zeichnen den maßgeblichen Charakter der Stadt aus. Die Schönheit der unmittelbaren Umgebung spielt oftmals eine untergeordnete Rolle.“ (Bohle/Dimog 2014: 28)

Menschen verbringen einen beträchtlichen Teil ihres Lebens in Räumen, die der gesamten Gemeinschaft gehören: Straßen, Plätze, Parks, Küsten, Meere. Die öffentlichen Räume werden daher von den einfachsten Aktionen wie beobachten, verweilen, laufen bis hin zu komplexeren Formen wie kaufen, verkaufen oder besetzen, vielfältig von den BürgerInnen genutzt.

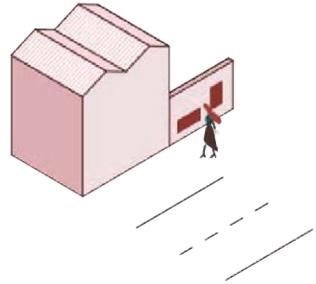
Zwischenräume, Leerräume, Schwellenräume, Knotenpunkte, Übergangsräume, urbane Nischen, Grenzbereiche zwischen öffentlich und halböffentlich, zwischen halböffentlich und privat stellen unterschiedliche Situationen der Raumaneignung dar. Die Menschen eignen sich diesen abhängig von der räumlichen Situation in unterschiedlichen Formen an.

„The act of standing in the middle of a sidewalk is a basic form of private use of public space.“ (Bruno/ Carena/ Kim, 2015: 10) Je nachdem, wie viel Zeit man an demselben Ort verbringt (eine Stunde, einen Tag, eine Woche, einen Monat), wie oft man dort hingehet (stündlich, täglich, wöchentlich, monatlich) und wie intensiv man das tut (regelmäßig, zufällig), bestimmt die Art und Weise der Besetzung und Aneignung im urbanen Raum. (vgl. ebd.: 10)

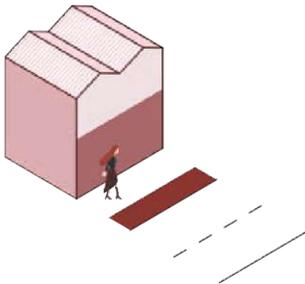
Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, ist es in Istanbul sehr üblich, dass die Menschen den öffentlichen Raum intensiv besetzen und ihn für ihren privaten Bedarf nutzen. Viele der Beispiele der Besetzung und Raumaneignung sind informell oder illegal, die jedoch teilweise toleriert werden. Während zum Beispiel die informellen Siedlungen Gecekonduklar in Istanbul eine Art der andauernden informellen Raumaneignung darstellen, sind die Zeltkonstruktionen beziehungsweise die Straßenkunst der Gezi-Park-Proteste aus dem Jahr 2015 in Taksim Beispiele für die Besetzung des urbanen Raums für einen bestimmten Zweck und einen bestimmten Zeitraum. Daneben gibt es auch Beispiele aus dem Straßenbild, wo die Aneignung des öffentlichen Raums täglich stattfindet. Die Raumaneignung durch Handlungspraktiken im Galata-Viertel wurde für diese Arbeit sichtbar gemacht und anhand von Beobachtungen in dem Viertel wurden unterschiedliche Arten der Raumaneignung festgestellt:



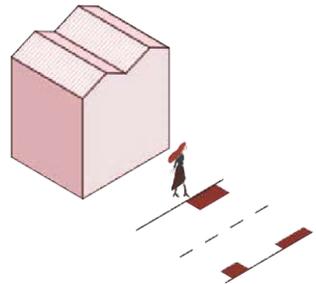
1. vor dem Geschäft, Erweiterung



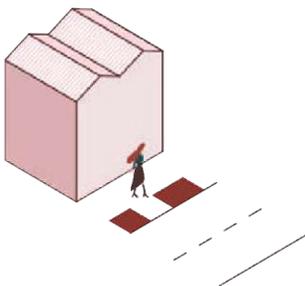
4. an der Wand, ausgestellt



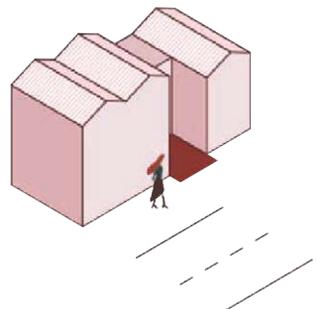
2. auf dem Gehsteig, Erweiterung



5. auf der Fahrbahn, mobil



3. auf dem Gehsteig, unabhängig



6. in urbaner Nische



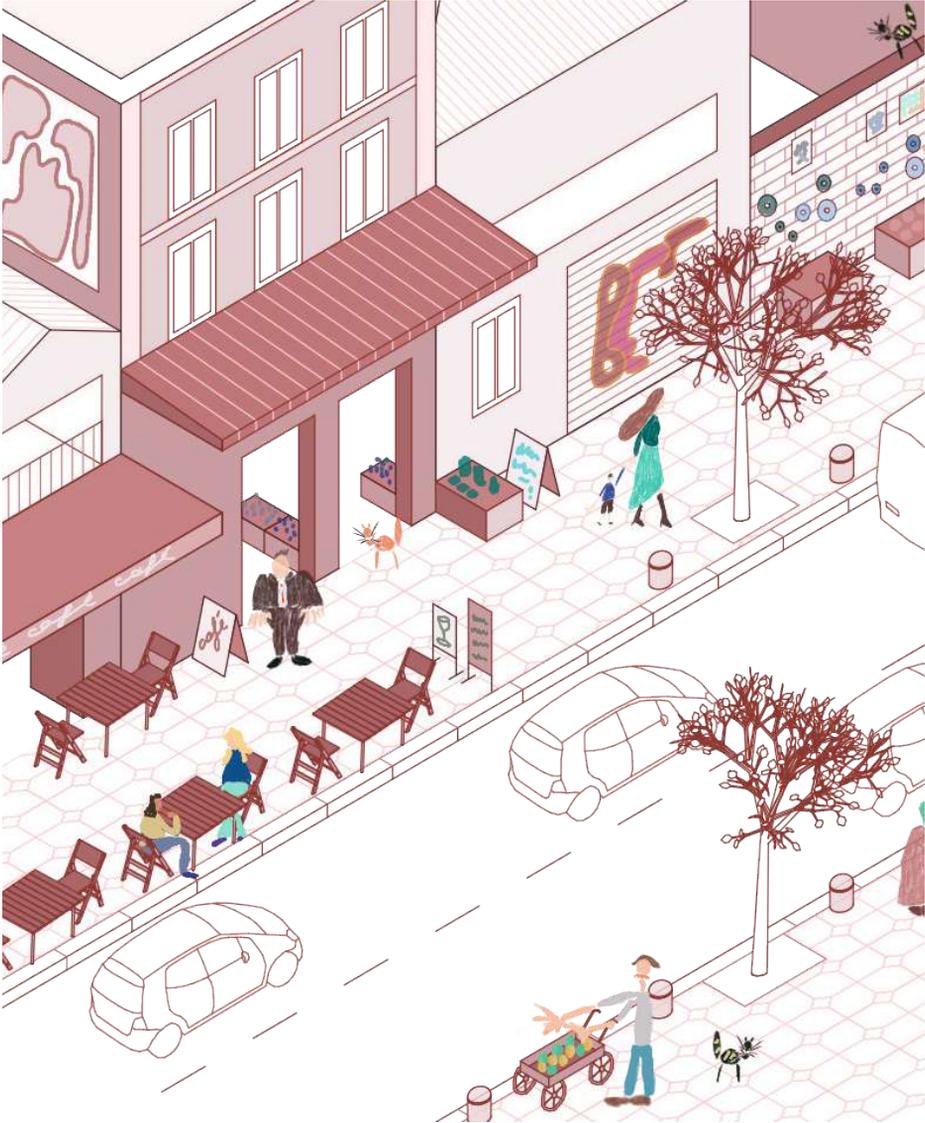
Abb.1 Straßenbilddarstellung vor der Raumaneignung

Bei einer genauen Betrachtung ist die Raumaneignung auf den Straßen des Geschäftsviertels in unterschiedlichen Formen zu sehen. Viele Geschäfte erweitern ihren privaten Raum und verwandeln die Fläche vor ihren Eingängen zu einem Ausstellungsraum für ihre verkauften Waren. Meistens bevorzugen sie, direkt vor ihren Geschäften ihre Waren zu platzieren, jedoch gibt es manchmal auch Beispiele, wo die VerkäuferInnen ihre Waren auf der anderen Seite des Bürgersteigs deponiert haben. Somit entsteht ein Zwischenraum zwischen den privaten Geschäften und ihren Verkaufständen entlang der Straße. Die Situation bringt für die Passanten plötzlich eine andere Raumwahrnehmung. Auf dem Gehsteig gibt es auch mobile und tragbare Strukturen, die unabhängig von den Geschäften sind und zumeist eine informelle Raumaneignung darstellen.



Abb.2 Straßenbildarstellung nach der Raumaneignung

Diese Strukturen haben meistens eine Konstruktionsart, die ihnen Flexibilität verleiht. Die verkauften Waren werden nicht nur auf den Verkaufsständen ausgestellt, sondern sie sind manchmal auch vertikal an den Wänden aufgehängt. Vor den Wänden, die für Verkaufszwecke besetzt sind, befinden sich meistens VerkäuferInnen, die direkt dort ihre Waren verkaufen. Daneben gibt es auch urbane Nischen, die meistens von unabhängigen VerkäuferInnen in Besitz genommen sind. Die HändlerInnen kommen täglich dort hin und die Nischen bilden für sie einen geschützten Platz. Außerdem gibt es auch Beispiele, wo die Raumaneignung direkt auf der Fahrbahn stattfindet. Wenn es keine Autos auf den Stellplätzen gibt, setzen sich die Menschen, meistens die VerkäuferInnen aus der Umgebung, auf einen praktischen Plastikhocker und trinken Tee.



5.1 STRASSENHÄNDLERINNEN UND STRASSENHÄNDLER

Das Erledigen von gewerblichen und hauswirtschaftlichen Tätigkeiten im urbanen Raum stellt heute die häufigste Form der Rauman eignung und Besetzung von öffentlichem Straßenraum in Istanbul s Geschäftsviertel Galata dar. Diese einkommensgenerierende Tätigkeit bildet sich meist in Zeiten von Krisen, steigender Arbeitslosigkeit und schwindender staatlicher Unterstützung. (vgl. Mörtenböck/ Mooshammer, 2016: 75) Sie ist neben diesen genannten Faktoren auch zur Straßenkultur der Stadt geworden.

In der Geschichte der Stadt findet man zahlreiche Beispiele für den Straßenverkauf. In den Osmanischen Zeiten gab es vielfältige Berufe, die auf den Straßen ausgeübt wurden. Heute sind manche dieser Berufe in private Räume übertragen, während andere Berufe immer noch auf der Straße sichtbar sind.

Heute sind meistens die Straßenecken, Unter- und Überführungen, Haltepunkten an belebten Kreuzungen, Ampelanlagen, Bushaltestellen, U-Bahnstationen, Fähranleger, Bürgersteige die möglichen Orte, wo die StraßenverkäuferInnen ihre Produkte verkaufen. Diese Orte haben meistens eine strategische Bedeutung für die HändlerInnen, damit sie eine große Zahl von KundInnen erreichen können. Wo periodische Menschenansammlungen zu sehen sind, oder bei wiederkehrenden Massenveranstaltungen gibt es oft zahlreiche StraßenverkäuferInnen. Als Hauptressource dieser wirtschaftlichen Betätigung dient der Körper der StraßenhändlerInnen selbst. *„Ihr körperlicher Einsatz ermöglicht den Transport von Gütern, die Zurschaustellung von Verkaufsstücken für interessierte Laufkundschaft und – der größte Vorteil des Straßenhandels – dazu, sich potenziellen Kunden direkt mit der Ware zu nähern.“* (vgl. ebd.: 75)

StraßenhändlerInnen transformieren die Stadt immer wieder aufs Neue, indem sie die politischen und wirtschaftlichen Systeme ignorieren. Viele besitzen mobile Wagen oder leicht tragbare Verkaufsstände. *„Rund um die Welt haben Straßenhändler eine umfangreiche Typologie von Vorrichtungen entwickelt, die ihre eigenen Körper mit allen möglichen Arten von <<protesenhaften>> Zusätzen erweitern und in ausgeklügelten mobilen Strukturen gipfeln.“* (vgl. ebd.: 75) Wie im vorigen Kapitel beschrieben, bevorzugen die informellen beziehungsweise illegalen StraßenhändlerInnen eher mobile Strukturen, damit sie vor der Polizei leicht fliehen können. Dieses Katz- und Mausspiel mit der Polizei findet ständig statt, wobei die HändlerInnen jedoch teilweise auch toleriert werden.



Abb.5 StraßenhändlerInnen im Galata-Viertel



Abb.4 Kichererbsen-Verkäufer



Abb.5 Barbier



Abb.6 Straßentänzerinnen



Abb.7 Hühnerzüchterinnen

StraßenverkäuferInnen in Osmanischen Zeiten



Abb.8 Geflügelhändler

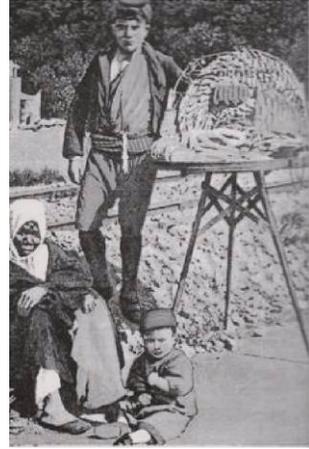


Abb.9 Sesamringhändler



Abb.10 Dattelhändler



Abb.11 Orangenhändler

StraßenverkäuferInnen in Osmanischen Zeiten



Abb.12 Austern-Verkäufer



Abb.15 Wasser-Verkäufer



Abb.14 Gemüschändlerin



Abb.15 Lastenträger

StraßenverkäuferInnen in Osmanischen Zeiten

5.2 GENDERVERHÄLTNISSE IM URBANEN RAUM

„Public space is the connecting space of activities where people live their daily lives individually or collectively and where they establish social and cultural bonds. Thus, from a gender perspective, public space is not considered a merely functional space but as a space of vital experiences, and that is why it should guarantee equal opportunities and equity of use.”
(Martinez / Ciocchetto 2009: 1551)

Der urbane Raum, die Gesellschaft und die Geschlechterverhältnisse im städtischen Raum sind wichtige Komponenten einer Stadt, die sich gegenseitig beeinflussen. Die öffentlichen Räume einer Stadt widerspiegeln meistens, wie in den früheren Kapiteln erwähnt, die Kultur der Stadt. Daher ist es wichtig zu verstehen, dass die Beziehung zwischen dem urbanen Raum und dem Gender-Thema durch eine Kombination aus kulturellen, sozialen und historischen Faktoren geprägt und mitbestimmt wird.

In Istanbul, einer großen Metropole, gibt es ein breites Spektrum an Einstellungen und Erfahrungen in Bezug auf die Genderverhältnisse. Traditionelle Geschlechterrollen und -erwartungen können die soziale Dynamik immer noch bis zu einem gewissen Grad beeinflussen, aber städtische Gebiete wie Istanbul sind im Vergleich zu ländlichen Regionen tendenziell fortschrittlicher und aufgeschlossener.

In dem Galata-Viertel spiegelt die Dynamik der Geschlechterbeziehungen den breiteren städtischen Kontext wider. Frauen in Galata nehmen an verschiedenen Aspekten des öffentlichen Lebens teil, zum Beispiel in den Bereichen Bildung, Beschäftigung, Unternehmertum, kulturelle Aktivitäten und gesellschaftliches Engagement. Die kosmopolitische und künstlerische Atmosphäre des Viertels zieht Menschen mit unterschiedlichem Hintergrund an und fördert so ein relativ integratives Umfeld. Es ist jedoch wichtig anzuerkennen, dass es weiterhin Herausforderungen und Ungleichheiten gibt. Im Rahmen dieser Arbeit wurde aber eine detaillierte Analyse der Ungerechtigkeiten und Ungleichheiten, denen Frauen im öffentlichen Raum und/oder am Arbeitsplatz ausgesetzt sind, aus inhaltlichen Gründen ausgeklammert. Vielmehr wurde versucht darzustellen, wie die Genderverhältnisse im urbanen Raum in dem Galata-Viertel gestaltet sind.

Historisch gesehen ist die türkische Gesellschaft von patriarchalischen Normen geprägt, die Frauen traditionell eine eher häusliche Rolle zuschreiben. Dies hat zu der gesellschaftlichen Erwartung geführt, dass Frauen ihren familiären Pflichten Vorrang vor ihrem öffentlichen Engagement einräumen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Türkei ein vielfältiges Land mit einer Reihe von kulturellen Praktiken und Überzeugungen ist, und dass die Einstellung zu Geschlechterrollen in den verschiedenen Regionen und Gemeinschaften unterschiedlich ist.

Wenn man die Beispiele für StraßenhändlerInnen in den Osmanischen Zeiten betrachtet (siehe Kapitel 5.1), bemerkt man, dass die Mehrheit aus männlichen Straßenhändlern besteht. Nur eine begrenzte Anzahl der Menschen, die auf den Straßen verkaufen, sind Frauen. Heutzutage ist die Situation der Straßenhändlerinnen ähnlich. Der Anteil der Männer, die den städtischen Raum besetzen, um mehr Geld zu verdienen, ist höher als bei Frauen. Die Frauen nutzen den öffentlichen Raum primär für Einkäufe oder für Freizeitaktivitäten. Die Fotos auf den folgenden Seiten veranschaulichen einige Aktivitäten von Frauen im öffentlichen Raum im Galata-Viertel.



Abb.16 Zwei Frauen trinken Cola an der Küste in Galata



Abb.17 Das Pärchen verbringt Zeit auf der Galata-Brücke



Abb.18 Die Frau fotografiert auf der Bankenstraße



Abb.19 Die Frau serviert Tee von einem mobilen Wagen



Abb.20 Der Mann angelt und die Frauen sitzen an der Karaköy Küstenbereich

5.3 SPONTANE LÖSUNGEN: VON MIKROARCHITEKTUR BIS ZU STADTRAUMDETAILS

„Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.“ (Jacobs 1969: 27) Die Straßen einer Stadt beinhalten verschiedene Objekte, BewohnerInnen und TagesbenutzerInnen wie Menschen oder Tiere. Die Beziehung zwischen diesen Komponenten ist wichtig für die Wahrnehmung des städtischen Raums. Sie verschmelzen oft zu Ensembles und sind wesentliche Bausteine von Räumen. (vgl. Psenner, 2004: 71)

Der Hauptfokus dieses Kapitels liegt in den kleinen, scheinbar uninteressant wirkenden Dingen im öffentlichen Raum. „Der Raum, der sich so ausdifferenziert betrachten lässt, ist nicht leer. Nicht nur Menschen und Fahrzeuge bevölkern ihn, sondern auch zahllose kleine Architekturen.“ (Lampugnani, 2025: 7) Von Mikroarchitekturen wie Kiosken, Haltestellen bis zu Stadtraumdetails wie Bodenbelägen und Schachtdeckeln gibt es viele Identifikationsgeber der Stadt. TagesbenutzerInnen des öffentlichen Raums finden manchmal auch spontane Lösungen, um ihre Bedürfnisse im öffentlichen Raum zu erfüllen. Dazu wurden umfangreiche Typologien und Konstruktionen von Vorrichtungen entwickelt oder die bereits existierenden Vorrichtungen für mehrere Zwecke benutzt. Diese kleinen Dinge im urbanen Raum sind funktional, technisch und ökonomisch bestimmt. Meistens sind sie anonym und individuell. Sie sind ubiquitär und weisen gleichzeitig einen starken Ortsbezug auf. Einerseits sind sie utilitaristisch, andererseits sind sie doch fest in der Kultur der Stadt verankert. (vgl. ebd.: 8)

Im Galata-Viertel sind viele Beispiele von Mikroarchitektur und kleinen städtischen Objekten zu sehen, die an strategischen Orten wie zum Beispiel Plätzen oder Straßenkreuzungen aufgestellt sind und soziale Brennpunkte bilden. Da die Arbeit sich mit der Besetzung und Rauman eignung im urbanen Raum beschäftigt, wurde besonders auf jene Objekte fokussiert, die zur Aneignung im Straßenraum taugen. Es wurde zehn Objekte ausgewählt, die sich in ihrer Größe, ihrer Nutzungsdauer, ihrer Konstruktionsart, ihrer Art der Nutzung und ihrer Lage unterscheiden.



Abb.21 Bakkal Hütte, Karaköy Küstenbereich

BAKKAL-HÜTTE

Die Bakkals sind traditionelle kleine Läden, in denen Lebensmittel und alles für den alltäglichen Bedarf verkauft werden. Meistens sind sie in der Erdgeschoßzone oder manchmal auch freistehend innerhalb von Wohnblocks angesiedelt. Eine spezielle Form dieser Läden sind die freistehenden Bakkals, die meistens an strategischen Orten platziert sind. Da die Fläche sehr klein ist, werden die meisten Läden in den Straßenraum erweitert.

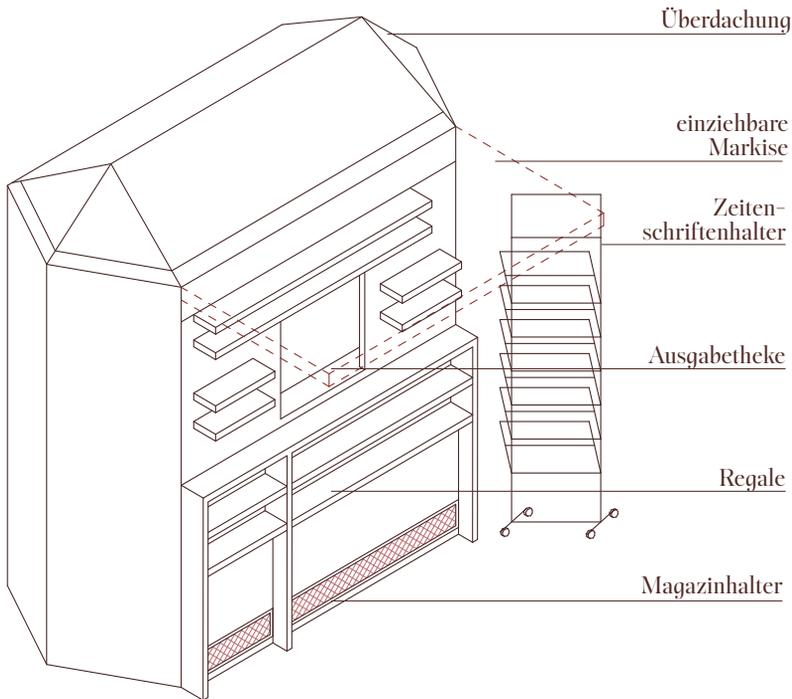




Abb.22 Taubenfutterhändler, Eminönü Platz

STAND FÜR TAUBENFUTTER

Taubenfüttern ist eine Freizeitaktivität der Kinder und TouristInnen in Istanbul. Unter der einfachen hölzernen Dachkonstruktion werden Teller mit Futter zum Verkauf angeboten. Am Ende des Tages wird der Boden sauber gemacht und das nicht verzehrte Futter mit Besen aufgekehrt.

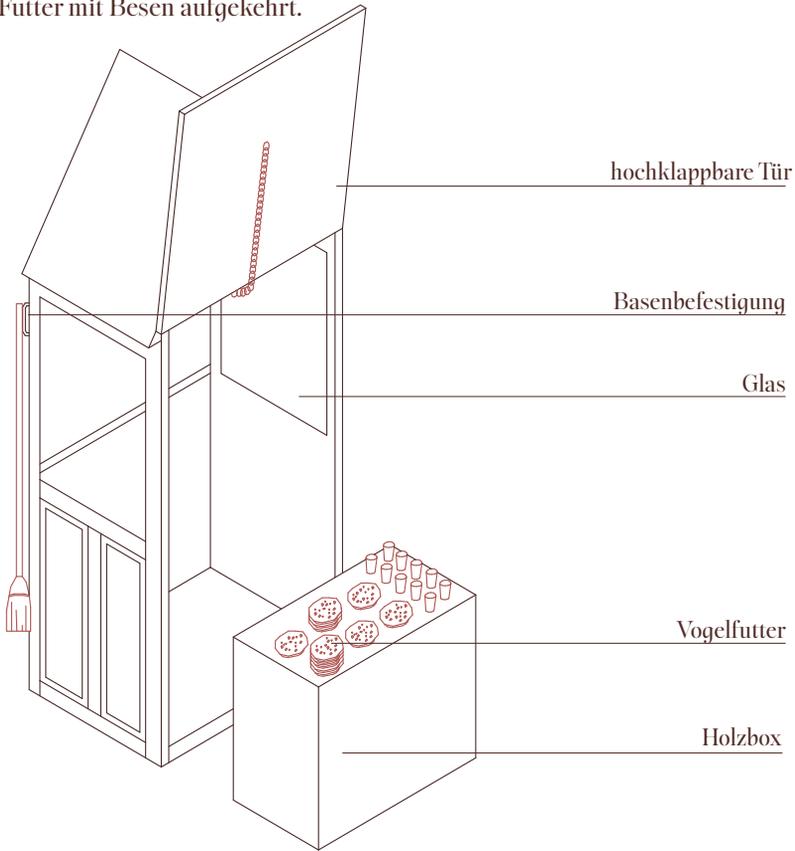




Abb.25 Simitwagen, Karaköy Platz bzw. vor Galatabrücke

SİMİT & TEE VERKAUFSWAGEN

Türkische Sesamkringel werden geschützt hinter dem Glasfenster der roten Verkaufswagen angeboten. Diese haben meistens auch Teekocher. Die Wagen befinden sich häufig an belebten Plätzen oder Verkehrsknotenpunkten. Die textile Überdachung schützt die VerkäuferInnen und KundInnen vor Sonne und Regen.

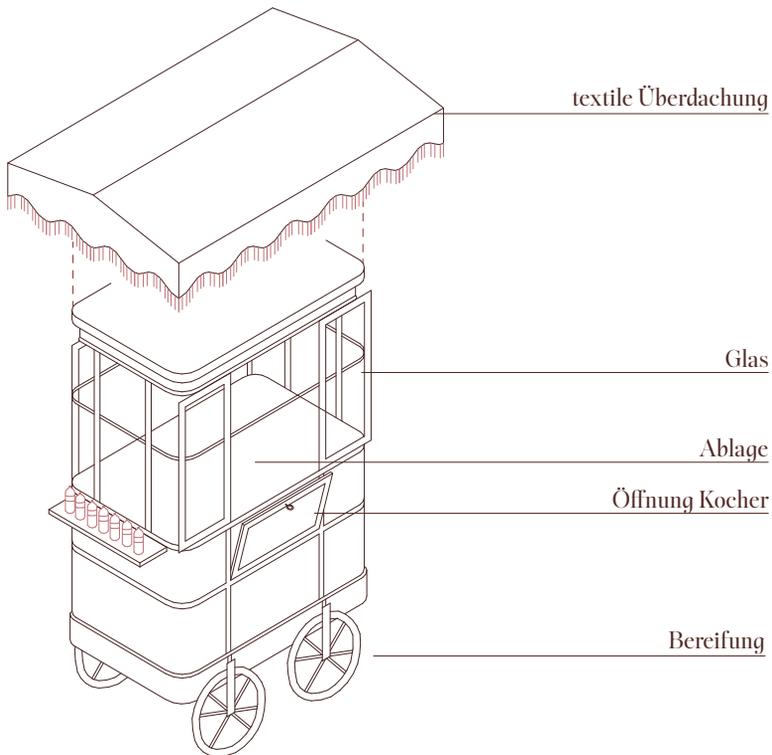




Abb.24 Altpapiersammler, Karaköy-Galata Viertel

TASCHEN FÜR KARTON & PAPIER

„Istanbul hat womöglich das effektivste Recyclingsystem Europas. 24 Stunden, Tag und Nacht durchstöbern Sammler den Müll der Stadt oder machen in den Gassen refund auf sich aufmerksam.“ (Bohle/Dimog 2014: 307)
Sie sammeln Kartons und Papier, um es später beim Recyclinghof zu verkaufen und sorgen damit für Ordnung auf den Straßen der Stadt.

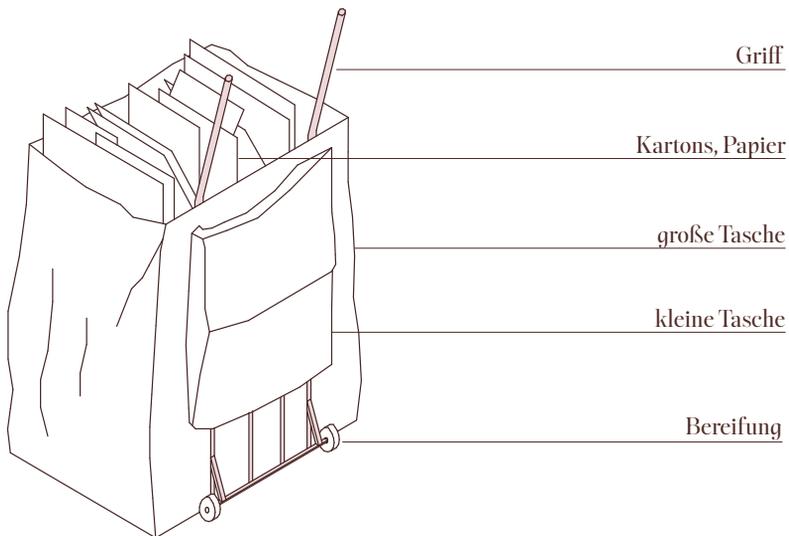




Abb.25 Simit-Verkäufer, Tersane Straße

MOBILE WAGEN

Die Wagen mit drei Rädern bieten in der Stadt einen mobilen Verkaufsraum. Dort werden nicht nur Lebensmittel wie Simit oder Obst & Gemüse verkauft, sondern auch alte Gegenstände. Die Mobilität der VerkäuferInnen erleichtert der Kundschaft den Einkauf.

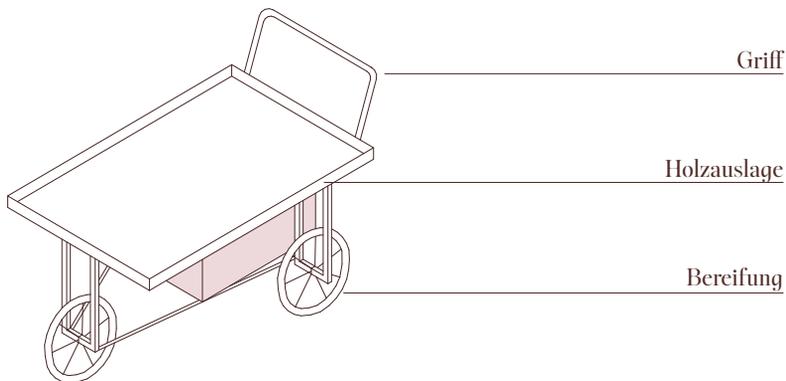




Abb.26 Maroni-Verkäufer, Bankenstraße

MARONI-STAND

Die informellen Maroniständen haben meistens eine sehr leichte Metallkonstruktion mit drei Beinen. Die Stände haben auch einen Platz für die Waagen neben dem Grillofen für Maroni.

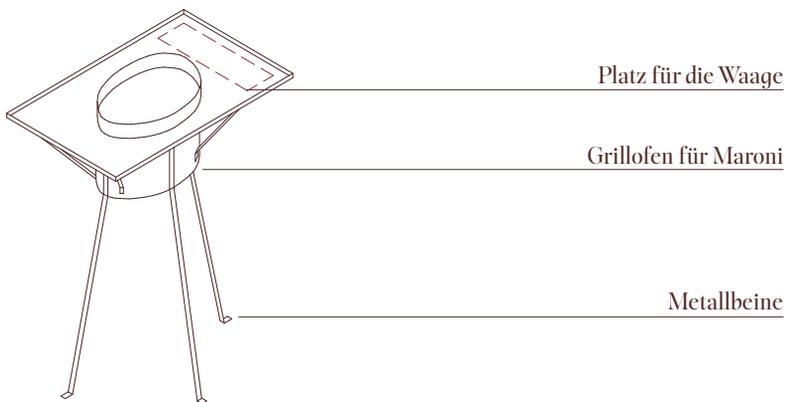




Abb.27 Macun-Verkäufer, Bankenstraße

HOLZKLAPPTISCH

Holzklapptische sind ein klassischer Verkaufsstand in der Stadt. Der Tisch kann leicht auf- und abgebaut werden. Auf den Tischen werden unterschiedliche Lebensmittel von Süßigkeiten bis zu Semmeln serviert.

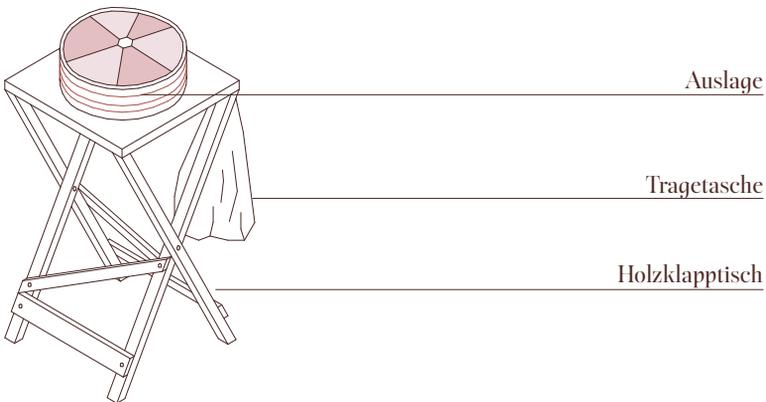




Abb.28 Straßenverkäufer, Tersane Straße

HOLZKISTE

Holzkipsten sind die einfachste und primitivste Form der Verkaufstande. Auf der Kiste liegt Zeitungspapier, damit die ausgestellten kleinteiligen Waren schnell aufgeräumt werden können. Dazu werden unter der Holzkipste Steinblöcke platziert, die einen gewissen Abstand zum Boden schaffen. Durch die Steine als Abstandhalter wird das Hochheben der Kiste am Ende des Arbeitstages erleichtert.

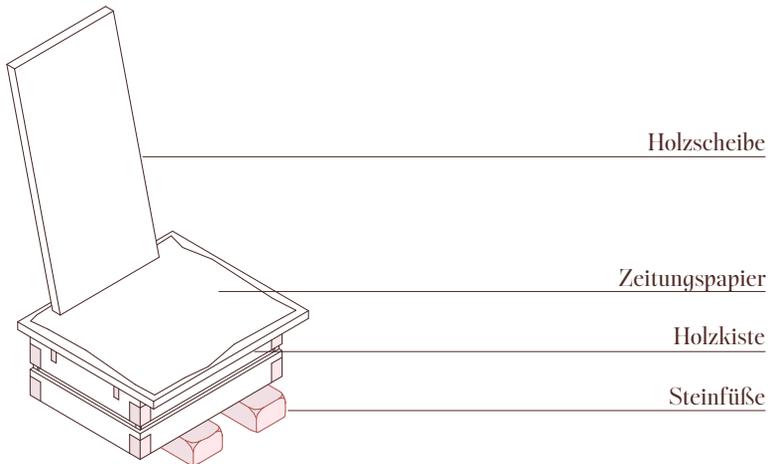
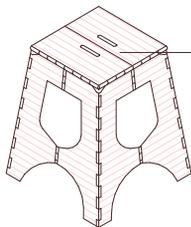




Abb.29 Tee trinkende Menschen, Galata Brücke

KLAPPBARER HOCKER

Der klappbare Falthocker eignet sich für Freizeitaktivitäten im urbanen Raum in Boden­nähe. Sie sind aus Kunststoff und es gibt unterschiedliche Farben im Stadtbild. Durch die Faltfunktion sind sie leicht zu transportieren.



Tragegriff

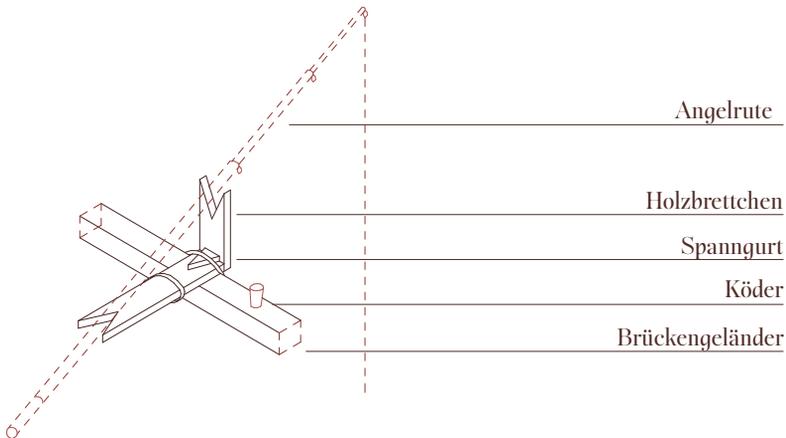
zusammenklappbare Konstruktiom



Abb.50 Angelruten, Galata Brücke

ANGELKONSTRUKTION

Die hölzernen Konstruktionen für Angeln werden an dem Geländer der Galata-Brücke befestigt. Das dafür zurechtgesägte Brettchen ist optimal ausgerichtet. Somit lassen sich die Angelruten horizontal einspannen, ohne dass die AnglerInnen ihre Angelruten stundenlang halten müssen. So stehen sie als eine spontane Lösung für die Anforderungen der AnglerInnen im Stadtbild.



5.4 KOOPERATIVES HANDELN UND SOZIALER ZUSAMMENHALT

„*Städte sind Orte der Anonymität, Vielfalt und Differenz sowie Orte der Solidarität und des kollektiven Kampfes.*“ Gökçür, 2008: 55, Übersetzung: S. Ates)

Die öffentlichen Räume schaffen Raum für Begegnungen von „Anderen“ innerhalb des kosmopolitischen Charakters der Stadt. Insbesondere die AusländerInnen, die ImmigrantInnen, die Bohemiens, die Obdachlosen usw. kommen in diesen Räumen zusammen. Die urbanen Räume beinhalten Menschen aus unterschiedlicher Klasse, Geschlecht, Ethnizität oder Reichtum und entwickeln kontinuierlich den anonymen, kosmopolitischen und öffentlichen Charakter der Stadt. (vgl. Aytaç, 2007: 209)

Die informelle Raumbildung auf den Straßen hat auch einen Einfluss auf kooperatives Handeln und den sozialen Zusammenhalt in einer Stadt. *„Entscheidend für die informelle Ökonomisierung globaler Beziehungen ist das Vorhandensein von spontan strukturierbaren und einfach zugänglichen Räumen, in denen materielles und soziales Kapital ausgetauscht wird und ein Transfer von Werten stattfinden kann. Weder integriert noch eliminiert, stellen diese Räume aber nicht nur wehrlose Peripherien dar, sondern auch Orte, an denen neue Mobilisierungen und innovative Taktiken des Widerstands entstehen, um gegen Gering-schätzung, Verdrängung und Entzug von Staatsbürgerschaftsrechten anzukämpfen.“* (Mörtenböck/ Mooshammer, 2016: 179)

Darüber hinaus bestimmen die Stadtraumdetails wie unterschiedliche Objekte, spontane Lösungen und pragmatische Konstruktionen, wie in den obigen Kapiteln beschrieben wurde, das Erscheinungsbild der Stadt mit und haben Einfluss auf deren Wahrnehmung. Die kleinen und scheinbar uninteressant erschienenen Details im Stadtraum ermöglichen die vielfältige Nutzung und Rauman eignung in der Stadt.

Dieses Phänomen der Besetzung und Rauman eignung durch diverse Handlungspraktiken kann als ein Instrument zur Förderung des Zusammenseins und der partizipativen Gestaltung und Nutzung von öffentlichen Räumen gesehen werden. Obwohl die Beispiele von Besetzung und Rauman eignung im urbanen Raum auf den ersten Blick eher unorganisiert und chaotisch erscheinen, besitzen sie eine Ordnung innerhalb ihrer Unordnung. Und diese Ordnung entsteht im Rahmen von kooperativem Handeln und sozialem Zusammenhalt.

Diese kulturelle aktive Mitgestaltung des Umfeldes anhand von Bedürfnissen und Wünschen der BewohnerInnen im urbanen Raum im Galata-Viertel wurde 2004 von türkischen KünstlerInnen innerhalb von einem Kunstprojekt thematisiert. Das Oda-Projekt gestaltete ebenerdig gelegene Räume an einem kleinen Innenhof-Platz im Galata-Viertel. Daneben bezeichnete das Projekt auch eine kulturelle Praxisform, die sich offen und anknüpfungsbereit der Vorstellung gemeinsam produzierter Kultur nähert.

„Das Öffnen eines Raums, in dem Ausstellungen stattfinden, und auch das wird in den Räumen von Oda Projesi getan, mag als erster Schritt dem bekannten Modell selbstorganisierter Räume ähneln, die an eine lange Genealogie ähnlicher Projekte weltweit anknüpfen. Der kulturelle Ort als Insert im städtischen Raum Istanbuls führt in diesem Fall nicht zu einer Parallelität zwischen dem Kunstfeld und dem täglichen Leben der Straße, sondern zu einer wechselseitigen Beeinflussung, die sowohl durch die Herangehensweise der Künstlerinnen als auch durch die Bewohner und Bewohnerinnen geprägt ist.“ (Werkleitz, 2025)



Abb.51 Oda Projekt, Galata-Viertel, 2004

6 Feldstudie: Übergangsräume

6 FELDSTUDIE: ÜBERGANGSRÄUME

Mehrschichtige städtische Gebiete, in denen menschliche Aktivitäten eine besondere Rolle spielen, haben eine große Bedeutung für die Stadt und ihre BewohnerInnen. Wie durch diese Handlungspraktiken zur Rauman eignung und Besetzung von öffentlichem Straßenraum das Bild der Stadt bestimmt wird, wurde anhand von Beobachtungen vor Ort analysiert.

In diesem Abschnitt werden die aus der theoretischen Forschung gewonnenen Erkenntnisse durch regionale Analysen und Beobachtungen verifiziert und die Ergebnisse visualisiert. Sechs verschiedene öffentliche Räume im Galata-Viertel wurden anhand von unterschiedlichen Parametern und regionalspezifischen Merkmalen untersucht. Bei diesen sechs Studien handelt es sich um Übergangsräume wie Brücken, Unterführungen, Straßen usw., die den Übergang von einem Punkt zu einem anderen ermöglichen. Es werden Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen diesen Übergangsräumen aufgezeigt. Während es in jedem Übergangsraum Ähnlichkeiten in der Nutzungsvielfalt des öffentlichen Raums gibt, sind auch ortsspezifische Merkmale und Beispiele für die Straßennutzung zu bemerken.

Die Feldstudie soll einen Überblick geben, wie die ausgewählten Übergangsräume funktionieren, die mit allen möglichen Formen der Selbstorganisation geschaffen wurden und zu einer einzigartigen Form der Aneignung zusammengeführt werden. Ziel dieses Kapitels ist es nicht, alle Formen der Nutzung des öffentlichen Raums im Galata-Viertel aufzuzeigen, sondern die Vielfalt der Nutzung des öffentlichen Raums in einem begrenzten Gebiet zu verstehen und zu visualisieren. Die Beziehung zwischen dem urbanen Raum und dem Menschen wurde in den ausgewählten Gebieten analysiert und ihre wechselseitigen Einflüsse wurden veranschaulicht.

Der Akt des Gehens kann als Hauptmerkmal für einen Übergangsraum interpretiert werden. Die teilweise durch die kulturelle Motivation entstandenen Akte des Stehens, des Beobachtens, des Verkaufens oder des Besetzens geben jedoch dem Übergangsraum eine neue Bedeutung und Dimension. Besonders die Akte des Gehens und des Stehens passieren in diesen Übergangsräumen meistens gleichzeitig. Manchmal schaffen diese beiden Aktionen einen Dialog miteinander, manchmal beeinflussen sie einander gar nicht. Diese unterschiedlichen Akte beeinflussen jedoch den urbanen Raum.



Abb.1 Schwarzplan Galata Viertel (1:4000)

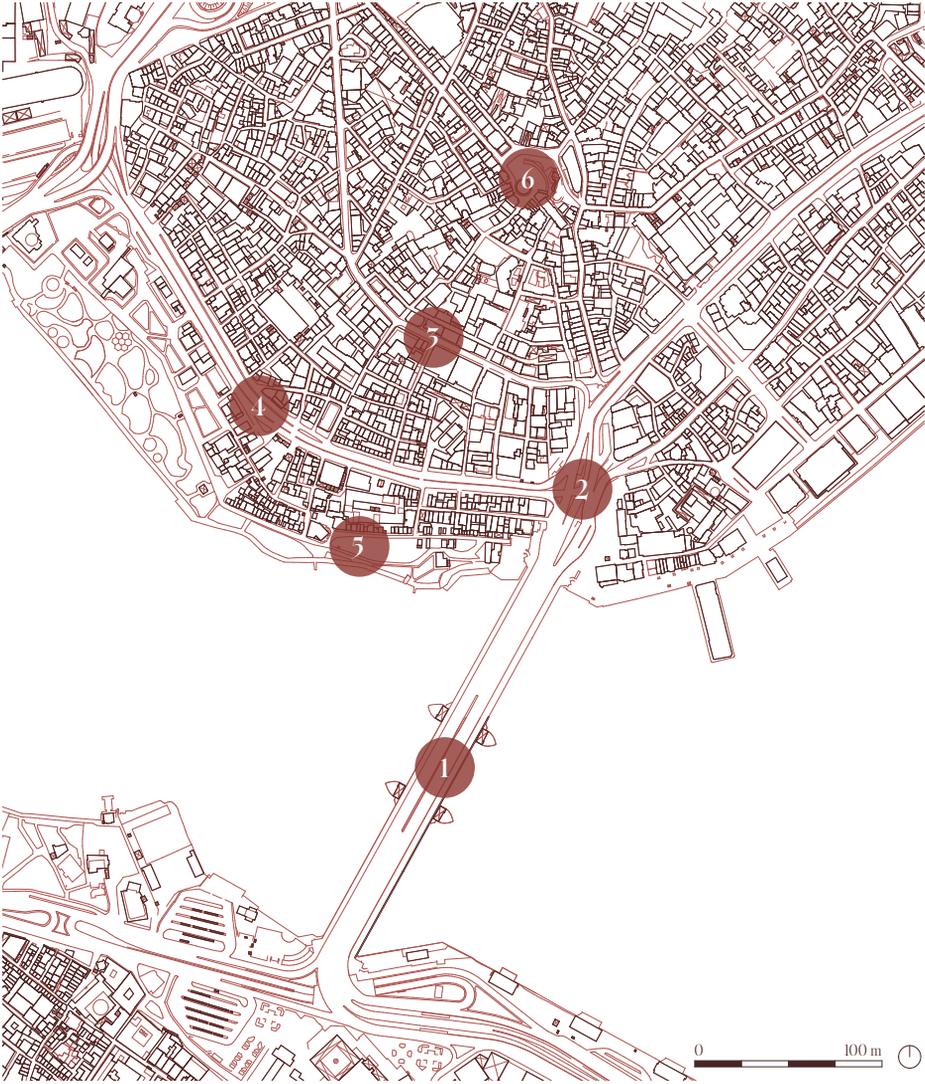


Abb.2 Lageplan Galata-Viertel (1:1000)

Die sechs ausgewählten Orte sind die Galata-Brücke, die unterirdische Karaköy-Passage, die Bankenstrasse, das Perşembe Basar-Gebiet auf der Tersane Straße, das Galata-Karaköy-Küstengebiet und die Galata Turm-Gegend. Alle Orte befinden sich in unmittelbarer Nähe zueinander und weisen unterschiedliche typologische, räumliche, geographische und atmosphärische Eigenschaften auf. Besonders wurde in den analysierten Gebieten auf Aspekte wie die Handlungspraktiken zur Aneignung und Besetzung des urbanen Raums, die informelle Raumbildung und die Selbstorganisation fokussiert. Die Orte wurden an unterschiedlichen Tagen und Uhrzeiten mehrmals besucht und beobachtet. Dabei wurden die FußgängerInnen, StraßenhändlerInnen und BewohnerInnen erforscht und die unterschiedlichen Szenarien und aufeinander folgenden Situationen skizziert und fotografiert. Es wurde versucht, die Räume nicht nur über reine Pläne zu verstehen, sondern sie aus einer subjektiven Perspektive heraus wahrzunehmen.

- 1 Galata-Brücke
- 2 Die unterirdische Karaköy-Passage
- 5 Bankenstrasse
- 4 Perşembe Basar - Tersane Straße
- 5 Galata-Karaköy Küstengebiet
- 6 Galata Turm-Gegend

6.1 GALATA - BRÜCKE

*Ich stell mich auf die Brücke
Und sehe euch vergnügt zu.
Manch einer von euch zieht langsam die Ruder;
Manch einer holt Muscheln von den Pontons;
Manch einer steht am Steuerruder des Schleppkahns;
Manch einer ist Matrose am Tau;
Manch einer ist Vogel, fliegt poetisch;
Manch einer ist Fisch glitzernd;
Manch einer Schiff, manch einer Boje;
Manch einer Wolke am Himmel;
Manch einer ist Dampfschiff, das den Schornstein umknickt
Und im Nu unter der Brücke hindurch passiert,
Manch einer ist Schiffssirene und tönt;
Manch einer ist Schiffsrauch und stöhnt;
Aber alle, alle...
Seid ihr in Sorge ums tägliche Brot.
Fröne ich allein der Muße unter euch allen?
Und wenn schon, einmal kommt vielleicht der Tag
Und ich mache ein Gedicht über euch,
Bekomme ein paar Pfennige,
Werde dann auch satt.*

-Orhan Veli Kanık, Galata Brücke
(Übersetzung: Yüksel Pazarkaya)

Die Galata-Brücke befindet sich auf der europäischen Seite des Bosphorus zwischen den Vierteln Eminönü und Galata und überquert das ins Marmarameer mündende Goldene Horn. Die Brücke besteht aus zwei Ebenen, wobei für diese Arbeit das knapp über Wasser liegende Untergeschoss, welches viele Restaurants und Cafés besitzt, vernachlässigt wird. Auf der Ebene 0 gibt es insgesamt sechs Fahrspuren, zwei Straßenbahngleise und zwei Gehwege. Durch die vielfältigen und teilweise informellen Aktivitäten entsteht auf den Gehwegen sozialer Austausch.



Abb.5 Galata-Brücke



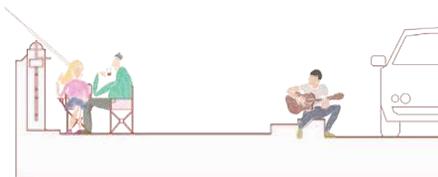
Szenario 1

Die Brücke wird für AnglerInnen, BewohnerInnen und TouristInnen als Aufenthaltsort am Meer genutzt, dadurch verengt sich der Durchgangsraum.



Szenario 2

Zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg gibt es einen Höhenunterschied von 20-50 cm, der für Sitzbank genutzt wird.



Szenario 3

Während die Meeresseite des Gehweges Freizeitaktivitäten dient, wird die Fläche zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg von StraßenverkäuferInnen/-musikerInnen besetzt.



Szenario 4

Auf der Meeresseite verkaufen die Menschen Ausrüstungen zum Angeln, somit entstehen spontane Begegnungen.



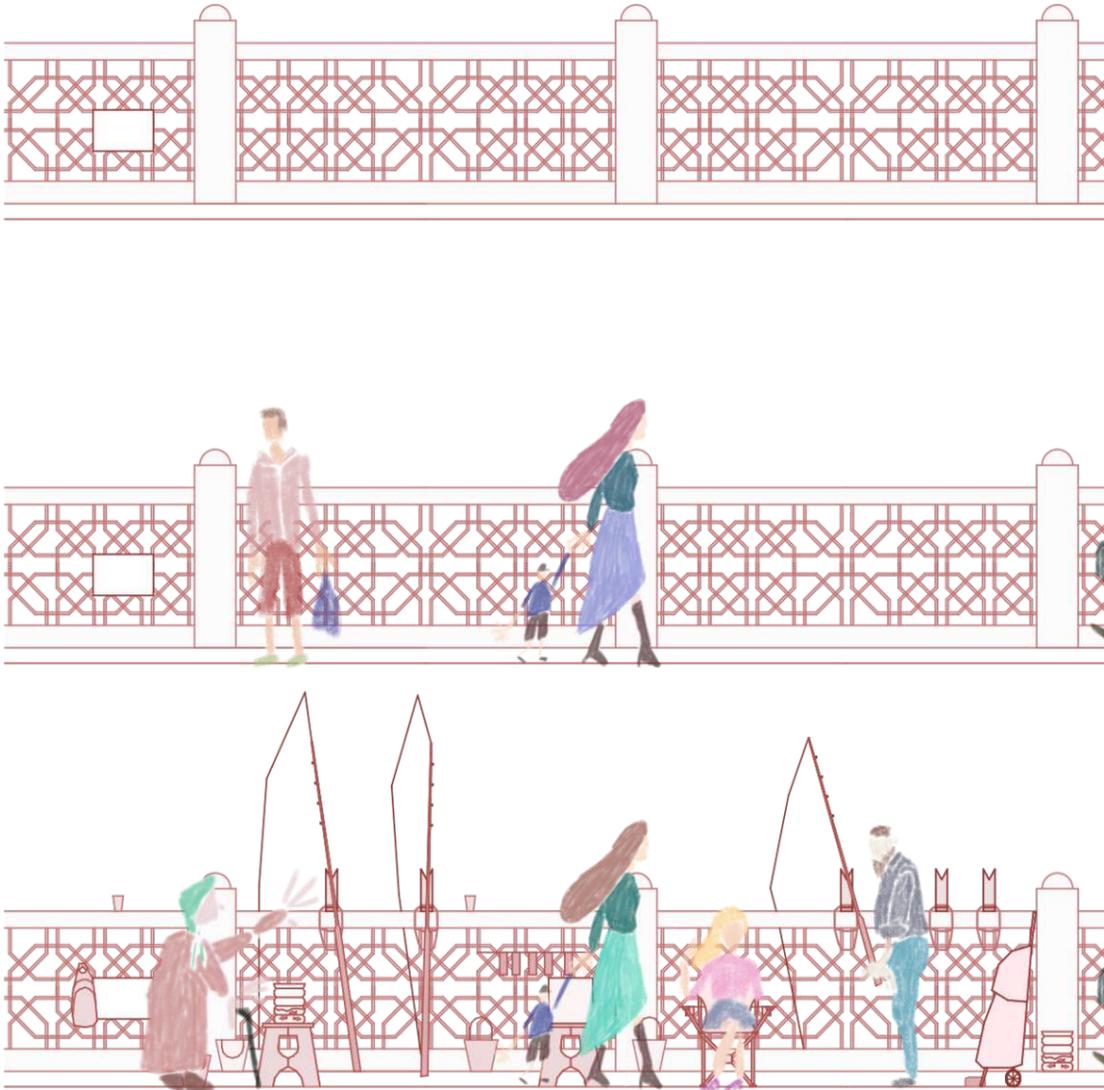
Szenario 5

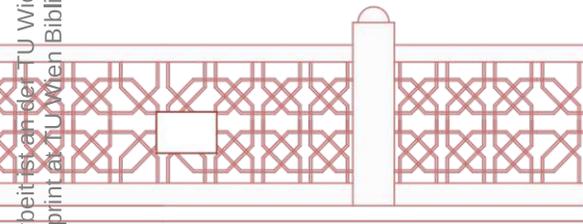
Die Einkaufstaschen, Wassereimer und Angelruten besetzen die Meeresseite der Brücke, dadurch verengt sich der Durchgangsraum.



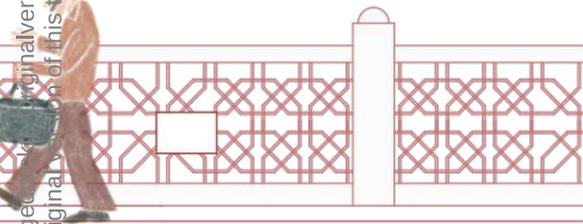
Szenario 6

Beide Seiten des Gehweges funktionieren als Fläche für diverse Freizeitaktivitäten im öffentlichen Raum.

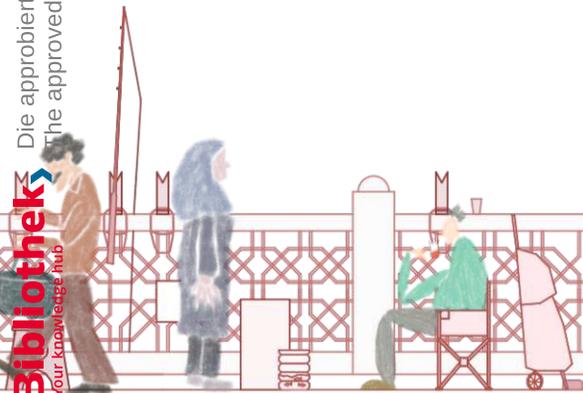




Ansicht der Galata-Brücke ohne Menschen und Mikroelemente, die für Besetzung und Rauman-eignung der Brücke sorgen.



Ansicht der Brücke mit Men-schen als Gehende, die den Raum als Übergang benutzen.



Ansicht der Brücke mit den Ge-henden, den Mikroelementen und den Menschen, die den Raum be-setzen.



Abb.4 Zwei Angler auf der Galata-Brücke



Abb.5 Ein kleines Mädchen auf der Galata Brücke



Abb.6 Die Angler auf der Galata-Brücke



Abb.7 Eine Frau, die auf dem Fahrbandrand sitzt



Abb.8 Ein Mann schüttet das Wasser aus dem Eimer auf den Boden



Abb.9 Zwei Männer frühstücken auf dem Fahrbandrand



Abb.10 Ein Mann verweilt auf der Meeresseite der Brücke



Abb.11 Eine Frau verweilt auf der Meeresseite der Brücke



Abb.12 Fische zum Verkauf



Abb.15 Ausrüstung für Angler zum Verkauf



Abb.14 Einkaufstrolley zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn



Abb.15 Der Stein und der Einkaufstrolley halten die Angelrute konstant



Abb.16 Auf dem Hocker sind die gefangenen Fische zum Verkauf ausgestellt



Abb.17 Der Hocker dient als Tisch für Thermoskanne



Abb.18 Der Mann trägt den Klapphocker



Abb.19 Der Mann sitzt auf dem Hocker auf der Brücke

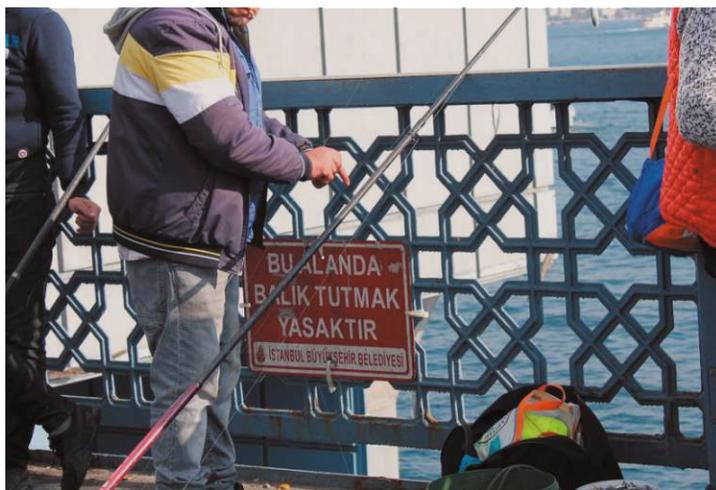


Abb.20 Schild, das besagt, dass Angeln in diesem Gebiet verboten ist



Abb.21 Der Mann schaut die Polizei an



Abb.22 Die Angelrute und eine Tasche aufgehängt vor dem Schild



Abb.25 Kontrolle der informellen Aktivitäten auf der Brücke

6.2 DIE UNTERIRDISCHE KARAKÖY - PASSAGE

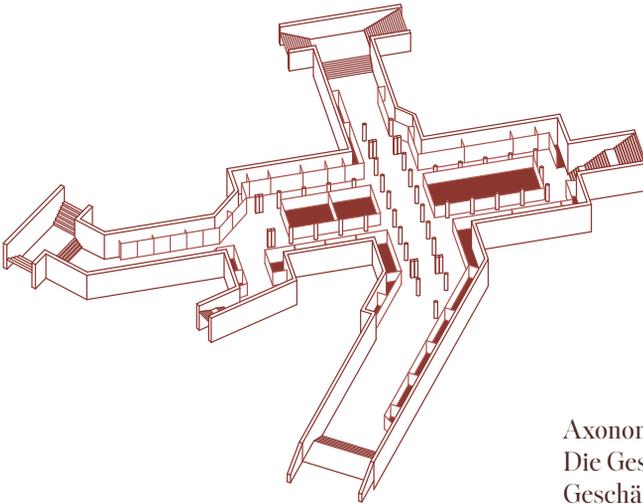
Die 1965 in Betrieb genommene Passage ist das erste Beispiel für eine Kombination der Funktionen eines unterirdischen Basars und einer FußgängerInnenunterführung in Istanbul. (vgl. Hürriyet: 1965) Es gibt insgesamt 58 Geschäfte, die täglich zwischen 08:50-19:00 Uhr geöffnet sind. Die meisten Geschäfte sind am Sonntag geschlossen, wobei einige, abhängig von den BesitzerInnen, auch am Sonntag geöffnet sind. In den meisten Läden werden Elektro- und Haushaltsgeräte verkauft, aber es gibt auch Geschäfte, in denen Fälschungsprodukte angeboten werden. Die unterirdische Passage funktioniert gleichzeitig als Unterführung für die FußgängerInnen und ist jeden Tag 24 Stunden für alle zugänglich. Übrigens wurde sie im Rahmen des Istanbul Kulturhauptstadt-Projekts im Jahr 2010 vollständig renoviert. (vgl. Gemci / Önder, 2019: 558) Die Unterführung verfügt über fünf Eingangstore, die die verschiedenen städtischen Transportlinien verbinden. Der Hauptkorridor verbindet den Tunnel und den Pier-Eingang, Karaköy.

Die unterirdische Karaköy-Passage funktioniert nicht nur als ein Übergangsraum und als Einkaufszentrum, sondern sie besitzt auch unterschiedliche Beispiele für Besetzung und Rauman eignung. Die meisten Geschäfte vergrößern ihre Nutzfläche, indem sie manche Waren vor ihren Eingangstüren platzieren und zum Verkauf ausstellen. Abhängig von der räumlichen Situation besetzen sie manchmal auch den Umfang der Säule vor ihrem Geschäft. Neben den GeschäftsbesitzerInnen gibt es auch StraßenverkäuferInnen, die ihre Waren informell verkaufen. Die StraßenverkäuferInnen positionieren ihre Stände meistens vor den Haupteingängen und vor den freistehenden Säulen. Manchmal hängen sie auch die Preisinformationen ihrer Waren an den Säulen auf. Sie bevorzugen großteils, am gleichen Standort zu bleiben, damit sie ihre Stammkunden leichter erreichen können.

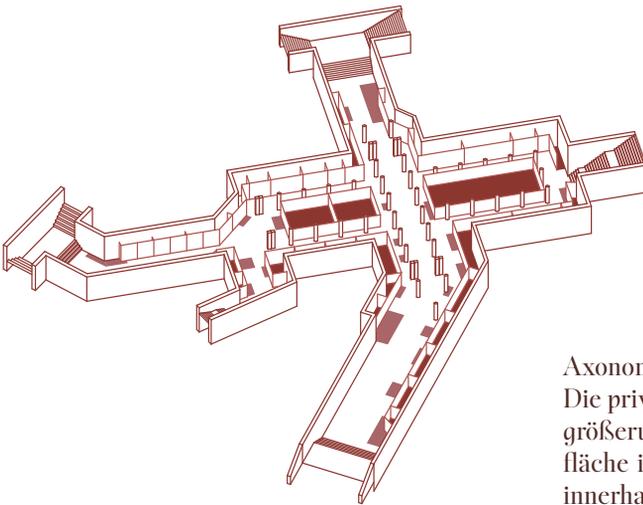
Neben der Verkaufsaktivität besetzen die GeschäftsinhaberInnen ebenso wie die StraßenverkäuferInnen den öffentlichen Raum, um sich zu unterhalten oder vor ihren Geschäften gemeinsam zum Beispiel Tee zu trinken. Die BesucherInnen der Passage benutzen den Raum meistens als Unterführung oder zum Einkaufen.



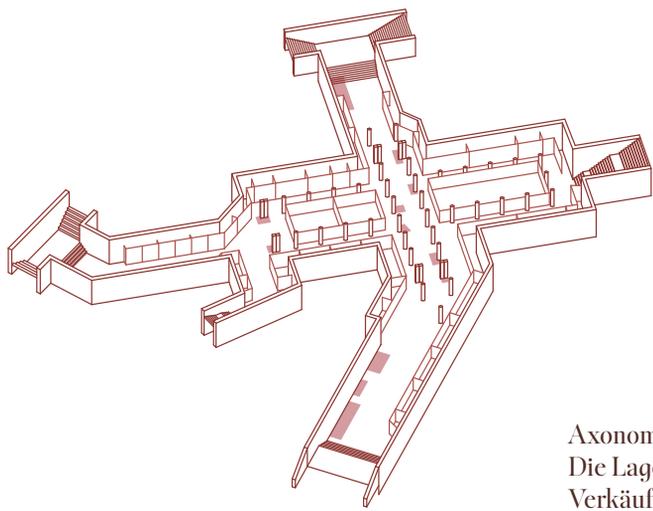
Abb.24 Eingang von der unterirdischen Karaköy-Passage und Unterführung



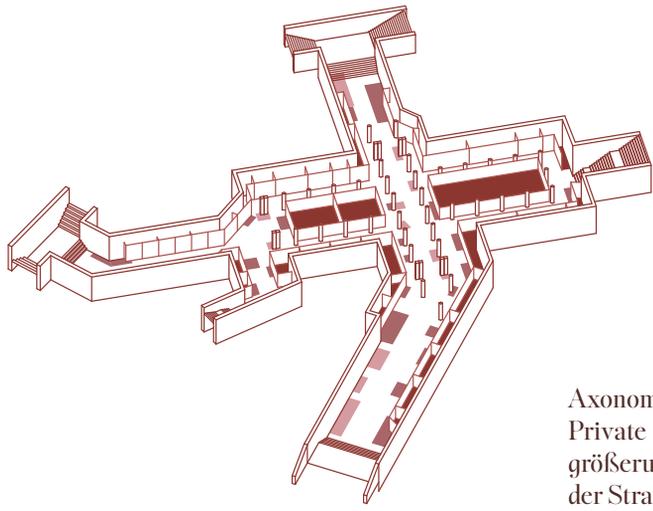
Axonometrie 1
Die Geschäfte, die privaten
GeschäftsbesitzerInnen gehören.



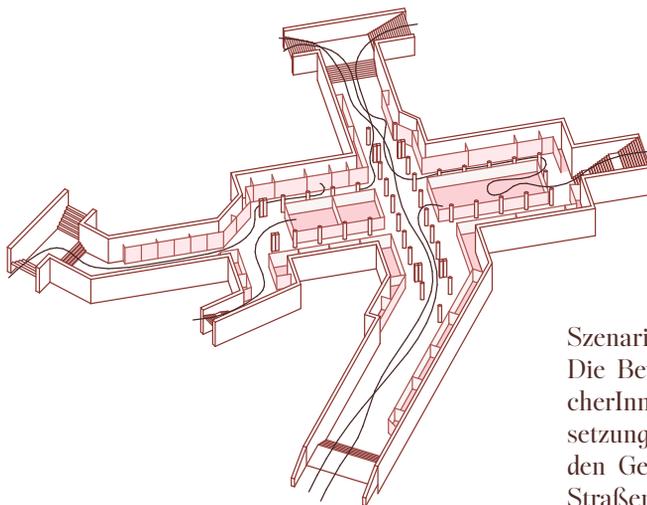
Axonometrie 2
Die privaten Geschäfte + die Ver-
größerung der Geschäftsnutz-
fläche in dem öffentlichen Raum
innerhalb der Passage.



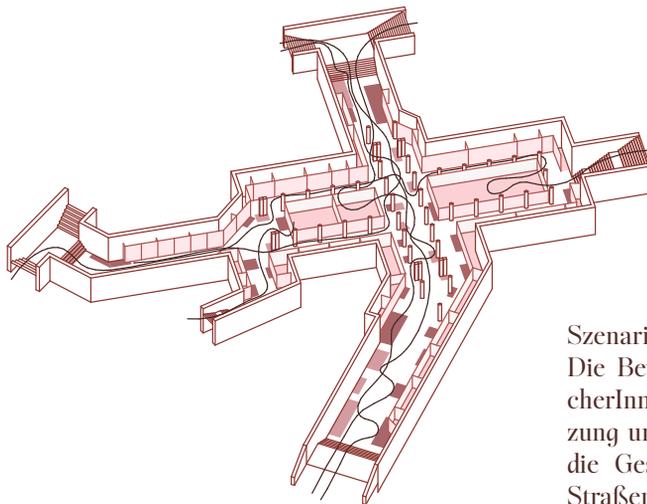
Axonometrie 5
Die Lage der informellen
VerkäuferInnen.



Axonometrie 4
Private Geschäfte + Flächenver-
größerung der Geschäfte + Lage
der StraßenverkäuferInnen



Szenario 1
Die Bewegungslinien der BesucherInnen der Passage ohne Besetzung und Raumaneignung von den GeschäftsbesitzerInnen und StraßenverkäuferInnen.



Szenario 2
Die Bewegungslinien der BesucherInnen der Passage mit Besetzung und Raumaneignung durch die GeschäftsbesitzerInnen und StraßenverkäuferInnen.



Abb.25 Die Atmosphäre in der unterirdischen Passage



Abb.26 Flächenerweiterung von Geschäften zur Ausstellung der verkauften Ware



Abb.27 Besetzung des öffentlichen Raums rund um der Säule



Abb.28 Die Angestellten sitzen und plaudern vor ihren Geschäften



Abb.29 Der Ledertaschenstand vor einer Säule



Abb.50 Der Gewürzhändler vor einer Säule am Sonntag



Abb.51 Die informellen Verkäufer sitzen neben ihrem Stand vor dem Eingang



Abb.52 Der Mann, der auf der Treppe zeichnet und seine Zeichnungen verkauft



Abb.53 Straßenverkäufer auf der Treppe der Passage



Abb.54 Die Atmosphäre der Passage am Sonntag



Abb.55 Das Geschäft verkauft Fälschungsprodukte am Wochentag

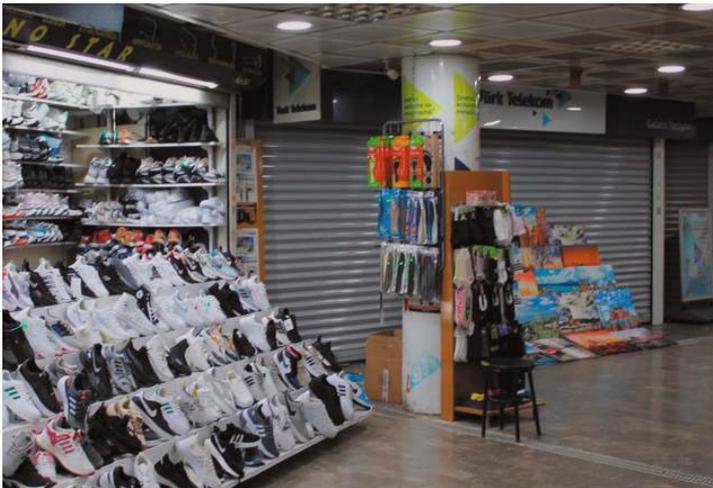


Abb.56 Das Geschäft verkauft Fälschungsprodukte am Sonntag



Abb.57 Die VerkäuferInnen stellen ihre Ware am Sonntag vor den Geschäften aus



Abb.58 Die VerkäuferInnen stellen ihre Ware am Sonntag vor den Geschäften aus

6.3 BANKENSTRASSE

Das Galata-Viertel, das in der byzantinischen Zeit ein internationales Handelszentrum der Genuesen war, entwickelte sich mit dem zunehmenden Handel infolge der Integration der osmanischen Wirtschaft in die internationale Wirtschaft im 19. Jahrhundert zu einem Finanzzentrum mit in- und ausländischen Banken und behielt seine Bedeutung auch nach der Republik bei. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Bankenstraße zu einem Geschäftszentrum im westlichen Sinne, in dem neben den Banken alle Arten von Dienstleistungen, die für ein Wirtschaftszentrum erforderlich sind, von Druckereien bis zu Postämtern, angeboten wurden. (vgl. Erdoğan/Şenyurt 2005: 169)

Auf der Bankenstraße befinden sich nicht nur Banken und Dienstleistungsunternehmen wie Immobiliengeschäfte, Rechtsanwaltsbüros, Architekturbüros, sondern auch Läden, in denen Elektrofahrzeuge und Baumaterialien verkauft werden. Daneben sind auf der Straße auch viele kleinen Gewerbetreibende, Lebensmittelläden und Metzgereien zu sehen, welche die Wohngebiete in den umliegenden Straßen versorgen.

Die Bankenstraße erlebte ihre lebendigste Zeit von der Mitte des 19. bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Die meisten historischen Gebäude in der Straße aus dieser Zeit zeichnen sich durch Merkmale des Jugendstils, des Neoklassizismus und des Ersten Türkischen Nationalen Stils aus und stammen aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. Die Beispiele moderner Architektur und die nach 1970 errichteten historischen Gebäude sind Elemente, die die Kontinuität und die Attraktivität der Straße im Rahmen der Wirtschaftsgeschichte des Gebiets sowie die architektonischen Stile ihrer Epochen bestätigen. (vgl. ebd.: 169–170)

Die auffälligste Tätigkeit auf der Straße ist zweifellos das Einkaufen. Viele StraßenverkäuferInnen sind an der gleichen Stelle auf der Bankenstraße zu sehen. Daneben sieht man viele LadenbesitzerInnen vor ihren Geschäften auf der Straße sitzen und plaudern. Auch Lehrlinge, die den Angestellten benachbarter Geschäfte Tee servieren, sind häufig auf der Straße zu beobachten. Darüber hinaus ist in den letzten Jahren durch die Strömungen von Social-Media-Kanälen wie Tiktok oder Instagram die Beliebtheit der alten Gebäude in der Straße gestiegen und die Straße ist zu einem Ort geworden, wo viele Menschen sich stundenlang vor diesen Gebäuden aufhalten um Fotos zu machen.



Abb.59 Die Kamondo-Stiege auf der Bankengasse





Ansicht Bankenstraße Nord (1:850)



Ansicht Bankenstraße Süd (1:850)



fotografieren



verkaufen



spazieren



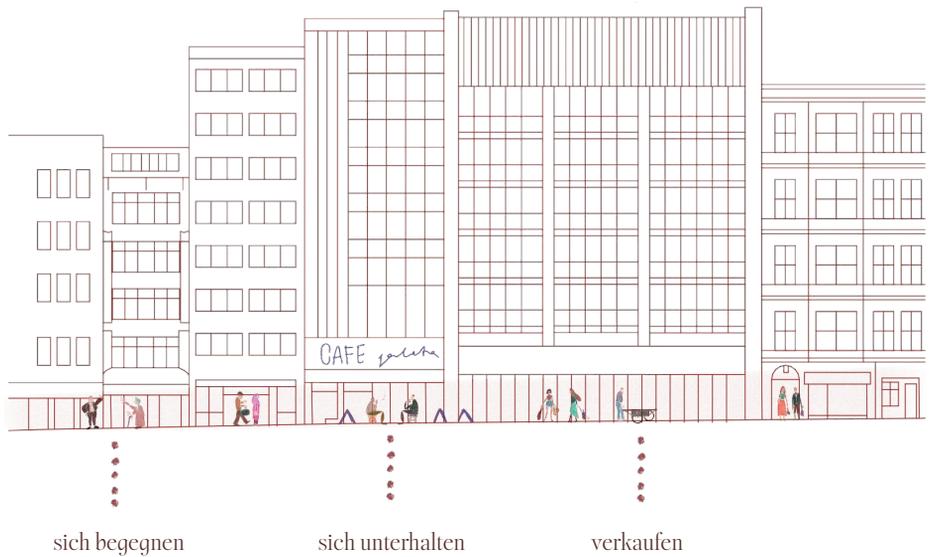
fotografieren



sitzen



verkaufen



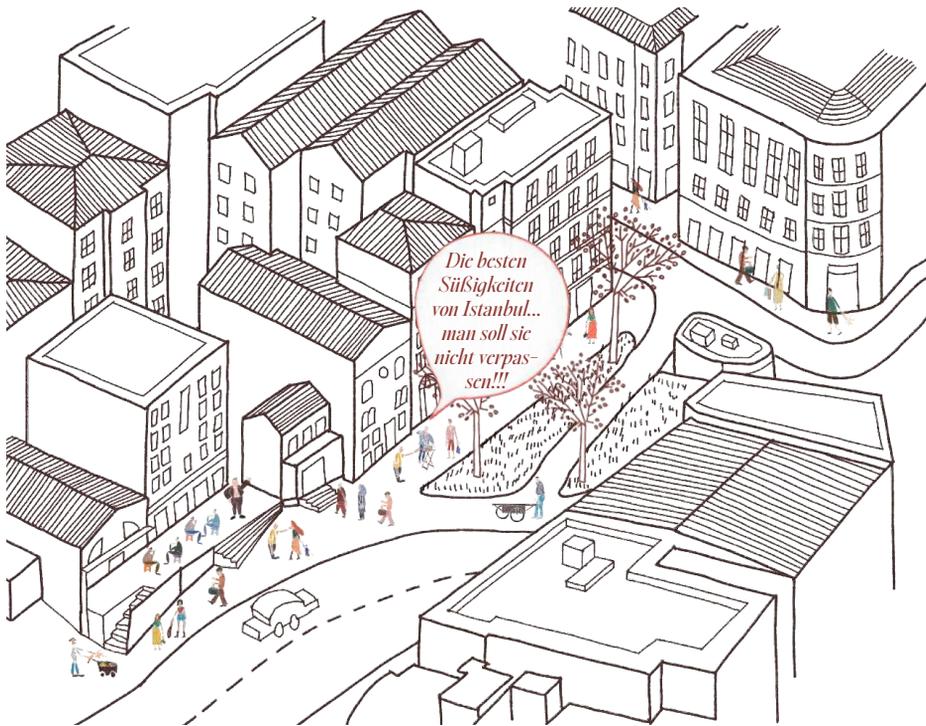


Abb.40 Der Straßenverkäufer Ahmet, Standort I

Die Abbildung erfolgt nach den mehrmaligen Beobachtungen der Bankstraße und nach der spontanen Besprechung mit dem Straßenverkäufer Ahmet, der jeden Tag türkische Süßigkeiten an seinem klappbaren Verkaufsstand verkauft.

Nach vielen Beobachtungen in der Bankstraße wurde festgestellt, dass er die türkischen Süßigkeiten fast immer in dem gleichen Standort auf der Straße verkauft. Ahmet erklärte, dass er auf diese Weise Stammkunden bilde. Er meinte, diese Straße sei seit mehr als 5-6 Jahren sein Arbeitsort und abgesehen von Ausgangssperren in Covid Zeiten habe er höchstens eine Woche nicht auf der Straße seine Süßigkeiten verkauft.

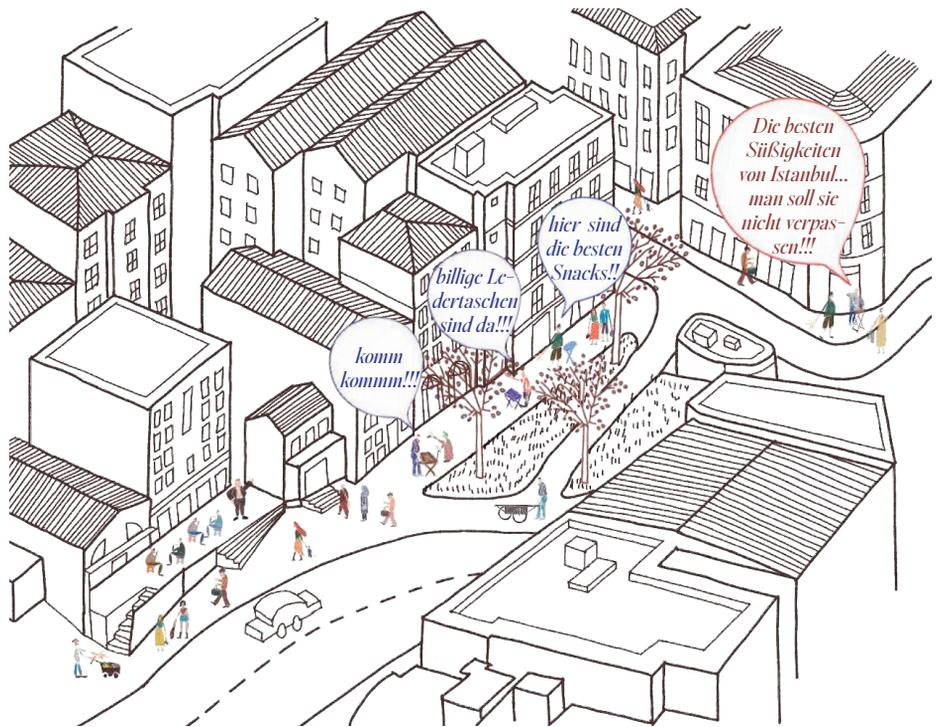


Abb.41 Der Straßenverkäufer Ahmet, Standort 2

Die Abbildung wurde am Feiertag der Nationalen Souveränität 25.04.25 erstellt, nach mehrmaligen Beobachtungen der Bankenstraße und nach der zweiten Besprechung mit dem Straßenverkäufer Ahmet, der jeden Tag türkische Süßigkeiten an seinem klappbaren Verkaufsstand verkauft und an diesem Tag nicht mehr an seiner üblichen Stelle ist.

Unüblicherweise verkaufte Ahmet nicht an seiner Ecke. Er sagte, wegen des Feiertags, seien viele StraßenverkäuferInnen aus anderen Vierteln nach Galata geströmt. Da es dort sehr voll war, habe er beschlossen, seinen Stand etwas weiter weg von der Ecke zu eröffnen, an der er normalerweise immer verkaufe.



Abb.42 Besetzung des urbanen Raums Fall 1

Die Abbildung erfolgte nach mehrmaligen Beobachtungen der Bankenstrasse und nach der Beobachtung, dass die urbane Nische vor den Geschäften eine Freifläche für Besetzung und Raumaneignung anbietet.

Die MitarbeiterInnen nutzen die Fläche vor ihrem Geschäft, indem sie ihre Tische und Stühle in den leeren Raum stellen, um mit ihren KundInnen in der Sonne Tee zu trinken oder miteinander zu plaudern. Auf diese Weise wird der urbane Raum für Freizeitaktivitäten genutzt.



Abb.45 Besetzung des urbanen Raums Fall 2

Die Abbildung erfolgte nach mehrmaligen Beobachtungen der Bankenstraße und nach der Beobachtung, dass die urbane Nische vor den Geschäften eine Freifläche für Besetzung und Raumaneignung anbietet.

Das Buffet, welches Snacks und Tee zum Mitnehmen verkauft, besetzt den leeren Raum daneben. Dadurch erweitert es seine Nutzfläche und serviert Essen für mehrere KundInnen während seiner Öffnungszeiten. Der selbe urbane Raum wird dadurch diesmal für kommerzielle Zwecke genutzt.



Abb.44 Die Mitarbeiter besetzen den Raum vor ihrem Geschäft (siehe Fall 1)



Abb.45 Die Tische von einem Café auf dem Gehsteig



Abb.46 Das Nachbargeschäft besetzt den Raum neben seinem Geschäft (siehe Fall 2)



Abb.47 Straßentafel von einem Cafe auf dem Gehsteig und auf der Fahrbahn



Abb.48 Der Maroni-Händler auf der Bankenstraße



Abb.49 Der Straßenverkäufer auf der Bankenstraße



Abb.50 Die Sackkarre mit Tee-gläsern auf der Fahrbahn



Abb.51 Der Straßenverkäufer mit seinem mobilen Wagen



Abb.52 Die Kamondo -Stiege voll mit Menschen



Abb.53 Die Frau fotografiert den Mann vor einem Gebäude



Abb.54 Der Mann fotografiert die Frau vor einem Gebäude



Abb.55 Die Frau fotografiert ihren Mann und ihr Kind

6.4 PERŞEMBE BASAR - TERSANE STRASSE

Das Gebiet, das sich von der Sokullu-Moschee bis zur Galata-Brücke erstreckt, wird Perşembe Basar genannt. Da hier in den 1950er Jahren jeden Donnerstag der größte Markt der Stadt eingerichtet wurde, erhielt dieses Gebiet den Namen Perşembe (auf türkisch: Donnerstag) Basar. Während die Gesamtbevölkerung des Gebiets, in dem sich der Perşembe-Basar befand, in den 1950er Jahren 5.000 betrug, wurde die Zahl der Besucher des Perşembe Basars während der Arbeitszeit mit einer Million Menschen ermittelt. (vgl. Erdoğan/Şenyurt 2005: 81)

Heute befinden sich auf der Tersane Straße, der breitesten Straße des Areal, zahlreiche Läden von Haushaltwarengeschäften bis hin zu Läden für elektronische Geräte. Tagsüber herrscht in dem Gebiet ein reger FußgängerInnenverkehr, der sowohl von den Gewerbetreibenden, die das Gebiet regelmäßig nutzen, als auch von den täglichen BesucherInnen ausgeht. Man sieht diverse Beispiele für Besetzung- und Raumaneignung schon seit den 50er Jahren im Straßenbild.

„Es ist bekannt, dass in dieser Zeit ein Vermögen für die Miete von Geschäften in der Hauptstraße ausgegeben wurde. Die Ablöse für die Gasthäuser in der Straße wurde auf 100.000 Lira pro Quadratmeter festgesetzt. Aus diesem Grund bestimmten diejenigen, die kein Geschäft auf der Straße eröffnen konnten, die Nutzung der Straße, indem sie sich mit den LadenbesitzerInnen einigten und kleine Schaufenster auf dem Bürgersteig aufstellten, ohne deren Räume zu betreten.“ (ebd.: 81, Übersetzung: S. Ates)

Die Erweiterung der Geschäftsfläche und die Verwandlung des Raums vor den Geschäften zu einem Ausstellungsraum für die verkauften Waren sind immer noch auf der Tersane-Straße sichtbar. Auf dem Bürgersteig gibt es auch mobile und tragbare Strukturen, die unabhängig von den Geschäften sind und meistens eine informelle Raumaneignung bilden. Die Straße beeinhaltet daher alle Formen der Aneignung im urbanen Raum, welche in Kapitel 5 „Raumaneignung durch Handlungspraktiken in Galata“ thematisiert wurden.



Abb.56 Das Straßenbild vom Persimbe Basar

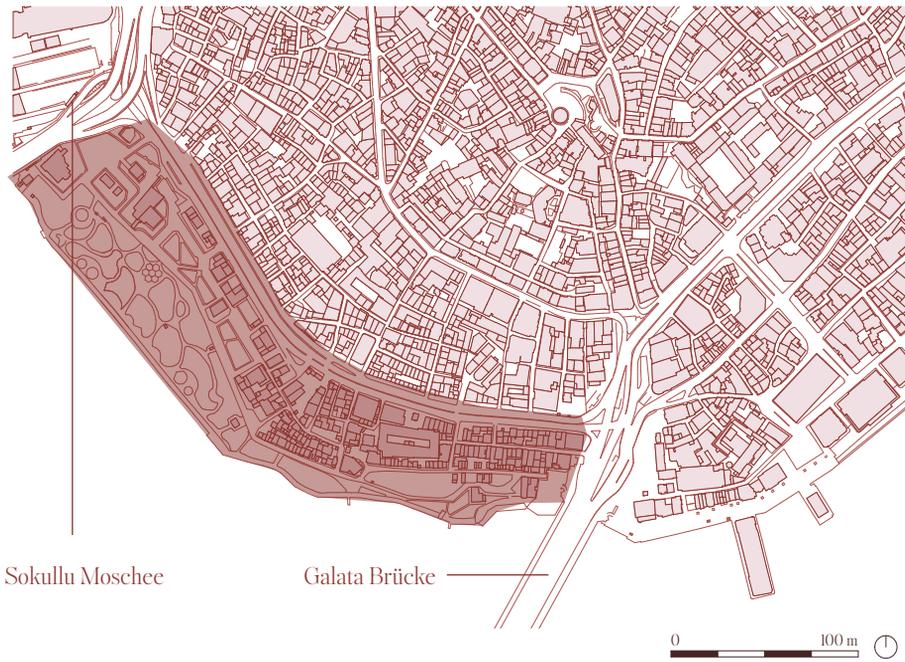


Abb.57 Perşembe-Basar-Areal (1:4000)



Abb.58 Tersane Straße



Abb.59 Karaköy Küstengebiet

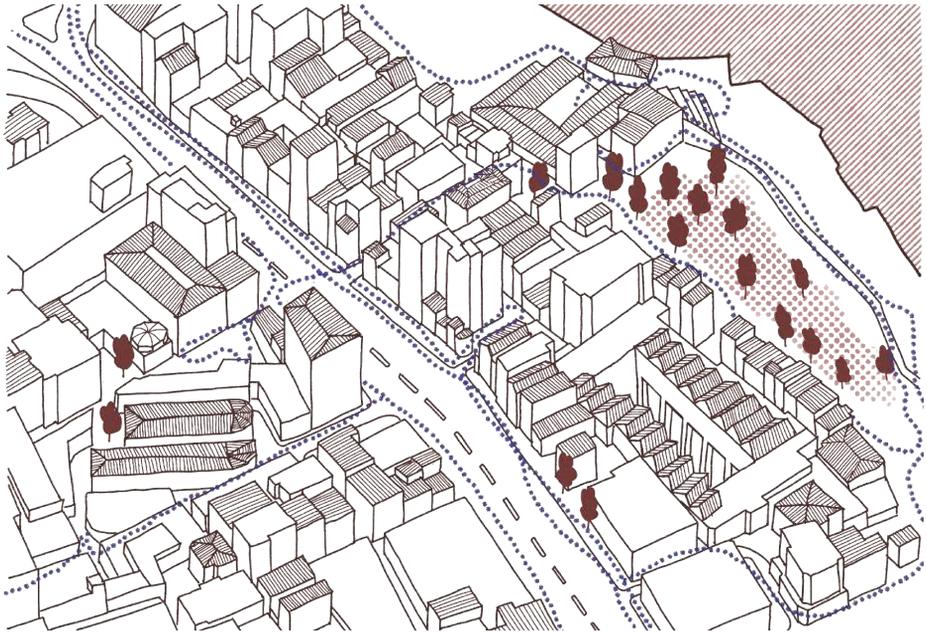


Abb.60 Axonometrie von dem Persembe Basar Gebiet mit täglichen Routen

Wichtige Informationen zum Verstehen des Gebiets:

1. Das Persembe Basar Gebiet hat eine große bauliche Dichte.
2. Die meisten Gebäuden bestehen aus Geschäften, Ateliers und Gasthäusern.
3. Die Erdgeschossnutzung ist vielfältig und bestimmt das Straßenbild.
4. Die Typologie des Gebiets beruht auf der organischen und kompakten Blockstruktur.
5. Die Sackgassen und urbanen Nischen werden für private Nutzungszwecke besetzt.



Abb.61 Schnittperspektive von der Tersane Straße ohne Menschen

Die Grenze zwischen privaten Geschäften und dem urbanen Straßenraum wird durch viele verschiedene Faktoren bestimmt. Der Bodenbelag, die Wände und Dächer, die Beleuchtung, das Raumklima, die Möbel und die Verhaltensweise von Menschen differenzieren die Wahrnehmung der Räume. Auf der Tersane Straße nutzen die LadenbesitzerInnen und MitarbeiterInnen den öffentlichen Raum als Erweiterungsfläche für ihren privaten Raum.



Abb.62 Schnittperspektive von Tersane Straße mit Menschen

Somit ist die Wahrnehmung der Grenze zwischen den privaten und öffentlichen Räumen in Frage gestellt. Diese fließende Grenze beeinflusst die Wahrnehmung von Menschen auf der Straße. Die Flächenerweiterung von den Läden auf die urbane Ebene motivieren die anderen Menschen dafür, dass sie die Straße auch für ihre private Zwecke verwenden. Auf diese Weise bekommt die Straße ein vielfältiges Erscheinungsbild.



Abb.65 urbane Nische gefüllt mit Waren von diversen Geschäften



Abb.64 Der Mann serviert Tee zu den Arbeitern von den Nachbargeschäften



Abb.65 Straßenhändler mit Verkaufswagen auf der Fahrbahn



Abb.66 Straßenhändler mit Verkaufswagen auf der Fahrbahn



Abb.67 Erweiterung der Geschäftsfläche auf dem Bürgersteig



Abb.68 Verkaufstand vor der Fahrbahn auf dem Bürgersteig



Abb.69 Plastikhocker und Tee Glas auf dem Boden



Abb.70 Taschen der PapiersammlerInnen auf dem Bürgersteig



Abb.71 Der Straßenverkäufer mit seinem Holzstand



Abb.72 Die Waren an der historischen Mauer ausgestellt



Abb.75 Das Bild der Tersane Straße am Sonntag

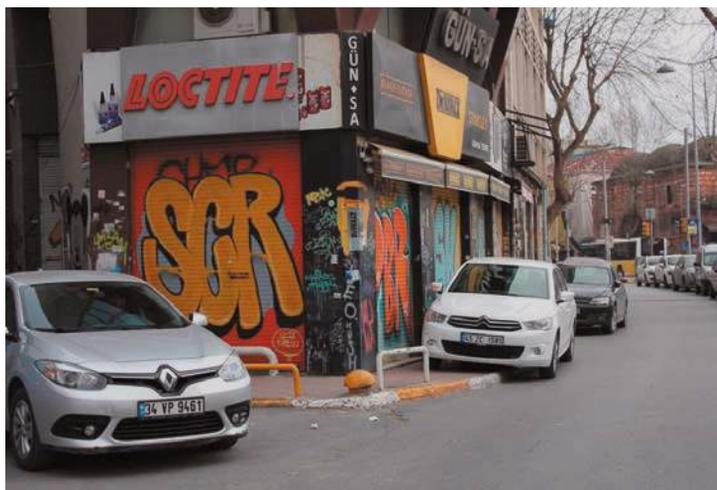


Abb.74 Das Bild der Tersane Straße am Sonntag

6.5 GALATA - KARAKÖY KÜSTENGEBIET

Das Karaköy Küstengebiet kann man in drei Bereiche unterteilen. Der erste Bereich ist der Teil des Perşembe Basars, der parallel zur Tersane Straße verläuft. Es handelt sich hier um den Bereich, der sich von der Galata-Brücke bis zur Sokullu-Moschee erstreckt. Im Gegensatz zu dem chaotischen und vielfältigen Erscheinungsbild der Tersane-Straße wirkt das Küstengebiet geordneter. Dort befinden sich viele Restaurants, begrenzte Grünflächen, ein neu angelegter Fahrradweg und ein Fischmarkt. Die HändlerInnen des Perşembe Basars besuchen oft das Küstengebiet, vor allem bei schönem Wetter. Außerdem finden an den Wochenenden in den Grünanlagen und Parks Picknickaktivitäten statt, wenn Familien in das Küstengebiet kommen.

Trotzdem ist die Beziehung zwischen den BewohnerInnen und dem Meer ziemlich eingeschränkt. Durch die Nutzung des Ufers als Anlegestelle für private Boote bilden die Boote eine Barriere zum Meer. Die Tatsache, dass Küstengebiete generell in Istanbul von den Menschen wenig genutzt werden, ist darauf zurückzuführen, dass sie dem Privatsektor gehören oder die Ufer nicht organisiert sind. Aus diesem Grund wurde diese Region auch mehrfach kritisiert und man versuchte, sie zu regulieren. In dem Bereich des Küstengebietes wurden in den letzten Jahren neue Fahrrad- und Wanderwege gebaut, um das Gebiet zu beleben. Trotzdem ist die Zahl der Menschen, die die Wander- und Radwege nutzen, aufgrund der fehlenden Verbindung zu anderen Gebieten begrenzt.

Der zweite Teil des Küstengebiets ist der Küstenabschnitt, der sich von der Galata-Brücke bis zum Karaköy/Galata-Pier ausdehnt. In diesem Gebiet haben die Menschen eine intensivere Beziehung zum Meer. In der Umgebung sitzen viele Menschen auf Bänken oder auf dem Boden am Meer und konsumieren Getränke. Es gibt auch viele Menschen, die angeln, genau wie an der Galata-Brücke. In dem Teil, in dem sich der Pier befindet, gibt es aufgrund der hohen Passantenfrequenz viele Straßenverkäufer. Einige von ihnen sind formalisiert und stehen immer am selben Ort, andere sind mobiler und informeller.

Der östliche und dritte Teil des Küstengebiets wurde auf Grund des Galataport Projektes, welches im nächsten Kapitel thematisiert wird, privatisiert. Die Erreichbarkeit des östlichen Küstengebiets wurde eingeschränkt und erfolgt primär durch Sicherheitskontrolle.



Abb.75 Menschen, die Zeit am Ufer verbringen

Teil 1

*von der Sokullu-Moschee
bis zur Galata Brücke*

Teil 2

*von der Galata Brücke
bis zum Galataport*

Teil 5

Galataport Küstengebiet



Abb.76 Lageplan Galata/Karaköy-Küstengebiet (1:5000)

.....Grünraum



.....Wanderweg



.....Fischmarkt



.....Ufer



.....Pier



.....Galataport Komplex



Teil 1

Teil 2

Teil 5



Abb.77 Die Straßenmusikerin und der Straßenmusiker



Abb.78 Die Ausrüstung des Anglers auf dem Boden



Abb.79 Die Frauen, die am Ufer fotografieren und fotografiert werden



Abb.80 Der Mann verweilt am Ufer



Abb.81 Der Fischmarkt im Karaköy Küstengebiet



Abb.82 Straßenverkäufer grillen vor dem Fischermarkt



Abb.85 Menschen verbringen Zeit im Grünen



Abb.84 Menschen verbringen Zeit im Grünen



Abb.85 Straßenverkäufer vor dem Galata/Karaköy-Pier

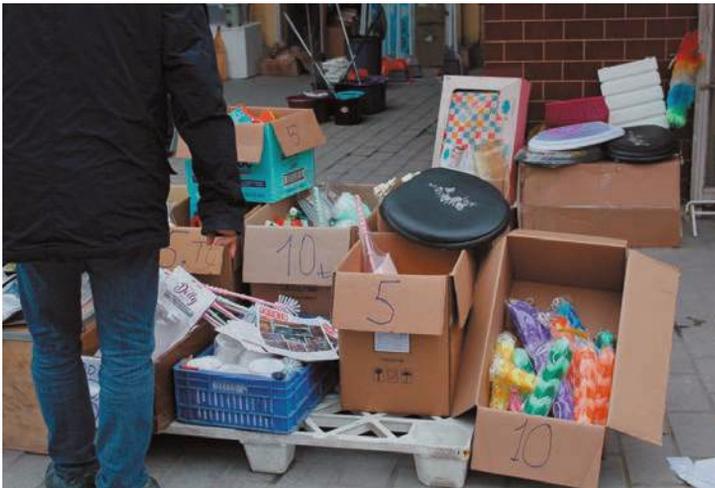


Abb.86 Die ausgestellten Waren in Kisten vor dem Pier



Abb.87 Angler am Ufer



Abb.88 Die neue Wander- und Fahrradwege an dem Küstengebiet

6.6 GALATA TURM-GEGEND

Die Gegend um den Galata Turm ist mit ihren vielfältigen Boutiquen, Cafés und Bars einer der touristischen Orte Istanbuls. Daneben beinhaltet das Galata-Viertel zahlreiche Geschäfte für Einheimische, wo sie ihren täglichen Einkauf durchführen können. Das Viertel besitzt somit eine durchmischte Bevölkerung aus Einheimischen und TouristInnen. Die Straßen und öffentlichen Räume rund um den Galata Turm sind lebendige und dynamische Orte, die den Alltag der Einheimischen mit der Erkundung und dem Vergnügen der TouristInnen verbinden. Diese Interaktion schafft eine vielfältige Atmosphäre und macht die Gegend zu einem lebendigen Knotenpunkt sowohl für die BewohnerInnen als auch für die BesucherInnen des Stadtviertels. Die beiden Komponenten bilden daher die zwei Nutzergruppen dieses Gebietes.

Dabei sind die Nutzung und Aneignung des öffentlichen Raums durch beide Nutzergruppen zu beobachten. TouristInnen strömen nach Galata, um die historischen Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Sie können dabei beobachtet werden, wie sie fotografieren und die Architektur dieser ikonischen Bauwerke bewundern. Außerdem ist es möglich, die Besetzung des Raums zu erleben, in dem die TouristInnen stundenlang Warteschlangen vor dem Eingang des Galata-Turms bilden und Fotos vor ihm machen.

Die Straßen und öffentlichen Plätze werden meistens von den Einheimischen für den täglichen Arbeitsweg genutzt. Darüber hinaus sieht man auch viele Beispiele für die Besetzung der Straßen beziehungsweise Raumaneignung durch BewohnerInnen des Viertels. Menschen, die sich auf der Straße unterhalten und Tee trinken, StraßenverkäuferInnen, die sowohl für die TouristInnen als auch für die BewohnerInnen ihre Waren anbieten, oder Männer, die auf der Straße beten, wenn es innerhalb der Moschee keinen Platz mehr gibt, sind Beispiele für die Raumaneignung in dieser Gegend.

Mit anderen Worten: Während der historische Ort, seine architektonischen Elemente und sein Platz die Menschen dort, BesucherInnen und BewohnerInnen, beeinflussen, prägen die Menschen und ihre täglichen Verhaltensmuster den Ort jeden Tag aufs Neue.



Abb.89 Der Galata Turm

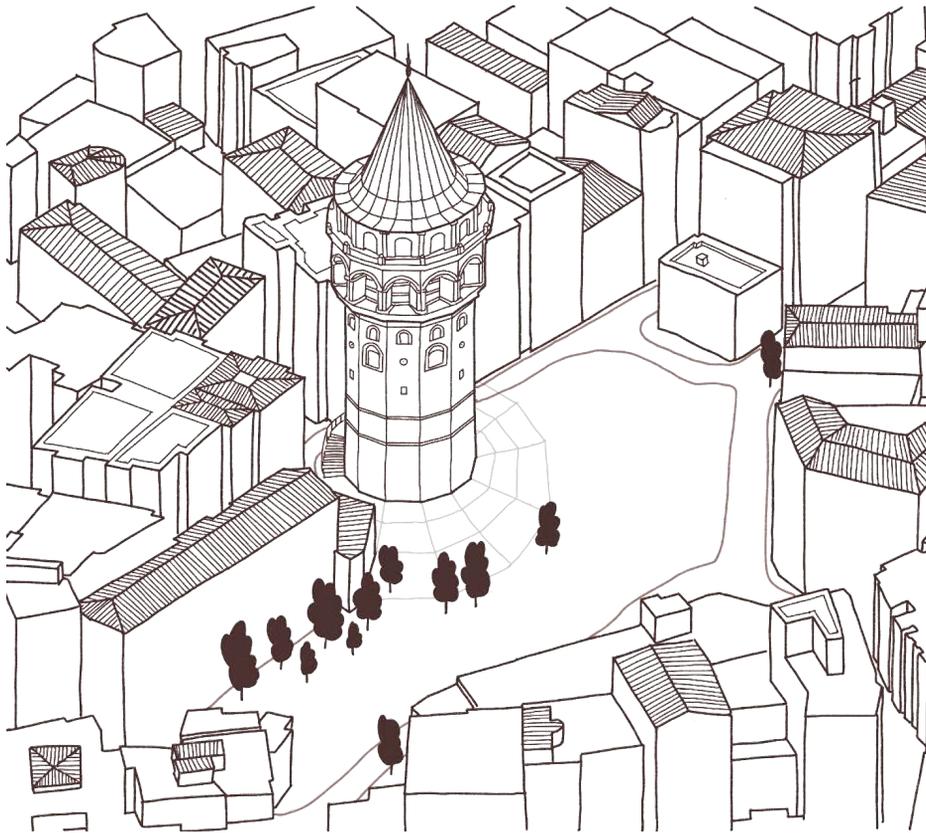


Abb.90 Galata-Turm Platz ohne Raumaneignung

Eines der touristischsten Bauwerke der Gegend ist der Galata-Turm, der auch der Region ihren Namen gibt. Der Platz vor dem Galata-Turm stellt eine Bühne für unterschiedliche Aktionen/ Veranstaltungen im öffentlichen Raum dar. Von der temporären Kunstinstallationen bis hin zur Konzerte oder Proteste finden in dem Galata-Platz statt. Im Alltagsleben wird der Platz oft von TouristInnen gefüllt, der vor dem Turm Fotos machen und auf der Warteschlange warten.

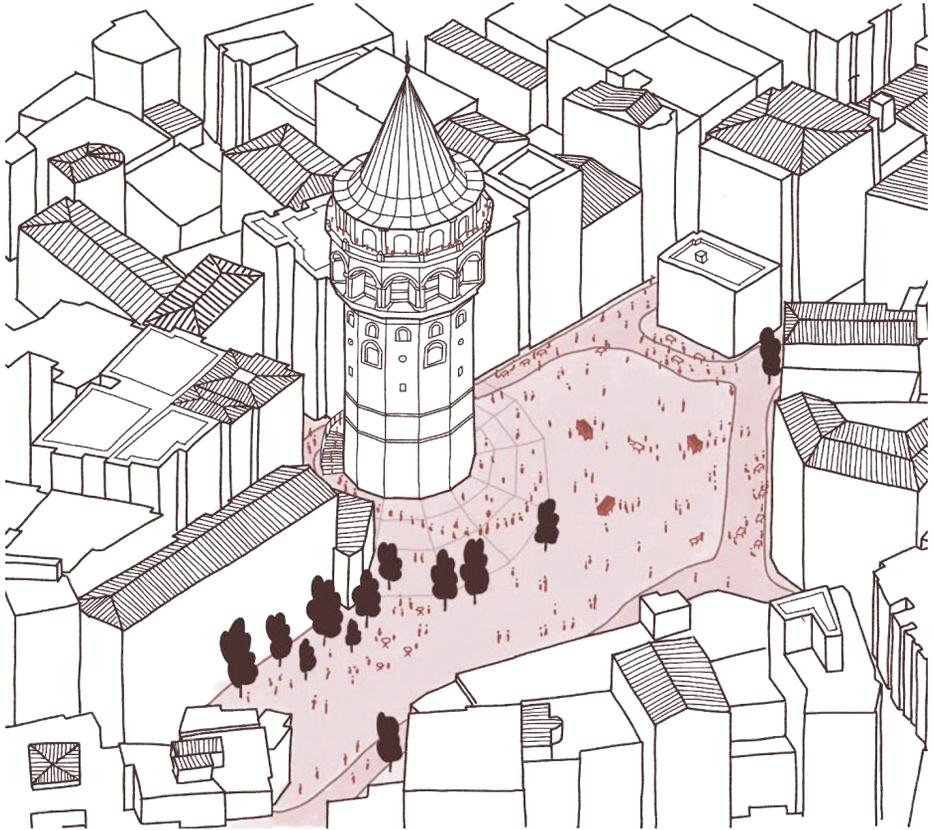


Abb.91 Galata-Turm Platz mit Raumaneynung

Nicht nur die lange Warteschlange für das Betreten des Turms, sondern auch viele andere Beispiele für Besetzung und Raumaneynung sind auf dem Platz wahrzunehmen. Die meisten StraßenverkäuferInnen auf dem Platz sind formalisiert und verkaufen ihre Simit, Maroni oder Tee mit ihren roten Wagen. Daneben sorgen auch viele informelle StraßenverkäuferInnen für informelle und spontane Raumbildung.



Abb.92 Menschen unterhalten sich vor den Geschäften



Abb.95 Die Turm-Gegend voll mit TouristInnen



Abb.94 Hoocker und Autos am Gehweg & Menschen auf der Fahrbahn



Abb.95 Menschen sitzen und trinken Tee auf der Straße



Abb.96 Souvenirladen stellt seine Ware an der gegenüberliegenden Wand aus



Abb.97 Der Altwarenhändler direkt vor dem Galata-Turm



Abb.98 Ein betender Mann auf der Straße



Abb.99 Menschen sitzen und trinken Tee auf der Straße vor einer Moschee

7 Ordnung versus Unordnung

7 ORDNUNG VERSUS UNORDNUNG

Die Straßenräume bestimmen den wesentlichen Charakter der Stadt. In dem Galata-Viertel prägt ein vielfältiges Erscheinungsbild die urbane Aktionsfläche. Die vielfältige Nutzung, Besetzung und Aneignung des urbanen Raums gibt dem städtischen Raum seinen eigenen Charakter. Der auf den ersten Blick unruhig und unregelmäßig wirkende Straßenraum beinhaltet in sich ein hochorganisiertes System. Die Unordnung, beziehungsweise die auf informelle Weise geplante Straßenordnung, machen die menschlichen Beziehungen und Handlungen im Galata-Viertel sichtbar.

Jede Unordnung besitzt in sich ihre eigene Ordnung. Um diese Unordnung und Unruhe auf den Straßen wahrnehmen und weiter interpretieren zu können, darf nicht vergessen werden, dass jede Komplexität von Einfachheit ausgeht. Das Tanz-Diagramm von Oscar Schlemmer zeigt, wie ein komplexer Tanz aus organischen und einfachen Pattern besteht. Aus diesen einfachen Tanzschritten und Drehungen entstehen am Ende die auf den ersten Blick als kompliziert wahrgenommenen Tanzbewegungen.

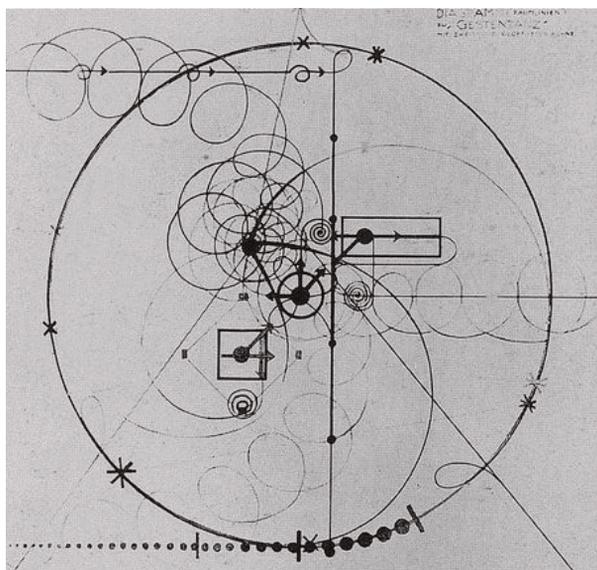


Abb.1 Das Tanzdiagramm, Oskar Schlemmer, 1926

Genauso wie bei dem Tanzdiagramm besitzt die Unordnung auf den Straßen ihre eigenen Regeln. Sie funktioniert mit allen Formen der Selbstorganisation, die von den BewohnerInnen und BesucherInnen des Ortes geschaffen werden. Diese Selbstorganisation kommt nicht aus formellen Regeln oder geplanten Stadtentwicklungsszenarien, sondern sie ist eine rein spontane Reaktion auf die Anforderungen der StraßennutzerInnen.

In den vorherigen Kapiteln wurde versucht, das breite Spektrum von Beispielen für das informelle und selbstorganisierte Straßenleben darzustellen. Dieses Straßenleben ist die Kultur des Viertels und der Stadt geworden und beeinflusst damit sowohl ihre BewohnerInnen als auch ihre BesucherInnen. Aus diesem Grund kann diese – informelle – Straßenkultur nicht einfach ignoriert werden. Sie ist ebenfalls für die möglichen zukünftigen städtebaulichen Interventionen wichtig, da sie die Atmosphäre des Raums bestimmt und einzigartig macht.

Um die Bedeutung der Unordnung beziehungsweise dieser unruhig wirkenden Straßenordnung verstehen zu können, werden in diesem Kapitel die neu geplanten Straßenräume beziehungsweise die privatisierten öffentlichen Räume im Galata-Viertel als Vergleich zu den vorher erwähnten Übergangsräumen analysiert.

7.1 KOMMERZIELLE GENTRIFIZIERUNGSPROZESSE & PRIVATISIERUNG DER ÖFFENTLICHEN RÄUME

Öffentliche Räume stellen eine wichtige Dimension des menschlichen Lebens dar. Die vielfältige Nutzung des Straßenraums, die in den vorherigen Kapiteln thematisiert wurden, zeigt, wie wichtig der öffentliche Raum für Selbstverwirklichung in einem urbanen Kontext ist. Dort sind die Individuen einerseits gleichberechtigt, andererseits verwirklichen sie ihre Existenz durch unterschiedliche Aktivitäten in diesem Bereich. Mit der Entwicklung des Industriekapitalismus im 19. Jahrhundert, der Entstehung neuer Muster der Moderne und der damit einhergehenden inhaltlichen Veränderung des Säkularismus begann auch der Prozess der Veränderung der Qualität öffentlicher Räume und des Verschwindens ihrer Funktionen. (vgl. Bahçeci, 2018: 124) Wie erwähnt, verlieren die städtischen Räume heute ihre Bedeutung und das verursacht erhebliche Fragmentierungs- und Segregationsprozesse im öffentlichen Leben. Heute setzt sich dieser Pro-

zess in Form der Kontrolle und Besetzung des öffentlichen Raums von Privatpersonen und Organisationen durch die Produktion von städtischem Raum fort, der weitgehend auf die Schaffung von Mehrwert ausgerichtet ist. In städtischen Räumen, die durch vorrangig konsumorientierte Praktiken gestaltet werden, prägen Formen wirtschaftlicher Herrschaft den öffentlichen Raum und damit das städtische Leben. (vgl. ebd.: 124)

Das Galata-Viertel erlebte in den vergangenen Jahren auch Gentrifizierungsprozesse beziehungsweise waren Teile des Viertels mit der Privatisierung des öffentlichen Raums konfrontiert. Aufgrund der Übertragung von Verwaltungs- und Finanzangelegenheiten an die neue Hauptstadt Ankara im Jahr 1925 war Galata nach dieser Zeit von den Veränderungen im Stadtzentrum stark betroffen und wurde nach den 1970er Jahren zu einem heruntergekommenen Viertel. Die Gentrifizierung begann in Galata in den späteren 1980er Jahren mit der Ankunft von KünstlerInnen und ArchitektInnen, welche die architektonisch einzigartigen, aber heruntergekommenen Immobilien, die sich sehr gut für die Nutzung als Ateliers oder Büros eigneten, kauften oder mieteten. Im Laufe der folgenden Jahre hat die Gentrifizierung in Galata jedoch eine neue Dynamik erhalten. (vgl. Eckardt/Wildner 2008: 39-40)

Bis Mitte der 1990er Jahre zogen zusammen mit den Mitgliedern des Kunstsektors auch einige andere Fachleute zu Wohnzwecken in das Gebiet, aber der wirkliche Zustrom von Gentrifizierung erfolgte erst nach 1995. Diese neue Phase der Gentrifizierung wird nicht mehr von einzelnen GentrifiziererInnen, sondern von privaten Großinvestoren gesteuert, die versuchen, größere Investitionen zu tätigen, zum Beispiel durch den Kauf mehrerer Gebäude entlang einer Straße, die dann in erster Linie für kommerzielle Zwecke wie Boutique-Hotels, Restaurants, private Clubs und nicht für Wohnzwecke renoviert werden. Die kommerzielle Gentrifizierung wurde als eine Möglichkeit für die Rettung des Gebiets und als Investition in den Tourismussektor angesehen. (vgl. ebd.: 39-40)

Während die öffentlichen Räume Identitäten erlauben und gemeinsame Räume für Menschen schaffen, tendiert die kommerzielle Gentrifizierung dazu, die räumliche Struktur vorzuschreiben, soziale Abstände zwischen Menschen zu schaffen und die Menschen ausschließlich als passive Konsumenten zu betrachten. Durch die kommerzielle und touristisch-orientierte Gentrifizierung in Galata ändert sich das Nutzungsmuster und Aneignungsmuster der betroffenen Teile des Gebiets. *„Because of the scattered commercial enclaves, the area resembles an archipelago of security zones. Not only the use and*

appropriation patterns are changing. With the abrupt injection of new activities, the long established public-private continuum of spheres and activities in the urban space perishes.” (ebd.: 45)

7.2 GALATAPORT PROJEKT ZUM VERGLEICH

Eines der aktuellsten Beispiele für kommerzielle und touristisch-orientierte Gentrifizierung durch Großprojekte von Immobilienfirmen ist das Galataport Projekt, welches sich an einem 1,2 km langen Küstenstreifen befindet. Bei dem Galataport Projekt geht es um die Renovierung des Küstengebiets und dessen Umgestaltung in einen hochmodernen Komplex mit Hotels, Cafés, Boutiquen, Büros, Kreuzfahrthafen und Museen. Das Ziel dieses Großprojektes ist einerseits die Entwicklung des Kreuzfahrttourismus, andererseits die Nutzung des Küstengebietes durch die Öffentlichkeit als Wanderweg. Ob die Nutzung des Küstengebietes für die Öffentlichkeit gewährleistet wird, ist aber in Frage gestellt. Das Gentrifizierungsprojekt wurde von vielen ArchitektInnen, StadtplanerInnen, Tourismus-ExpertInnen, Fachleuten und InvestorInnen intensiv diskutiert. Da dieser hochmoderne und touristische Komplex in erster Linie für die Reichen und TouristInnen gedacht ist, wo sie in den luxuriösen Restaurants, Cafés und Boutiquen Zeit verbringen können, wurde davon ausgegangen, dass der Komplex die Galata-Gegend generell zu einer teureren Region machen wird. Es wurde argumentiert, dass diese Situation die in der Umgebung lebenden Menschen im Laufe der Jahre zur Abwanderung zwingen könnte. Darüber hinaus wurde dem Projekt vorgeworfen, dass es einige historisch bedeutsame Gebäude in der Stadtsilhouette unsichtbar machen und die öffentliche Küste mit dem Bau des Einkaufszentrums für die Öffentlichkeit teilweise sperren würde. (vgl. Tuna 2021)

Esin Köymen, Präsidentin der ArchitektInnenkammer Istanbul, hat das Projekt folgendermaßen beschrieben: *„Im Rahmen des Projekts werden diese Küsten vollständig privatisiert. Die kommerziellen Funktionen sind ein klarer Indikator dafür. Wir hoffen, dass diejenigen, die bisher noch nicht erkannt haben, wie falsch es ist, den öffentlichen Raum durch kommerzielle Flächen zu ersetzen, dies während der Pandemie, die wir gerade erleben, erkennen werden. Abschließend möchte ich betonen, dass Einkaufszentren keine öffentlichen Räume sind; die Küsten sind unser Gemeingut und können nicht für den öffentlichen Zugang gesperrt werden.“* (Tuna 2021, Übersetzung: S. Ates)



Abb.2 Schwarzplan Galataport - Umgebung (1:5000)



Abb.5 Galataport Nutzungsdiagramm (1:6000)

Das Galataport Projektgebiet ist in zwei Zonen unterteilt, nämlich Karaköy und Salıpazarı Kai. Geplant wurden der Abriss und die Renovierung der ehemaligen Lagerhallen, Gewerbebetriebe und Cafés im Bereich des Salıpazarı-Kais. An ihrer Stelle sollten Dienstleistungen wie Hotels, Einzelhandelsbereiche, Gastronomie, Büros, Kreuzfahrtterminals, Erholungsbereiche und unterirdische Parkhäuser entstehen. In dem Teil Salıpazarı befinden sich auch zwei Museen, die von weltberühmten Architekten wie Renzo Piano und Emre Arolat geplant wurden.

Der Karaköy-Teil des Gebiets umfasste fünf Gebäude wie Lagerhäuser, ein Postamt oder ein Passagierterminalgebäude. Für diese Gebäude wurden Nachrüstungs-, Renovierungs- und Restaurierungsarbeiten geplant, die teilweise noch im Gange sind. Außerdem wurden einige der Gebäude als Hotels umgebaut. (vgl. Ceral/ Çakır Kiasif 2022: 141)

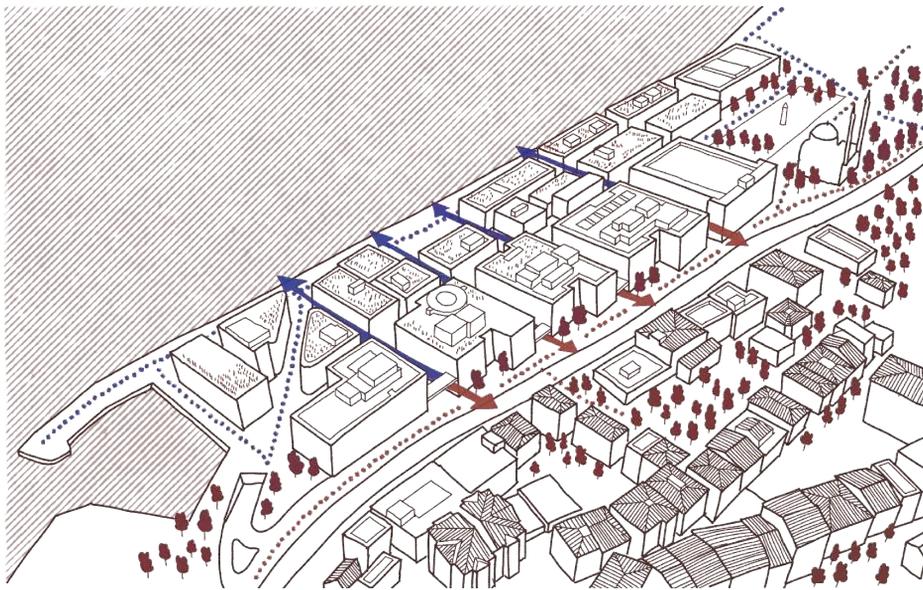


Abb.4 Axonometrie Galataport, Salpazarí

„Diese öffentlichen Räume sind Orte des Austauschs, der zufälligen Begegnung, des Kennenlernens von Andersartigem. Sie üben damit eine wichtige soziale Funktion aus, wirken mitunter gesellschaftlich integrierend. Doch seit geraumer Zeit sind allortigen Entwicklungen zu beobachten, die einen Funktionsverlust des öffentlichen Raums mit sich bringen. Der innerstädtische Einzelhandel, der seine Standorte heute noch oft entlang der Strassen und an Plätzen hat, verlagert sich zunehmend in Passagen; offene Marktplätze werden überdacht und abgeschlossen. Erlebnisräume werden «künstlich» geschaffen, Freizeitgestaltungen in abgekapselte Binnenwelten transponiert, Bahnhöfe mutieren zu Shopping-Centern. Es entstehen Bereiche in den Städten, aus denen alle negativen Erscheinungen des städtischen Lebens ausgesperrt werden: die Witterung und der Strassenverkehr, aber auch bestimmte Bevölkerungsgruppen. Sie «gehören» also nicht mehr allen, können nicht mehr von allen genutzt werden, weil es Zugangsbeschränkungen gibt, weil Hausregeln, Videokameras und

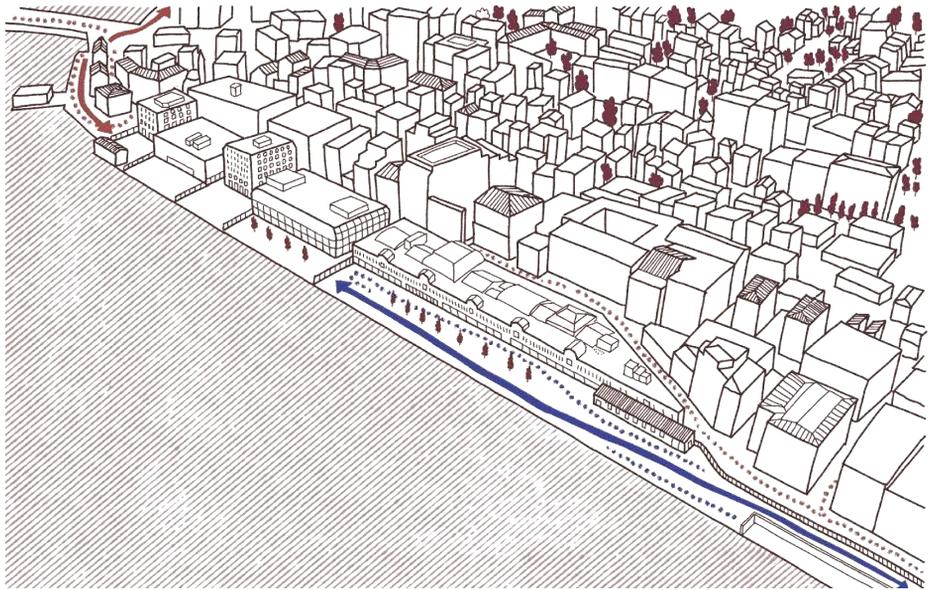


Abb.5 Axonometrie Galataport, Karaköy

private Sicherheitskräfte für den Schutz und die Sicherheit der Besucher sorgen.“ (Kaltenbrunner 2001, 8–9)

Obwohl für das Galataport Projekt zuerst behauptet wurde, dass die uneingeschränkte Zugänglichkeit des Küstengebiets für die Menschen durch das Projekt gewährleistet wird, bildet der Komplex teilweise einen halböffentlichen Raum, ein Einkaufszentrum mit seinen offenen Straßen, und teilweise einen privaten Raum für die Hotelgäste. Es ist möglich, das Küstengebiet zu besuchen, doch befindet es sich außerhalb des öffentlichen Raums und war nie Bestandteil des vielfältigen gesellschaftlichen Lebens. Von dem öffentlichen Raum zu dem halböffentlichen Raum erfolgen Sicherheitskontrollen. Außerdem ist diese Promenade an der Küste durch das private Hotel blockiert und somit für die Öffentlichkeit gesperrt.



Abb.6 Galataport Küstengebiet



Abb.7 Galataport Küstengebiet Sitzbänke



Abb.8 Istanbul Modern Museum von Renzo Piano



Abb.9 Bürogebäuden im Vordergrund, Moschee und Altstadt im Hintergrund



Abb.10 Sicherheitskontrolle vor dem Eingang



Abb.11 Einschränkung des Gehwegs durch Hotelgrenzen



Abb.12 Mülltrennung



Abb.15 Wegweiser



Abb.14 Kennzeichnung der Grenzen des Cafés



Abb.15 Situation in der Turm-Gegend zum Vergleich



Abb.16 StraßenmusikerInnen spielen in einem Café



Abb.17 Situation auf der Treppe zur Galata-Brücke zum Vergleich



Abb.18 Grenzenüberschreitung, Galataport Küstengebiet



Abb.19 Grenzenüberschreitung, Galata-Brücke

8 Schlussfolgerung

8 SCHLUSSFOLGERUNG

Das Verständnis vom öffentlichen Raum ist abhängig von der Kultur und Gesellschaftsstruktur einer Stadt. Schon im Osmanischen Reich waren die Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Räumen nicht klar definiert. Heute bemerkt man im Galata-Viertel in Istanbul diese Grenzenlosigkeit immer noch und nimmt den öffentlichen Raum unterschiedlich wahr. Durch diese Art der Wahrnehmung entstehen soziale Praktiken, welche die räumliche Aneignung motivieren. Somit finden spontane und oft informelle Aktivitäten im öffentlichen Raum statt.

Die Arbeit fokussiert auf die vielfältige Nutzung des urbanen Raums im Galata-Viertel und zeigt, wie Zwischenräume, Leerräume, Schwellenräume, Knotenpunkte, Übergangsräume, urbane Nischen, Grenzbereiche zwischen öffentlich und halböffentlich, zwischen halböffentlich und privat unterschiedliche Situationen der Raumaneignung darstellen. Die TagesbenutzerInnen des öffentlichen Raums entwickeln zahlreiche spontane Lösungen, um ihre Bedürfnisse im öffentlichen Raum zu erfüllen. Dazu wurden umfangreiche Typologien und Konstruktionen von Vorrichtungen entwickelt oder die bereits existierenden Vorrichtungen für mehrere Zwecke benutzt. Die kleinen und scheinbar uninteressant wirkenden Elemente im öffentlichen Raum sind, neben den BewohnerInnen und TagesbenutzerInnen wie Menschen oder Tiere, wichtige Komponenten der Stadt. Sie verschmelzen oft zu Ensembles und sind wesentliche Bausteine von Räumen. Schließlich kann man behaupten, dass diese Art der Nutzung des Stadtraums nicht einfach ignoriert werden kann, da die Raumaneignung und die Nutzungsvielfalt im urbanen Raum die Kultur der Stadt widerspiegeln und die Stadt einzigartig machen.

Die Feldstudie zeigt, wie die Straßenräume, die mit allen Formen der Selbstorganisation geschaffen wurden und zu einer einzigartigen Form der Aneignung zusammengeführt werden, funktionieren. Die teilweise durch die kulturelle Motivation entstandenen Akte des Stehens, des Beobachtens, des Verkaufens oder des Besetzens des öffentlichen Raums erweitern den Stadtraum um neue Bedeutungen und Dimensionen. Durch diese Nutzungsvielfalt wirkt der Straßenraum auf den ersten Blick unruhig und unregelmäßig, jedoch beinhaltet die Unordnung beziehungsweise die auf informelle Weise geplante Straßenordnung ein in sich hochorganisiertes System. Darüber hinaus zeigt diese Art der Nutzung des urbanen Raums ein partizipatives Verhalten der Menschen in öffentlichem Raum.

Und was kommt als Nächstes?...

Dieses Vorhandensein einer mehrdimensionalen, partizipativen städtischen Lebenskultur in der Region ist wichtig für die Stadt und ihre BewohnerInnen. Die türkischen Regierungen, Behörden oder große Immobilienfirmen träumen jedoch oft von einer idealen Stadt ohne Raumaneignung und zielen auf Gentrifizierung sowie Privatisierung des urbanen Raums ab.

Diese Arbeit stellt aber eine Aufforderung zu einer stärker partizipativen Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums dar und appelliert sowohl an die BürgerInnen als auch an die Behörden, dass die partizipative und teilweise informelle Gestaltung und Nutzung öffentlicher Straßen als ein - verborgenes - Potenzial gesehen werden kann.

Natürlich sollen alle Arten von ungeplanter räumlicher Besetzung oder städtische Unregelmäßigkeiten wie die Gecekondu-Gebiete nicht als Produktivkraft des sozialen Handelns und Potenziale für die Stadt wahrgenommen werden. (vgl. Holub, 2012: 65) Die vielfältigen kleineren Aneignungen im städtischen Raum hingegen kann man als ein aktives Handeln der Menschen verstehen und weiter interpretieren, wobei die Freiheit, diese zu gestalten und damit die Stadt mitzugestalten, wie bisher in den Händen ihrer BewohnerInnen liegen sollte.

9 Anhang

9 ANHANG

9.1 LITERATURVERZEICHNIS

Acar, F./ Engin, Vahdettin (2015): The World's Second Subway in the Memory of Tünel's 158th Anniversary, Tünel Tanıtım Broşürü İETT, İstanbul.

Akın, Nur (1998): 19. yüzyılın ikinci yarısında Galata ve Pera. Türkiye: Literatür.

Alver, Köksal (2010): Siteril Hayatlar, Ankara: Hece Yayınları.

Auğé, Marc (2010): Nicht-Orte. München: C. H. Beck Verlag.

Auğé, Marc (2012): Tagesbuch eines Obdachlosen. München: C. H. Beck Verlag.

Aydınlık (2025): İstanbul'da 2 milyon İstanbullu var. Online unter: <https://www.aydinlik.com.tr/haber/istanbulda-en-cok-nereli-var-en-az-hangi-ilden-insan-var-2025-istanbul-nufus-en-kalabalik-ilce-570865> (24.05.2025).

Aytaç, Ömer (2007): Kent Mekanının Sosyo-Kültürel Coğrafyası, Elazığ: Fırat Üniversitesi.

Bahçeci, Hazal Ilgın (2018): Public Space In Urban Space: A Review from Richard Sennett's Perspective, Memleket Siyaset Yönetim (MSY), Band 15, No 29, Juni 2018, 111-128.

Bareilles, Bertrand (2005): İstanbul'un Frenk ve Levanten Mahalleleri Pera-Galata-Banliyöler, İstanbul: Güncel Yayıncılık.

Baştaymaz, Tahir (1986): „Gelişmekte Olan Ülkelerde Informel Sektörün Nitelikleri ve Önemli-Istihdam, Gelir ve Çevresel Koşulları“, Unveröffentlichte Doktorarbeit, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Beyoğlu Senin (2022): „Tarlabaşı-Dolapdere Kadın Odak Grup Görüşmeleri“. İstanbul Büyükşehir Şehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, İstanbul.

Bookchin, Murray (2016): Kentsiz Kentleşme: Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü. İstanbul: Sümer Yayıncılık.

Braudel, Fernand (1995): *Uygarlıkların Grameri*, Ankara: İmge Kitabevi.

Bruno, Marco/ Carena Simone/ Kim, Mini (2015): *Borrowed City*, Seoul: Italian Institute of Culture.

Ceral, Hümevra/ Çakır Kıasif, Gözde (2022): „Galata Limanı'nun Kruvaziyer Limanı Olarak Galataport Projesine Dönüşümü“ In: *Mimarlık, Planlama ve Tasarım*. İstanbul: Eğitim Yayınevi.

Certeau, Michel de (2014): *Kunst des Handelns*, Berlin: Merve Verlag.

Cezar, Mustafa (1994) *Ondokuzuncu Yüzyılda Beyoğlu Neden ve Nasıl Gelisti?*, XI. Tarih Kongresi, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Coşkunca, Esra Okur (2018): „Galata Surları'nın Yıkım Süreci“. In: *Tasarı +Kuram Vol.14 No.25*, 55-58.

Cumhuriyet Gazetesi (1981): *Perşembe Pazarı Sakinleri Otopark İstiyor*, İstanbul, 01.12.1981 s.7, Online unter: <https://egazete.cumhuriyet.com.tr/yayinlar> (17.06.2025)

Çelenk, Azra/ Çelenk, Semih (2021): *İstanbul Apartmanları*. Gain Plattform. Episode 1.

Çelik, Zeynep (1986): *The remaking of İstanbul: portrait of an Ottoman city in the nineteenth century*. England: University of Washington Press.

Deleon, Jak (1995): *Pera Hatıratı (Anı/Arşiv) Türkiye*: Gözlem Gazetecilik Basın ve Yayın AŞ.

Dimog, Jan, Bohle, Hendrik (2014): *Architekturführer İstanbul*. Germany: DOM Publishers.

Diğer, Füsün (2017): „Kapalıçarşı'da Gerçekleştirilen Alışveriş Turizminin Ekonomik ve Sosyal Etkilerinin Değerlendirilmesi.“ *Uygulamalı Sosyal Bilimler Dergisi* 2.

Eckardt, Frank/Wildner, Kathrin (2008): *Public İstanbul: Spaces and Spheres of the Urban*. Bielefeld: Transcript Verlag.

Eisenstadt, S. N./Roniger, Luis (1984): Patrons, clients, and friends: interpersonal relations and the structure of trust in society. United Kingdom: Cambridge University Press.

Ekinci, Oktay (1995): Dünden bugüne İstanbul dosyaları. İstanbul: Anahtar.

Elliot, Frances (1895): Diary of an Idle Woman in Constantinople. Germany: B. Tauchnitz.

Erder, Sema (2021): İstanbul'a Bir Kent Kondu:Ümraniye, İstanbul: İletişim Yayınları.

Erdoğan, Nevrihal/Şenyurt, Oya (2016): Tarihsel Süreç İçinde Bankalar Caddesi (Voyvoda Caddesi) ve Günümüzdeki Yapıları, Türkiye: Küv Yayınları.

Freely, Brendan/Freely, John (2016): Galata, Pera, Beyoğlu: A Biography. Türkiye: Yapı Kredi Yayınları.

Gartmann, Helene (1981): Zur Situation der Frau in der Gecekondu, Berlin: Dr. K. Schwarz

Gemci, Ayşe Gül / Önder, Deniz Erinsel (2020): "Effect of Graffiti As Placemaker: İstanbul Karaköy Underpass Example", İstanbul: Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Megaron, Cilt Vol 15, No.5.

Girouard, Mark (1985): Cities and People: A Social and Architectural History, New Haven, Conn.: Yale University Press.

Godoli, Ezzio/Barillari, Diana (1996): İstanbul 1900: Art Nouveau Mimarisi ve İç Mekanları. İstanbul: YEM Yayınları.

Gökçür, Pelin (2008): Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Güner, Deniz (2017): „İstanbul Kıyı Alanlarında Değişen Kamusal Alanlar", Arch+, <https://arch-plus.net/de/istanbul-kiyi-alanlarinda-degisen-kamusalliklar/> (05.04.2025).

Hammer, Jos von (1967): Constantinopolis und der Bosphorus. Osnabrück: Biblio Verlag.

Hürriyet (1965): "Karaköy Yeraltı Geçidi Törenle Hizmete Açıldı". Hürriyet Zeitung, Juli 6.

Holub, Barbara (2012): „Planning unplanned,-Wo ist die Kunst?“. In: Planning Unplanned – Towards a New Positioning of Art in the Context of Urban Development. Verlag für moderne Kunst, s. 64-70.

Infoplease (2022): The World's 20 Largest Cities by Population. Online unter: <https://www.infoplease.com/world/population/most-populous-cities-world> (05.04.2025).

IOM (2019): Baseline Assessment in İstanbul Province, Analysis Report – May-July 2019.

İslam, Tolga/ Enil,Zeynep Merey (2006): Evaluating the Impact of Gentrification on Renter Local Residents: The Dynamics Of Displacement In Galata, İstanbul. 42nd ISoCaRP Congress. Online unter: https://www.isocarp.net/data/case_studies/900.pdf (24.05.2025).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul.

İnalcık, Halil (1986): İstanbul, Encyclopaedia of Islam, Band 4. Türkiye: İstanbul.

Jacobs, Jane (1969): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin; Wien: Ullstein.

Kaltenbrunner, Robert (2001): „Gut gemeint: Vom Glauben, durch Gestaltung Öffentlichkeit herstellen zu können“ In: archithese, Sulgen [u.a], Nr. 6, S. 8-15)

Keleş Ruşen (1990): Kentleşme politikası, Ankara: İmge.

Keyder, Çağlar (2018): İstanbul, Küresel ile Yerel Arasında. İstanbul: Metis Yayınları.

Kılıç, Taner (2010): Kentsel Mekanların Kullanımı ve Seyyar Satıcılık: Diyarbakır Örneği, Doktorarbeit, Elazığ: T.C. Fırat Üniversitesi.

Kırılı, Cengiz (2009): „Kahvehaneler: 19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda Kamuoyu” Osmanlı Kahvehaneleri; Mekan, Sosyalleşme, İktidar. Hg. Ahmet Yaşar, Türkiye: Kitap Yayınevi.

Kızıltepe, Betül (2014): Kent Sokaklarının Mekan İncelemesi: Çıkmaz Sokak Örneği.

İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Köse, Yavuz (2009): *Vertical Bazaars of Modernity: Western Department Stores and Their Staff in Istanbul (1889–1921)*. International Review of Social History. Cambridge University.

Kurdoğlu, Ayça (1989): „Kentleşme sürecinde hemşehrilik dernekleri: İstanbul örneği”, Masterarbeit, Marmara Üniversitesi.

Kurtuluş, Hatice/ Yüksekler, Deniz/ Kaya Erdoğan, Esra (2022): „Hak Temelli Yerel Politika Bağlamında Beyoğlu’ndaki Göçmenler: Nitel Bir Araştırma”, TÜSES und Heinrich Böll Stiftung.

Lampugnani, Vittorio Magnago (2019): *Bedeutsame Belanglosigkeit: Kleine Dinge im Stadtraum. Deutschland*, Klaus Wagenbach.

Lofland, Lyn H. (1975): *A world of strangers: order and action in urban public space*, Illinois: Waveland Press.

Mantran, Robert (1985): XVI. ve XVII. Yüzyıllarda İstanbul’da Azınlıklar, Meslekler ve Yabancı tüccarlar, Tarih ve Toplum, Band 3, Nummer 16.

Martinez, Zaida / Ciocchetto, Adriana (2009): *Catalonian neighbourhood development law: the gender perspective as a planning tool*, A: International Forum on Urbanism. „4th Conference of International Forum on Urbanism“, p. 1531-1538.

Mörtenböck, Peter/ Mooshammer, Helge (2016): *Andere Märkte, Zur Architektur der informellen Ökonomie*, Bielefeld: transcript Verlag.

Nelson, Howard J. (1961): „Walled Cities of the United States” In: *Annals of the Association of American Geographers* Vol. 51 No.1. England: Taylor & Francis, 1-22.

Nisbet, Robert (2015): *Sosyolojik Düşüncenin Geleneği*, İstanbul: Paradigma Yayınları.

Nusret, Ekin (1995): *Kayıtdışı Ekonomi Enformel İstihdam*, İstanbul: ITO Yayın No 1995 - 17.

Nüfusu (2025): Yıllara Göre İstanbul Nüfusu. Online unter: <https://www.nufusu.com/il/istanbul-nufusu> (12.06.2025).

Önen, Aysin (2020): Istdergi „Kule çocuk ile anne şehir”. Online unter: <https://www.istdergi.com/sehir/mekan/kule-cocuk-ile-anne-sehir> (15.04.2025)

Özbakay, Sara (2008): Zur Konstruktion der Gecekondu in türkischen Medien und bildenden Künsten, Eine Diskussion zur epischen versus epischen Darstellungsweise. Saarbrücken. VDM Verlag Dr. Müller.

Özbakay, Sara (2008): Zur Konstruktion der Gecekondu in türkischen Medien und bildenden Künsten. Eine Diskussion zur emischen versus etischen Darstellungsweise, Saarbrücken: VDM Verlag.

Pamuk, Orhan (2006): Der Blick aus meinem Fenster. München: Carl Hanser.

Psenner, Angelika (2004): Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum: ein Feldforschungsprojekt in der Praterstraße, Wien / Leopoldstadt. Österreich, Turia + Kant.

Reinhard, Stewig (2009): From Bazaar to Shopping Center in Istanbul, Berlin: EB-Verlag.

Salm-Reifferscheidt, Laura / Böcking, Isabel (2008): Die Basare Istanbul: Mosaik einer sinnlichen Welt mit 50 Rezepten, Wien: Christian Brandstätter Verlag.

Sasun, Elda (2022): „İstanbul'un kedileri”. In: İSTanbul No.010. Online unter: <https://www.istdergi.com/sehir/yasam/istanbulun-kedileri> (29.05.2025)

Sennett, Richard (2015): Gözün Vicdanı: Vicdanı: Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Sengü, Tanık (2005): Über den Urbanisierungsprozess in der Türkei. In: Orhan Essen und Stephan Lanz (Hg.), Self Service City: Istanbul. Berlin: b_books.

Sethuraman, Salem V. (1981): The Urban Informal Sector in Developing Countries: Employment, Poverty and Environment, Geneva: International Labour Office.

Sigg, Gabrielle Maria (2017): Ehre revisited: Die Charakterhaltung als gesellschaftliche Grundlage, Baden-Baden: Tetum Verlag.

Streck, Bernhard (2000): Wörterbuch der Ethnologie. Wuppertal: Peter Hammer.

Sutcliffe, Anthony Ed (1980): The Rise of Modern Planning 1800-1914, London: Mansell.

Tanyeli, Uğur (2005): „Kamusal Mekan-Özel Mekan: Türkiye’de Bir Kavram Çiftinin İcadı”, Genişleyen Dünyada Sanat, Kent ve Siyaset No.9, s. 1999-209.

Tanyeli, Uğur/ Gerçek, Engin (2015): „İstanbul’da Mekân Mahremiyetinin İhlali ve Teşhiri: Gerilimli Bir Tarih.e ve 41 Fotoğraf”, FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, No.2, İstanbul: Metis Yayıncılık.

Tekeli, İlhan (2011): Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tönnies, Ferdinand (1887): Gemeinschaft und Gesellschaft: Abhandlung des Communismus und des Socialismus als empirischer Culturformen. Deutschland: Fues.

Tönnies, Ferdinand (2000): „Gemeinschaft ve Gesellschaft”. Şehir ve Cemiyet, İçinde Der. Ahmet Aydoğan, İstanbul: İz Yayıncılık.

Tuna, Ayşe Banu. (2021): „20 yıldır bu projeyi tartışıyoruz: Galataport”. In: İSTanbul No.006. Online unter: <https://www.istdergi.com/dosya/20-yildir-bu-projeyi-tartisiyoruz-galataport> (11.05.2025)

Türkdoğan, Orhan (2002): Gecekondu - İnsan ve Kültür, İstanbul: Genar.

Uzun, İnci (2006): „Kamusal Açık Mekân: Kavram ve Tarihe Genel Bir Bakış”. Ege Mimarlık, C. 4, S. 59, 14-17.

Valensi, Lucette (1995): The Birth of the Despot: Venice and the Sublime Porte. United States: Cornell University Press.

Werkleitz (2025): Picnic, Galata, TR 2004 Oda Projesi. Online unter: <https://werkleitz.de/picnic-galata/> (50.06.2025)

Yener, Şişman (1999): Ekonomik Faaliyetlerde Enformelleşme ve Türkiye’de Enformel Ekonomik Faaliyetlerde Çalışanlara Yönelik Sosyal Politikalar. Eskişehir’deki seyyar satıcılar üzerine bir alan araştırması, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yay No: 1167.

Yılmaz, Coşkun/ Aydın, M. Âkif (2015): Antik çağ’dan XXI. yüzyıla büyük İstanbul tarihi. Türkiye: İBB Kültür A.Ş.

Yücel, Atilla (2019): Duran her şey hareket ediyor: İstanbul yazıları. Türkiye: Arketon Yayınları.

9.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Kapitel 2 Istanbuler Stadtviertel Galata – Beyoğlu

Abb.1

Ates, Serra: Istanbul-Karte (1:500.000).

Abb.2

Baksh, Stokely (2015): Gezi-Proteste am Taksim Platz. Online unter: <https://darkroom.baltimoresun.com/2015/06/clashes-continue-between-protestors-riot-police-in-turkey/#50> (05.04.2025).

Abb.5

Plan d’Istanbul par la Société Anonyme Ottomane d’Etudes et d’Enterprises Urbaines (1922): Stadtplan von der historischen Halbinsel Istanbul, 1922. Online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Istanbul_PU945.jpg#file (15.04.25).

Abb.4

Ates, Serra: Galata-Viertel und die Historische Halbinsel (1:60.000).

Abb.5

Ates, Serra: Galata-Turm.

Abb.6

Buondelmonti, Cristoforo (1422): Konstantinopel; die älteste erhaltene Karte vor der osmanischen Periode. Online unter: <https://sakipsabancimuzesi.org/tr/object/istanbul-haritasi> (05.04.2025).

Abb.7-8-9

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 299-505.

Abb.10-11

Çelik, Zeynep (1986): The remaking of Istanbul: portrait of an Ottoman city in the nineteenth century. England: University of Washington Press, s.155.

Abb.12

Jacob Hoefnagel Graphische Sammlung Albertina (Hrsg.): Österreich in alten Ansichten. - Veduten aus der Zeit von 1490 bis 1850. Residenz Verlag, Salzburg, 1977, Tafel 5 Original: Historisches Museum der Stadt Wien, Inv. Nr. 51045 Eingescannt bei UBI Wien. Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Stadtmauern#/media/Datei:Vienna_austriae_detail.jpg.

Abb.15

Ates, Serra: Lage von Beyoğlu und Galata in Istanbul.

Abb.14

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 80.

Abb.15 - 17 - 19 - 21 - 25 - 25 - 27 - 29 - 51

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Abb.16

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve

şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 122. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.18

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 244. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.20

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 68. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.22

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 272. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.24

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 146. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.26

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 154. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.28

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve şhircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 172. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.50

Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2022): 2025 Beyoğlu Mekansal Strateji Planı, İmar ve

şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü, İstanbul, s. 176-180. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Kapitel 5 Verständnis vom urbanen Raum

Abb.1

Tönnies, Ferdinand (1887): Gemeinschaft und Gesellschaft. Berlin. Das Bild von dem Buchdeckel online unter: https://www.deutschestextarchiv.de/book/view/toennies_gemeinschaft_1887?p=9 (15.08.25).

Abb.2

Nolli, Giambattista (1748): Nolli-Plan, Rom. Online unter: <https://observationsandreflections.tumblr.com/post/164455950446/giambattista-nolli-nolli-map-pianta-grande-di> (15.08.25).

Abb.5

Ates, Serra: Diagramm 1 zur Wahrnehmung von öffentlich und privat.

Abb.4

Arhelaou, Eleonora (1995): Buildings on Tomtom Neighbourhood and Serdar-ı Ekrem Street. Online unter: <https://archives.saltresearch.org/handle/125456789/210997>.

Abb.5

Ates, Serra: Diagramm 2 zur Wahrnehmung von öffentlich und privat.

Abb.6

Eldem, Sedat Hakkı (1989): Türk Evi: Osmanlı Dönemi, Cilt 2, İstanbul: Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı. (aus dieser Quelle selbst gezeichnet).

Abb.7

Deleon, Jak (1995): Pera Hatıratı (Anı/Arşiv) Türkiye: Gözlem Gazetecilik Basın ve Yayın Aş.

Abb.8

Milliyet Emlak (2017): „Avrupa Yakası'nın En Prestijli Siteleri". Online unter: <https://www.milliyet.com.tr/emlak/avrupa-yakasinin-en-prestijli-siteleri-64671> (26.05.2025).

Abb.9

Ates, Serra: Die mögliche Route einer Katze im Galata-Viertel.

Abb.10 - 27

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Kapitel 4 Informelle Raumbildung

Abb.1

Ates, Serra: Straßenbild ohne Menschen.

Abb.2

Ates, Serra: Straßenbild mit Menschen.

Abb.5

Ates, Serra: Aus dem Interview mit dem Antiquitätenverkäufer in dem Großen Basar.

Abb.4

Dror Galataport (2014): Project Galataport. Istanbul. Online unter: <https://www.studiodror.com/for/galataport-full/> (11.06.2025).

Abb.5

Ates, Serra: Migration der anatolischen Bevölkerung nach Istanbul.

Abb.6

Unequal Scenes, Brazil. Online unter: <https://unequalscenes.com/brazil> (15.06.2025).

Abb.7

Sébah & Joaillier(1894): Place de Karakeui. Galata. Constantinople. (Grande Rue de Galata. Lazaridès Frères). Online unter: <https://archives.saltresearch.org/handle/125456789/105275> (15.08.25).

Abb.8

Salt Research (1994): Street foods and simit seller in Galata Online unter: <https://archives.saltresearch.org/handle/125456789/108055> (15.08.25).

Abb.9

Ates, Serra: Diagramm der Segregation der städtischen Wirtschaftsaktivitäten.

Abb.10 – 20

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Kapitel 5 Raumaneignung durch Handlungspraktiken in Galata

Abb.1

Ates, Serra: Straßenschilderung vor der Raumaneignung.

Abb.2

Ates, Serra: Straßenschilderung nach der Raumaneignung.

Abb.5

Ates, Serra: StraßenhändlerInnen im Galata-Viertel.

Abb.4 – 15

Deleon, Jak (1995): Pera Hatıratı (Anı/Arşiv) Türkiye: Gözlem Gazetecilik Basın ve Yayın AŞ.

Abb.16 – 50

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Abb.51

Werkleitz (2025): Picnic, Galata, TR 2004 Oda Projesi. Online unter: <https://werkleitz.de/picnic-galata/> (50.06.2025)

Kapitel 6 Feldstudie: Übergangsräume

Abb.1

Ates, Serra: Schwarzplan Galata Viertel (1:4000).

Abb.2

Ates, Serra: Lageplan Galata-Viertel (1:4000).

Abb.5 - 59

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Abb.40

Ates, Serra: Der Straßenverkäufer Ahmet, Standort 1.

Abb.41

Ates, Serra: Der Straßenverkäufer Ahmet, Standort 2.

Abb. 42

Ates, Serra: Besetzung des urbanen Raums Fall 1

Abb.45

Ates, Serra: Besetzung des urbanen Raums Fall 2.

Abb.44 - 56

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Abb.57

Ates, Serra: Perşembe-Basar-Areal (1:4000).

Abb.58

Ates, Serra: Tersane Straße.

Abb.59

Ates, Serra: Karaköy Küstengebiet.

Abb.60

Ates, Serra: Axonometrie von dem Perşembe Basar Gebiet mit täglichen Routen.

Abb.61

Ates, Serra: Schnittperspektive von der Tersane Straße ohne Menschen.

Abb.62

Ates, Serra: Schnittperspektive von Tersane Straße mit Menschen.

Abb.65 - 75

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Abb.76

Ates, Serra: Lageplan Galata/Karaköy-Küstengebiet (1:5000).

Abb. 77 - 89

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Abb.90

Ates, Serra: Galata-Turm Platz ohne Raumaneignung.

Abb. 91

Ates, Serra: Galata-Turm Platz mit Raumaneignung.

Abb.92-99

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

Kapitel 7 Ordnung versus Unordnung

Abb.1

Schlemmer, Oscar (1926): Diagram for Gesture Dance. Online unter: <https://www.wikiart.org/en/oskar-schlemmer/diagram-for-gesture-dance-1926> (15.08.25).

Abb.2

Ates, Serra: Schwarzplan Galataport - Umgebung (1:5000).

Abb.3

Ates, Serra: Galataport Nutzungsdiagramm (1:6000).

Abb.4

Ates, Serra: Axonometrie Galataport, Salıpazarı.

Abb.5

Ates, Serra: Axonometrie Galataport, Karaköy.

Abb.6 - 19

Ates, Serra: Alle Fotos stammen von der Galata Reise der Verfasserin in 2025.

9.3 GLOSSAR

Arap Camii // Arabische Moschee.

Kılıç Ali Paşa Camii // Kılıç-Ali-Pascha-Moschee.

Haliç // „Goldenes Horn“. Ein ca. 7 km langer Meeresarm am Bosphorus.

Tünel // unterirdisch verlaufende Standseilbahn.

Kuldebi // „Fuß des Turms“. Umgebung rund um den Galataturm.

Pera // ein Teil des Stadtbezirks Beyoğlu, Istanbul.

Gecekondu // „über Nacht hingestellt“. Bezeichnung für informelle Siedlungen.

Evliya Çelebi// ein osmanischer Schriftsteller aus 17. Jh., bekannt für sein Reisebuch.

Dolmuş// „gefüllt“. Eine spezielle und übliche Art von Sammeltaxi in Istanbul, welches erst dann fährt, wenn alle Sitzplätze besetzt, *gefüllt* sind.

Hemşerilik// „Mitbürgerschaft“. Ein Begriff, der eine Verbindung zwischen Menschen aus dem gleichen Dorf, der gleichen Stadt, der gleichen Provinz und in einigen Fällen aus der gleichen Region voraussetzt. In den Großstädten der Türkei spielt Hemşerilik eine große Rolle, indem sie die Integration von Menschen, die aus dem selben Ort in die Stadt migriert sind, fördert. Das Konzept der „Mitbürgerschaft“ basiert auf dem Verständnis „am selben Ort geboren zu sein“.

Taşralılık// Der Zustand, Landmann zu sein bzw. aus Orten, die nicht die Hauptstadt oder die wichtigsten Städte eines Landes sind, zu stammen.

Mahalle// Stadtviertel, Stadtquartier. Im Osmanischen Reich wurde der Begriff auch als kleinste Verwaltungseinheit verwendet und beinhaltet soziale Einrichtungen wie Moscheen bzw. Kirchen, Cafés und Marktplatz.

Mahalleli // BewohnerInnen des Stadtquartiers.

Haremlik - Selamlık // In der osmanischen Kultur bedeutet Haremlik Selamlık die Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Zimmern in einem Haus. Übrigens wurde der Begriff Haremlik eher für den Versammlungsort von Frauen und Selamlık für den Unterhaltungsort der männlichen Gäste verwendet.

Site // luxuriöse Wohngebiete, in denen mehrere Wohnungen und/oder Häuser durch Zäune von der Straße abgetrennt sind und die meistens durch eine Sicherheitskontrolle betreten werden. Innerhalb dieses Areals befinden sich meist soziale Einrichtungen wie zum Beispiel Cafés, Stiftungen und Schwimmbäder.

Tarihi Yarmada// die Historische Halbinsel, umgeben vom Goldenen Horn, dem Bosphorus und dem Marmarameer. Es ist der Name der Region, in der die Stadt Istanbul gegründet und entwickelt wurde.

Meyhane// ist ein traditionelles Restaurant oder eine Bar in der Türkei und im Rest des Balkans sowie in Aserbaidshan und im Iran. Es serviert alkoholische Getränke wie Wein, Raki, Wodka oder Bier mit Meze und traditionellen Speisen. „Meyhane“ bedeutet Haus des Weins und setzt sich aus zwei persischen Wörtern zusammen: mey (Wein) und khāneh (Haus). Die Geschichte der Meyhane geht auf die Zeit vor den Osmanen in der Region zurück.

DANKE// TEŞEKKÜRLER

Vielen Dank meiner Betreuerin Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil. Angelika Psenner für die konstruktive Kritik, lehrreiche Feedbacks, tolle Ratschläge und Unterstützung dieses Projekts.

Danke auch an Ao.Univ.-Prof.i.R. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Lehner und Ass.Prof.in Mag.a art. Dr.in phil. Karin Harather für die inspirierenden und spannenden Gespräche, Unterstützung und Tipps, die mich bei der Ausarbeitung des Projekts weitergebracht haben.

In Istanbul danke ich Dz. Dr. Şükrü Sönmezer, Prof. Dr. Aziz Burak Atamtürk und Assoc. Prof. Dr. Özdemir Sönmez für wertvolle Zeit, zahlreiche interessante Debatten, Ideen und Literaturvorschläge.

Danke auch an meinen KommilitonInnen und KollegInnen von Caramel-Architekten, die mir mit viel Interesse und Hilfsbereitschaft zur Seite standen.

Ein Dankeschön meinen FreundInnen und meinen Eltern von meinem ganzen Herzen für die unendliche Unterstützung und Geduld während meinem gesamten Weg.
Çok teşekkür ederim!

