

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen
Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

GUGGENHEIM
MUSEUM
ISTANBUL
KADIKÖY
RIHTİM CADDESİ
S E D A A L T I N T A S

**'GUGGENHEIM MUSEUM ISTANBUL'
TRANSFORM WATERFRONT KADIKÖY**

Diplomarbeit | Masterarbeit

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades
Dipl.-Ing.

Betreut von:
**Univ. Ass. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Mathias Mitteregger**

E259.4

Institut für Architekturwissenschaften
Institut für Architekturtheorie

eingereicht an der
Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Seda Altintas

0626678
sedaaltintass@gmail.com

ABSTRACT

In essence the thesis deals with the riparian zone, of the Kadikoy coastline in Istanbul, which is located on the asian side of the city.

The coast of Kadikoy forms an approximately 21 km long natural border. Furthermore, it divides the city's ferry port and the main train station Haydarpasa and this phenomenon is another focus of my thesis.

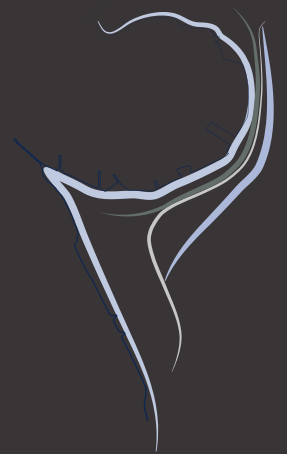
In further detail, my work plans to design a Guggenheim museum on the coast, as well as to improve the promenade and access to the Haydarpasa Train Station

The whole coastline will be cleared from unused and undefined buildings and there would be an innovative revival of abandoned coastal parts.

The Guggenheim Museum transforms the previously neglected area into a prominent place with an astonishing waterfront. It would signify a new attractive center and a sustainable gain for the architecture of Istanbul is guaranteed.

*„I am Istanbul;
favorite of emperors, land of sultans, queen of cities,
the most astonishing, mysterious and magnificent metropolis in the world!
I am the blue of hope and the green of poison; I am turquoise!
I am capital city for the masses and for loners.
One leg flung across Asia, the other across Europe, I recline across two
continents as the seas run through me.
I, Istanbul, am fruitful and fertile, the only female to evade menopause for
2700 years!
My name is Istanbul!“¹*

- Buket Uzuner



GUGGENHEIM MUSEUM ISTANBUL
TRANSFORM WATERFRONT KADIKÖY
städtebauliche Verbesserung und Aufwertung der Uferzone

1 VORWORT

2 HELSINKI GUGGENHEIM MUSEUM

2.1 Das offene Wettbewerb

2.2 Richtlinien

2.3 Warum wurde der Helsinki Guggenheim Wettbewerb kritisiert?

2.4 Alternativ Wettbewerb "The Next Helsinki"

3 'ISTANBUL GUGGENHEIM MUSEUM' KONZEPT

3.1 Vergleich 'Helsinki Guggenheim Museum'

3.2 Küstenkonzept

3.3 Das Museum im öffentlichen Raum

3.3 Konzeptdiagramme

4 STÄDTEBAULICHE ANALYSE ISTANBULS

4.1 Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsanteil

4.2 Stadtwachstum

4.3 Wichtige Bezirke

4.4 Verkehr und städtische Freiräume

5 DIE GRÜNEN SEITEN ISTANBULS

5.1 Das schnelle Wachstum verdrängt Grünflächen
und öffentliche Flächen der Stadt

5.2 Innerstädtische Grünfläche

5.3 Gezi Park | Proteste 2013

6 KADIKÖY

6.1 Geschichtlicher Überblick Kadiköy's

6.2 Bedeutende Orte

6.3 Seeverkehr in Kadiköy

- 7 HAYDARPASA HAUPTBAHNHOF**
 - 7.1 Was ist die Geschichte des Haydarpasa Bahnhofes?
 - 7.2 Gestern und Heute

- 8 STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE**
 - 8.1 Verkehrssystem
 - 8.2 Bauplatz
 - 8.3 Verkehrslinien
 - 8.4 Verkehrsroutenplan
 - 8.5 Wohnviertel
 - 8.6 Staßennetzwerk
 - 8.7 Schwarzplan Bestand
 - 8.8 Fotodokumentatio

- 10 ENTWURF**
 - 10.1 Studie Bauplatz
 - 10.2 Raumprogramm
 - 10.3 Pläne
 - 10.4 Bepflan ung
 - 10.5 Lichtkonzept und Material
 - 10.6 3D - Visualisierungen

- 11 INDEX**
 - Literaturverzeichnis
 - Abbildungsverzeichnis
 - Danksagung
 - Lebenslauf

Kadiköy ist der bedeutendste Stadtteil auf der asiatischen Seite Istanbuls. Die Bucht in Kadiköy wird durch den historischen Kopfbahnhof Haydarpasa und die alten Hafengebäude markiert.

Der Bezirk gewährleistet mittels öffentlicher Verkehrsmittel die Verbindung zwischen dem asiatischen und dem europäischen Teil der Stadt Istanbul.

Aufgrund seiner Lage und der Verkehrsmittel, wie Fähren, Bahnen, Busse oder U-Bahnen hat dieser Ort einen wichtigen Stellenwert für dessen Einwohner und Pendler.

Die Anzahl in Städten lebender Personen ist anhand von Zahlen schwierig abzuschätzen. Es leben heute um die 18 Mio. Menschen in Istanbul und rund 483.000 Menschen im Bezirk Kadiköy.

Der Zuwachs der Bevölkerung wird zu einer enormen Herausforderung für die Stadt und bringt Vor- sowie Nachteile mit sich. Der dicht besiedelte Stadtteil Kadiköy kann jedoch die heutigen Verkehrsverhältnisse nicht decken. Der aktuelle Verkehrsplan wurde vor 40 Jahren geplant und umgesetzt.

Als Folge der Explosion der Bevölkerungszahl wird die Stadt immer mehr zu einem Betonklotz. Korrupte Bauunternehmer und kaufkräftige Privatinvestoren verschaffen der Stadt das heutige Aussehen, dabei gibt es kaum noch Grünflächen und öffentlich zugängliche Flächen.

Verzweifelte Projekte zu Hafenrevitalisierungen und Stadteilerneuerungen sind die Folge.

Auch für die Uferzone Kadiköys werden heute Revitalisierungsprojekte und Wettbewerbe geplant, siehe Video:

<https://www.youtube.com/watch?v=floYXZHshQ>

Das größte Problem des Kadiköy Ufers ist der Verkehr auf der bestehenden Straße (Rihtim Caddesi), die gleichzeitig auch das Meer von der Stadt trennt. Somit besteht keine direkte Verbindung zum Meer. Heute wird die Uferzone nur noch als Treffpunkt und als Zugang zu den Fährhäfen genutzt und verliert

In der vorliegenden Arbeit analysiere ich die Qualitäten und Ansprüche der Uferzone Kadiköys.

Die Küste Kadiköys bildet eine etwa 21 km lange natürliche Grenze. Der Platz zwischen dem Fährhafen und dem Hauptbahnhof Haydarpasa wird in meiner Arbeit näher behandelt.

Die Arbeit nimmt sich vor an der Küste ein Guggenheim Museum zu entwerfen als auch die Promenade und den Zugang zum Haydarpasa Bahnhof zu verbessern.

Zu Beginn der Arbeit mache ich eine Gegenüberstellung des Istanbul Guggenheim Museum Konzepts zu dem viel diskutierten offenen Wettbewerb für das 'Guggenheim Museum Helsinki' und fasse die Ähnlichkeiten zusammen.

Die gesamte Küstenlinie wird von unbenutzten und undefinierten Bauten befreit und 'verlassene' Küstenteile reaktiviert. Der Entwurf ermöglicht eine neue Durchwegung der Stadt und dient als Erweiterung des öffentlichen Raums entlang dem Wasser.

Durch den Bau des Guggenheim Museums wird der zuvor vernachlässigte Bereich zu einem markanten Ort und einem nachhaltigen Gewinn für die Stadt.

Heute ist der Bauplatz ein vergessener Teil der Küste, ein leerstehendes Fischlager umgeben von Autoparkflächen. Der Bereich wird außerdem begrünt, denn grüne Flächen braucht diese Großstadt am meisten.

Das Guggenheim Museum wird zwischen dem historischen Haydarpasa und der Haydarpasa Moschee geplant. Trotz unmittelbarer Nähe zum Haydarpasa Bahnhof konkurrieren Alt- und Neubau in keiner Weise miteinander.

Zusätzlich wird durch eine verbesserte Promenade das hindernisfreie Flanieren entlang der Küste ermöglicht und eine Verbindung zwischen Mensch und Wasser hergestellt. Somit gewinnt Haydarpasa auch mehr Aufmerksamkeit, da der Zugang zum Bahnhof verbessert wird, denn heute wird die Strecke entlang der Küste eher gemieden.

Die Stadt
ISTANBUL
in einem
ständigen
Prozess
des
Werdens.

Die Stadt Istanbul wird als „Sie“ bezeichnet.
In zahlreichen Gedichten und Liedern
verherrlichen Dichter und Romantiker ihren
femininen Charakter.

„This competition advances all of those goals, with the aim of inspiring an exemplary museum of the twenty-first century that is also a meaningful addition to the landscape of Helsinki“. ²

- Richard Amstrong

² <http://designguggenheimhelsinki.org/en/updates/story/guggenheim-issues-global-call-for-entries-in-design-competition-for-new-pro>

GUGGENHEIM MUSEUM HELSINKI

Das offene Wettbewerb

Für die Ideenfindung eines neuen Guggenheim Museums in Helsinki wurde im Juni 2014 ein weltweit offener und anonymer Architekturwettbewerb ausgeschrieben.

Dies war das erste Mal, dass die Guggenheim Foundation für die Umsetzung transformatorischer Architekturprojekte ein Design mithilfe eines offenen Wettbewerbs suchte.

Der Ausgangspunkt für das Helsinki Guggenheim Museum war eine Machbarkeitsstudie. Diese wurde 2011 vorgestellt, 2013 überarbeitet und 2014 als weltweit offener Wettbewerb ausgeschrieben.

Am wahrscheinlich umfangreichsten Architekturwettbewerb aller Zeiten nahmen 1.715 Architekturbüros aus 77 Ländern teil.

Das 2011 in Paris gegründete Büro Moreau Kusunoki Architects konnte den international ausgeschrieben Wettbewerb für ein Guggenheim-Museum in Helsinki für sich entscheiden.

Die elfköpfige Jury der Solomon R. Guggenheim Foundation lobte das Siegerprojekt von Moreau Kusunoki für das kunstfreundliche Konzept und die gelungene Anordnung acht miteinander verbundener Pavillons, eines leuchtturmartigen Volumens und Außenräume entlang einer Promenade.

Die Guggenheim Stiftung wünschte sich ein „innovatives, fächerübergreifendes Museum für Kunst und Design“. Dieses sollte auch seinem Standort gerecht sein und einen hochwertigen Stadtraum für Einwohner und Besucher gewährleisten.

Richard Armstrong, Direktor des Solomon R. Guggenheim Museums und der Foundation erklärte, dass es von zentraler Bedeutung für Guggenheims Mission ist, sich direkt mit den Menschen in aller Welt zu verbinden, das transformative Potential von Kunst zu bestärken und das Erlebnis zeitgenössischer Kunst mit großartiger Architektur verschmelzen zu lassen.

„*This competition advances all of those goals, with the aim of inspiring an exemplary museum of the twenty-first century that is also a meaningful addition to the landscape of Helsinki*“, sagte Armstrong.

Neben internationalen Wanderausstellungen und kuratierten Ausstellungen über skandinavische Architektur und Design, soll das Museum einen fixen Treffpunkt in der Stadt verkörpern und ein Zentrum für Austausch sein.³

Guggenheim organisierte den Wettbewerb in Abstimmung mit der Stadt Helsinki, dem Staat Finnland und dem Finnischen Architektenverband (SAFA).

Nach dem Abschluss des Wettbewerbs sollen die Stadt Helsinki und der Staat Finnland darüber beraten, ob der Bau und die Entwicklung des durchgeführt werden soll.

Laut Schätzungen der Befürworter soll das zukünftige Museum jährlich 500 000 Besucher anlocken und dabei 41 Millionen Euro Umsatz erwirtschaften. Dazu soll es auch jede Menge neue Arbeitsplätze schaffen, nicht nur in dem Museum, sondern auch in der ganzen Stadt. Somit würde der Bau des Museums die Steuereinnahmen der Stadt erheblich steigern.

Erwartet wird sowohl ein Weckruf für die eigene Kunstszene, als auch der bereits erwähnte Guggenheim-Effekt wie in Bilbao.⁴

³ vgl. <http://designguggenheimhelsinki.org/en/updates/story/guggenheim-issues-global-call-for-entries-in-design-competition-for-new-pro>
vgl. <https://www.ft.com/content/7d67873e-a33d-11e1-ab98-00144feabd0>

⁴ vgl. Der Tagesspiegel, Kunstszene Helsinki: Das Guggenheim Gespenst





Laut der Wettbewerbsausschreibung kennzeichnen die unten angeführten Punkte die wichtigsten Schlüsselthemen und Hauptaugenmerke für den Entwurf des Helsinki Guggenheim Museums:

- Innovation und kreative Gestaltung. Das Museum soll für Alle die Offenheit und seiner Zugänglichkeit sicherstellen.
- Schaffung einer guten Verbindung zum historischen Stadtzentrum, den Hafen und den urbanen Kontext, der in allen Jahreszeiten klar und angenehm sind.
- Gute Integration in die historische Uferansicht des historischen Stadtzentrums und ein neuer Fixpunkt im Hafengebiet.
- Verweis auf Offenheit und Zugänglichkeit.
- Nutzung des finnischen Holz als innovatives Gebäude Ressource
- Schwerpunkt auf Umweltbewusstsein in die Gebäudearchitektur und Operationen; und Integration der digitalen Technologie zu schaffen und zu fördern Möglichkeiten für Publikum Interaktivität und Engagement weltweit.
- 4000m² soll die Ausstellungsfläche betragen. Diese soll den Grundgedanken von sozialer Infrastruktur fördern und ein wichtiges Zentrum für den Dialog und die Auseinandersetzung mit kritischen Ideen, mit Künstlern und lokalen Organisationen werden.
- Schaffung eines Bildungszentrums für Studenten, Familien, Lehrer und diverse andere Publiken das sich durch Symposien, Vorträge und Veranstaltungen in den öffentlichen Stadtraum ausweitet und dadurch einen sozialen Umkreis bildet.⁵

Der Bauplatz und die Ähnlichkeiten zu meinem Bauplatz in Kadiköy wird bei der nachstehenden Analyse genauer verglichen und die aufgelisteten Anforderungen im Detail aufgezeigt.



Abb. 03

Warum wurde der Helsinki Guggenheim Wettbewerb kritisiert?

Trotz der globalen Begeisterung für das neue Guggenheim Museum mit über 1700 abgegebenen Projekten beim Wettbewerb, formieren sich deutliche Kritik und Widerstand gegen die Realisierung des Baus.

Das Pariser Büro Moreu Kusunoki hat sich mit seinem Entwurf für das zukünftige New Yorker Museum gegenüber 1700 Konkurrenten durchgesetzt. Jedoch werden heute die Kunstsuchenden mit der Frage konfrontiert, ob sie für oder gegen die Realisierung des geplanten Guggenheim Museums an der Küstenlinie Helsinkis sind.

Noch ist das ausgewählte Grundstück im Zentrum der finnischen Hauptstadt unverändert. Der Bauplatz befindet sich direkt am Ufer und wird heute als Parkplatz genutzt.

Nachdem Guggenheim-Direktor Richard Armstrong, einem Interview im Juni 2014 zufolge, Fragen bezüglich des Budgets des Projekts abbrach, wurde die öffentliche Debatte über die Finanzierung des Museumsvorhabens deutlich erhitzt und führte zu einer Umfrage. Laut dieser Umfrage unter Stadträten der finnischen Hauptstadt ergab sich, dass 39 der 68 Mitglieder des Gremiums entweder gegen den Bau an sich oder gegen dessen Unterstützung mit öffentlichen Geldern sind.⁶

Es ging bei den Kritiken nicht nur darum, wer den Bau finanziert, sondern auch um den Entwurf selbst sowie auch um den angestrebten Bilbao Effekt.

Seit vielen Jahren versuchen Politiker für ihre Städte mit markanter und symbolträchtiger Architektur einen urbanen Anziehungspunkt zu schaffen.

Gewünscht wird, dass Guggenheim Helsinki so wie Frank Gehrys Guggenheim in Bilbao, eine Showarchitektur wird und sich somit zu einem städtischen „Touristenmagnet“ entwickelt.⁷

Nach Ansicht der Kritiker wäre es vernünftiger, bereits bestehende kulturelle Einrichtungen in Helsinki zu stärken oder örtliche kulturelle Plätze einzurichten, um jene Art von internationalen Künstlern anzuziehen, die das Guggenheim fördert.

Ein weiterer Punkt, der stark kritisiert wird, ist der ausgewählte Standort für das Museum. Der Stadtrat von Helsinki hat bereits ein Grundstück bestimmt. Der für den Bau des Museums bestimmte Platz, in bester Lage, zentral und umgeben von bereits bestehenden heimischen Museen, direkt am Wasser, sei nicht der idealste Ort für ein international agierendes, New Yorker Museum.

Man solle nach kreativeren Lösungen suchen, um das Grundstück zu beleben.

Kritiker argumentieren, dass man den zentralen, schönsten Platz der Stadt nicht an ein Franchise Museum vergeben sollte.

Laut Kritikern sollte die Wichtigkeit des Platzes geschätzt und nicht an ein New Yorker Franchise Museum übergeben werden.

Ich bin der festen Überzeugung, dass es nicht zu einem internationalen Aufsehen kommen würde, wenn der Wettbewerb nicht von Guggenheim, sondern von einer weniger bekannten Museumsmarke ausgeschrieben worden wäre. Jedoch bin ich auch der Meinung, dass das dafür bestimmte Grundstück für so ein markantes Museum eine zu zentrale Lage hat. Das Problem des Stadteils ist es nicht, ein Museumsgebäude zu entwerfen, sondern mehr ein städtebauliches. Mehr Bewegung in den Stadteil zu bringen, ist nicht Aufgabe eines Gebäudes alleine.

⁶ vgl. Blouinartinfo, Artikel Jan. 27, 2015

⁷ vgl. <http://www.nexthelsinki.org/competitio>

GUGGENHEIM

VS

**THE NEXT
HELSINKI**

Während über Guggenheim diskutiert wird, wurde bereits ein Alternatiwettbewerb, mit dem Namen „The Next Helsinki“ ausgeschrieben.

Der neue Wettbewerb kritisiert genau den angestrebten Bilbao Effekt der Guggenheim Stiftung und die damit verbundenen, verlangten Investitionen der Stadt für die New Yorker Museumsmarke.

Der neue Wettbewerb wurde von einer Gruppe unabhängiger Kunstvereine und von ähnlich gesinnten Organisationen ausgerufen. Diese sollten Alternativen suchen und als Ausgangspunkt die räumliche Vorstellungskraft, effiziente Nutzung, Innovation und Nachhaltigkeit haben. Dabei will der Wettbewerb auf die kulturellen Bedürfnisse der Stadt eingehen und detaillierte Verbesserungsvorschläge bieten. In einem Interview mit Metropolis sagt der Juryvorsitzende Michael Sorkin, er erwarte kontroverse Beiträge, das sei schließlich auch die Absicht des Wettbewerbs.⁸

Es stellt sich die Frage ob ein Franchise Museum der richtige Ansatz sein kann, um den zentralen Platz zu beleben. Sollte die Stadt mit ihren ureigenen Qualitäten, ihrer Geschichte und ihrer Individualität beeindruckt werden oder sollte man dem Zentrum einfach ein eingekauftes Etikett anheften lassen?

Was würde den Südhafen von Helsinki wirklich nachhaltig bereichern? Bei dem alternativen Wettbewerb „The Next Helsinki“ wird kreativ nach Lösungen gesucht um die Stadt am Wasser attraktiver zu gestalten.

Es werden Konzepte gesucht, die offen für alle Menschen sind, die „Städte lieben“ und die den Bauplatz als auch die ganze Stadt und das Land mit künstlerischem Schaufenster und dessen Wahrnehmung beeinflussen und somit den größtmöglichen Vorteil für die Stadt Helsinki hervorbringen.

Zu den Befürwortern des "Next Helsinki" Wettbewerbs zählt der Schriftsteller und Architekt Michael Sorkin.

Der polemische Wettbewerb zielt darauf ab, Projekte zu gewinnen, die einen Kontrast zur strengen "Architektur" und trivialen Qualität des Guggenheim-Wettbewerbs und seinen bisherigen 6 Finalisten bietet. Es soll so bewerkstelligt werden, dass die künstlerische Vielfalt durch eine Vielzahl von Motiven, die über die ganze Stadt verteilt sind, ausgedrückt wird. „Helsinki ist nicht Abu Dhabi“, ist hier ein Motto, das ausdrücken soll, wie sich dieser neue Wettbewerb unterscheiden möchte.

Zusätzlich, muss auch noch der sehr volatile Wert von Kunst an sich in Betracht gezogen werden. Das Museum soll nicht nur einfach Milliardäre aus den Guggenheim Besitzern machen. Während eindrucksvolle Gebäude samt ihrer Architektur sicher gebraucht werden, um Kultur zu bewahren und Zivilisationen voran zu bringen, sollte man auch neue Ideen zulassen. Das Konzept, dass Museen nicht mehr durch Wände und an einen Ort beschränkt sein sollen, ist hier essentiell. Es kann so eine Art Ökosystem für Kultur geschaffen werden, dass die durchdachtesten Kunstwerke, gleich neben minimalistischen Schöpfungen darstellen kann.

Am Ende des Tages sieht der Wettbewerb seine Aufgabe nicht per se in dem Ausbau der Wasserfront von Helsinki. Vielmehr wird durch eine verantwortungsbewusste Diskussion Kunst als ganzheitliches Entwicklungskonzept für die Stadt gesehen.

Neben dem frischen Wind und verschiedenen Arten von Provokationen, soll auch bewirkt werden dass tatsächlich ernste und umsetzbare Vorschläge entstehen, um die Zukunft dieser wundervollen Stadt positiv zu beeinflussen

Durch offene Beiträge vieler verschiedener, kreativer und genialer Leute soll so eine neue Richtung und Zuversicht liefern.

Die Entwicklung soll nicht nur ein einzelner Gebäude, sondern langfristig eine komplett neue und aufregende Stadt werden, die tagtäglich Millionen begeistert.⁹

ISTANBUL GUGGENHEIM MUSEUM ?

WIESO NICHT?



'ISTANBUL GUGGENHEIM MUSEUM'

Vergleich 'Helsinki Guggenheim Museum'

Zu Beginn meiner Arbeit dachte ich in erster Linie nicht daran, ein Guggenheim Museum für Istanbul zu entwerfen. Die Aufwertung der Uferzone durch ein Museum sowie auch durch städtebauliche Änderungen waren meine Ziele.

Doch während der Studien und Recherchen stieß ich auf zahlreiche Wettbewerbsabgaben für das Guggenheim Helsinki Museum. Die Ähnlichkeiten der Bauplätze an der Küstenlinie und der Bedarf nach einer Erneuerung waren nicht zu übersehen. So war es für mich unerlässlich, an ein Guggenheim Konzept für Istanbul zu denken.

Heute wird der von mir bestimmte Bauplatz für das Museum in Kadiköy als ein Parkplatz genutzt, in besserer Lage, direkt am Wasser, gleich neben dem historischen Hauptbahnhof Haydarpasa, direkt am Hafen von Kadiköy.

Wie würde sich ein Guggenheim Museum am besten an die Küste Kadiköys adaptieren?

Ich sah das Projekt nicht nur als eine Gebäudearchitektur, sondern auch als eine städtebauliche Veränderung. Vorerst mussten die städtebaulichen Gegebenheiten verbessert und für eine Nachhaltigkeit gesorgt werden. Es würde eine nachhaltigere Lösung entstehen, wenn man die Küste im Ganzen ausbessern würde.

Ich denke, dass es sich sowohl in Helsinki, als auch in Istanbul am Wasser, in erster Linie um ein städtisches Landschaftsprojekt und kein Bauvorhaben handelt. Wenn es einen Weg gibt, diesen Vorschlag als öffentliche Umgebung fortzusetzen, dann hat Sorkin einen wichtigen Punkt kritisiert.

Im Vergleich zu meinem Bauplatz und der Stadt Istanbul selbst sehe ich die Schwierigkeit bei Helsinki darin, der Stadt auf künstlerischer Ebene einen Mehrwert zu verschaffen. Denn im Unterschied zu Istanbul stellt sich hier die Frage, ob Helsinki ein Guggenheim Museum benötigt. Wird die Stadt durch den Bau tatsächlich interkulturell aufgewertet?

Im Gegensatz zur Lage des Bauplatzes in Helsinki wird in Kadiköy mehr Rücksicht auf bereits bestehende heimische Museen und Kultureinrichtungen genommen. Bei der ursprünglichen Wettbewerbsauslobung der Guggenheim Stiftung für das Helsinki Museum erkennt man, dass sich in der nahen Umgebung, 300 Meter westlich vom Bauplatz, das Designmuseum und das Museum of Finnish Architecture befinden. Diese heimischen Museen sind sich bezüglich der Ausstellungen und Philosophien sehr ähnlich.

Dies verleitet jedoch zur Frage, ob es sinnvoll ist, gerade an diesem Bauplatz ein Guggenheim Museum zu planen. Welche Folgen würde das für das heimische Museumsviertel haben? In welcher Hinsicht würde es den naheliegenden finnischen Institutionen schaden? Kommt eine Kooperation der finnischen Einrichtungen mit einem international agierenden Guggenheim Museum in Frage? Sollten Museen konkurrieren? Sollte Kunst konkurrieren?

In Kadiköy hingegen gibt es eine derartige Vielzahl an Museen leider nicht. Daher denke ich, dass ein international agierendes Museum, wie die Guggenheim Institution, in Istanbul gut ankommen würde.

Solange man während des Baus keine Bäume fällen, die Architektur nachhaltig, sowie den Standort gerecht planen würde, bin ich davon überzeugt, dass die Idee eines Guggenheim Museums viele Kunstliebhaber in Istanbul begeistern würde.

Kritiker und Skeptiker könnte man eventuell mit Zahlen überzeugen. Es gäbe jede Menge offene Jobangebote, nicht nur im Museum, sondern in ganz Istanbul, Touristenströme und viel Geld, das in das Land einfließen könnte. Womöglich würde das auch viele Investoren beeindrucken.

Würde man aber für das Guggenheim Museum den Taksim Platz oder eine andere zentrale Lage als Standort bestimmen, könnte es zu starker Kritik kommen und Meinungen stark spalten. Womöglich sogar enden wir die Gezi Proteste im Jahr 2013.

(siehe S. 44-45)

Dass der von mir ausgewählte Bauplatz in Kadiköy bisher vernachlässigt wurde und im Moment kein charakteristischer Ort für die Istanbul ist, ist von Vorteil.

*„A museum should not just be a place for fancy paintings
but should be a place where we can communicate our lives
through our everyday objects.“*

- Orhan Pamuk

Der Gedanke, für den Stadtteil Kadiköy einen Mehrwert zu schaffen, war von Anfang an mein Ausgangspunkt.

Betrachtet man die heutige Situation, sieht man deutlich den Bedarf einer Erneuerung der öffentlichen Plätze entlang der Promenade der Uferzone. So wurde es mein Ziel, die ganze Küstenlinie attraktiver zu gestalten.

Folgende Änderungen wurden vorgenommen:

- neuer Zugang zum historischen Hauptbahnhof Haydarpaşa
- neue Promenade entlang der Küste ermöglicht das Flanieren, Relaxen mit schöner Aussicht auf öffentliche Sitzfläche
- Verbindung von Stadt und Wasser
- Grünflächen und Sitzmöglichkeiten
- mehr Freifläche am Ufer durch Verlegen der Busstationen auf eine untere Ebene.
- Vorplatz für die Haydarpaşa Moschee
- besserer Zugang zu den Fährhäfen
- New Att active Point durch das Guggenheim Museum
- Museumsareal wird ein zentraler Treffpunkt für die Bewohner der Stadt jedes Alters und ein Must-See für Touristen.
- Terrassierung ermöglicht mehr Sitzfläche und dient gleichzeitig bei Open Air Vorstellungen als eine Art Tribüne.
- Fahrradweg entlang der Küste

Betrachtet man den städtebaulichen Kontext der Uferzone, ist deutlich erkennbar, dass die Straße die "Wirbelsäule" des Straßennetzes darstellt, die Stadt jedoch vom Wasser trennt sowie das Ambiente der Uferzone im Negativen beeinflusst.

Der Verkehr auf der Straße "Rihtim Caddesi" ist für mich nicht wegzudenken. Jedoch sollte wieder die Verbindung der Stadt zum Wasser aufgebaut werden.

In meinem Konzept spielt auch der öffentliche Raum eine wichtige Rolle, der ich besondere Beachtung geschenkt habe.

Beim Entwurf des Museums habe ich darauf Wert gelegt, respektvoll mit dem Standort umzugehen. Da auf der Küstenlinie mit dem historischen Haydarpaşa Bahnhof bereits ein Monumentalbau besteht, habe ich darauf geachtet, den Monumentalismus und Zentralismus des Museums aufzulösen und einen Organismus zu schaffen, der in der ganzen Stadt präsent ist.

Das Museum besteht aus sechs Pavillons, in denen sich Kunst und Gesellschaft treffen und vermischen können. Das Museumsareal wird von allen Seiten durch Passagen erschlossen, die öffentlich zugänglich sind. Diese Fußwege und die inneren Höfe sind gleichzeitig auch Ausstellungsorte im öffentlichen Raum. Der Hafen bildet eine Barriere zum Wasser, die Zugänglichkeit wird dabei durch Treppen, Terrassen und Promenaden gewährleistet.

Die Uferzone Kadiköys ist heute zu Fuß nicht vollständig begehbar. Eine durchgehende, fußgängerfreundliche Promenade entlang der Küste gibt es nicht. Aufgrund der Unordnung der Busstationen, Dolmetschstationen und Parkplätze herrscht eine chaotische Situation.

Parkanlagen, Grünflächen und Sitzmöglichkeiten gibt es entlang der Küste keine. Das Flanieren und Entspannen mit schöner Aussicht auf öffentliche Sitzflächen ist schwer möglich.

EINE VISION FÜR EINE ZUKÜNFTIGE GUGGENHEIM CITY: ISTANBUL

Das Museum bietet eine neue urbane Erfahrung,
dass Vielfalt unterbringen kann.

no longer an ascetic space

Im Laufe der Zeit haben sich Museen gewandelt. Während früher alle Information einseitig an den Besucher gerichtet war, wird immer öfter ein Dialog zwischen dem Museum und seinen Besuchern provoziert.

Was wir nun brauchen ist ein radikaler Wandel der Perspektive. Es geht nicht nur darum Kunst genau zu betrachten, sondern die Gefühle eines kulturellen Zentrums wahrzunehmen, in dem man sich mit Hilfe des Museums bewegt.

Das Ziel ist es, dass Museen aktiv mit den Besuchern interagieren. Zusätzlich sollte auch eine Verbindung zu der Welt Außenwelt und den Situationen da sein, die durch bestimmte Ausstellungsstücke geschaffen werden. Ohne diesen Wandel, wird das Konzept des Museums zunehmend an Beliebtheit verlieren, besonders im Vergleich mit anderen Formaten.

Diese neuen Orte müssen ein Arena der Interaktion zwischen Kunstwerken, Besuchern, dem Museum als Gebäude und der Gesellschaft sein. Diese Art von Museum soll nicht nur eine einzigartige Erfahrung für Touristen sein, sondern auch für Einheimische, die ihre Umgebung neu entdecken wollen eine Menge zu bieten haben.

Das funktionale Programm der Museen besteht also aus zwei essentiellen, aber voneinander unabhängigen Sub-Funktionen

- Ein Gebäude, das sammelt und aus Sammlungen besteht
- Ein Ort, der eine essentielle Rolle als soziales und gesellschaftliches Zentrum innehat.

GUGGENHEIM HEUTE:



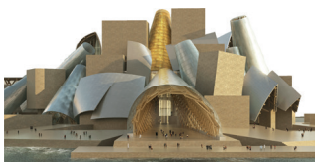
▼ Solomon R. Guggenheim Museum
New York City, USA



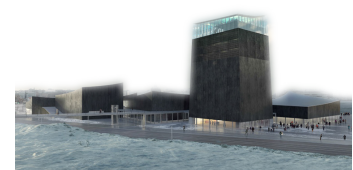
▼ Peggy Guggenheim Collection
Venedig, Italien



▼ Guggenheim-Museum Bilbao
spanisches Baskenland



▼ Guggenheim Abu Dhabi
(im Bau, geplante Eröffnung 2017)



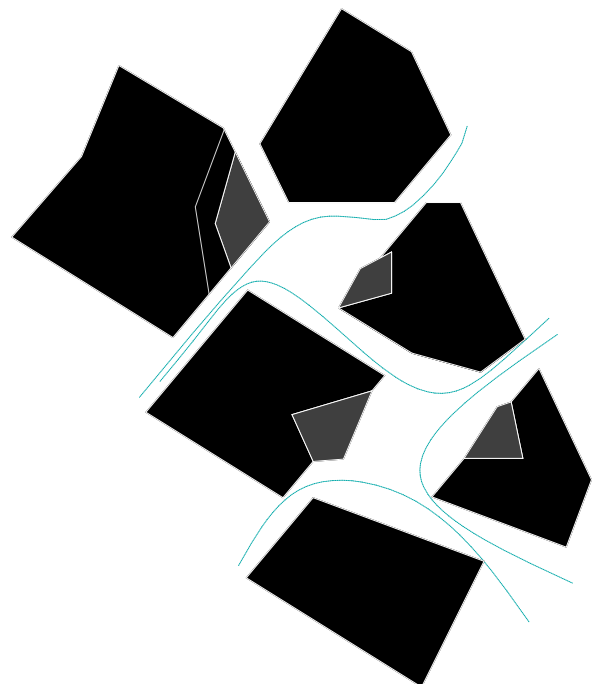
▼ Guggenheim Helsinki Plan
(in Discussion)

Open Space

Aufgrund mehrerer Baukörper, bestehen einige Ein- und Ausgänge. Dies ermöglicht verschiedene, voneinander getrennte Ausstellungskonzepte. Das Verbinden der Baukörper mittels Gängen, bietet bei Bedarf größere Ausstellungsflächen

Dieses Konzept ermöglicht es, Kunst nicht nur innerhalb der Baukörper zu zeigen, sondern auch auf den großen Freiflächen um das Museumsareal.

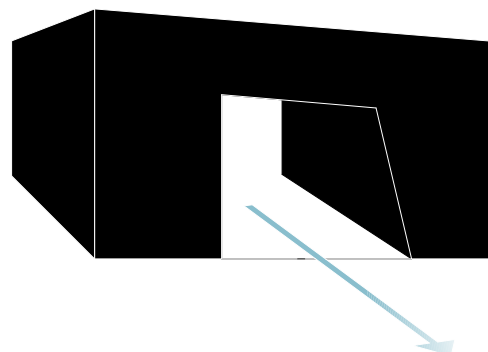
Somit können die Höfe auch als Ausstellungsflächen genutzt werden. Auf Wunsch können Lesungen, Filmfestivals und Tanzperformances, bis hin zu Ausstellungs- und Skulpturenprojekten in diesen Höfen stattfinden. Die Gestaltung ermöglicht außerdem auch ein kontinuierliches Galerieerlebnis.



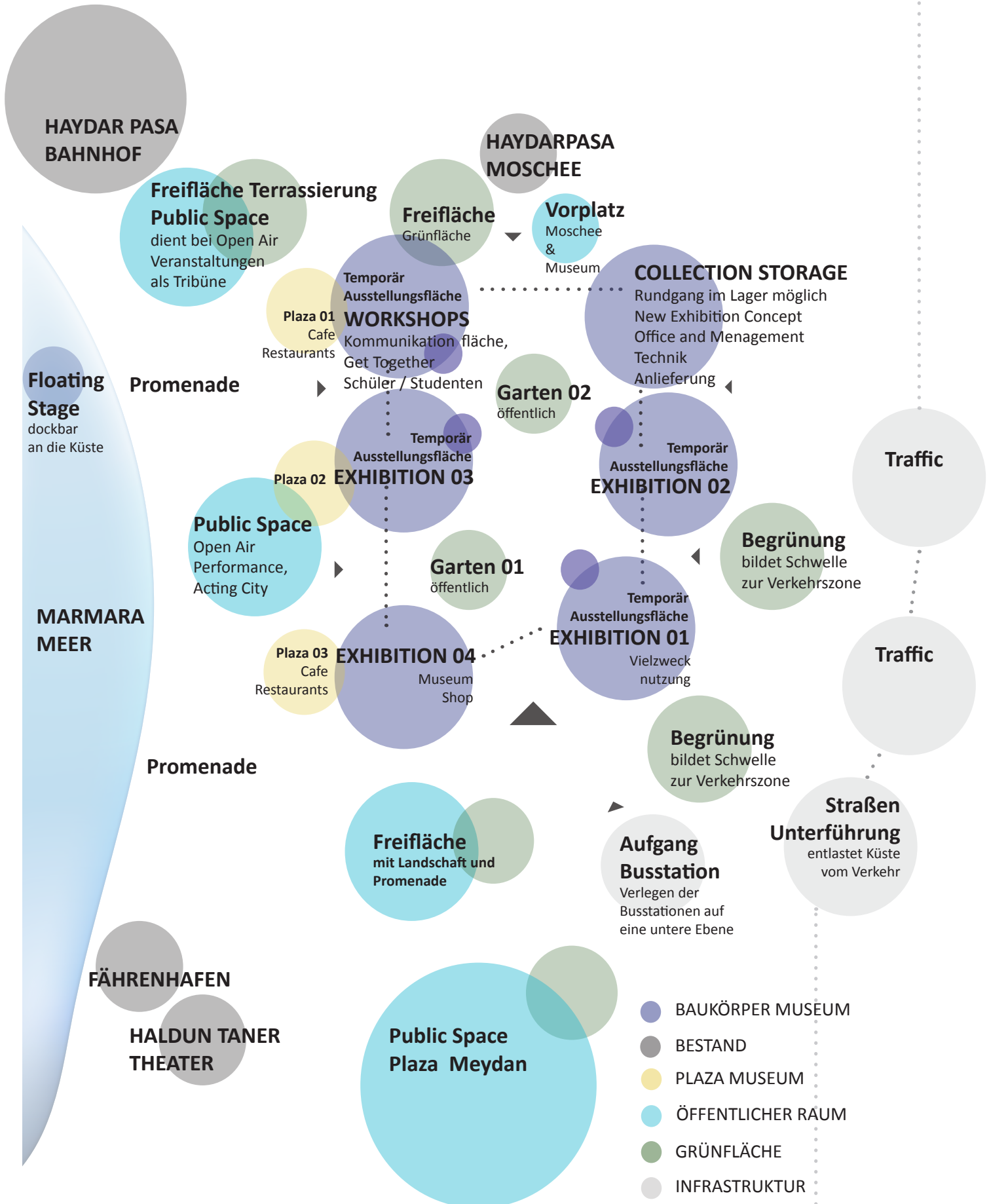
Passage

Durch die Baukörper verlaufen mehrere Fußwege. Die Fußwege sollen Passanten dazu verleiten, das Museum zu besuchen. Durch eine Wegführung zwischen den Baukörpern soll das Gefühl der Öffentlichkeit geschaffen werden. Dies wirkt einladend auf die Passanten.

Die Passagen werden Teil der öffentlichen Promenade und geleiten Passanten, je nach Entscheidung, in das Museum, auf die Küstenseite, auf die Straßenseite oder in die inneren Höfe. Schnittstellen dieser Passagen bilden einen öffentlichen Aufenthaltsraum.



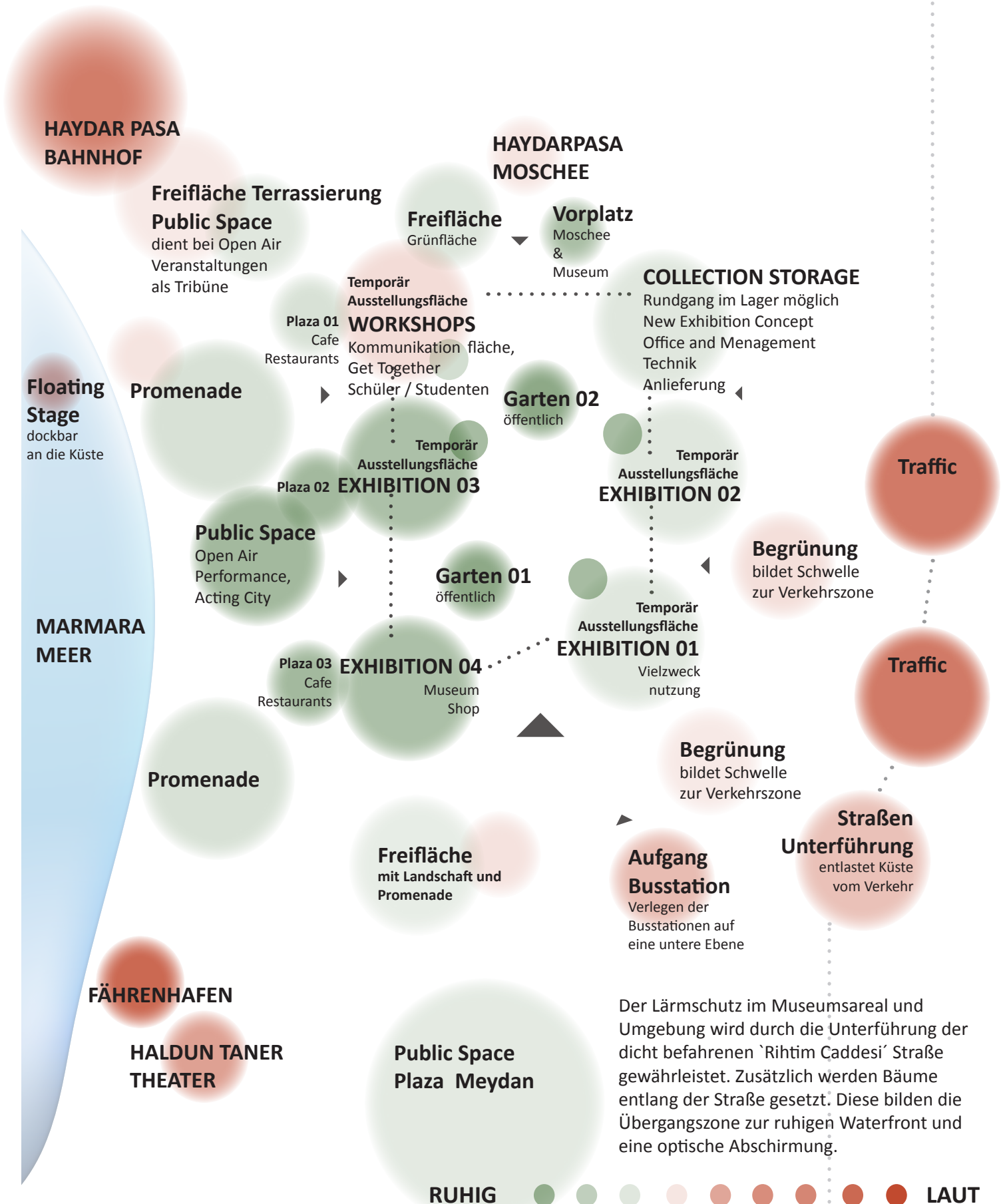
Funktionsdiag amm | Brainstorming:



'ISTANBUL GUGGENHEIM MUSEUM'

Konzeptdiagramme

Lärmdiagramm:



Der Lärmschutz im Museumsareal und Umgebung wird durch die Unterführung der dicht befahrenen 'Rihtim Caddesi' Straße gewährleistet. Zusätzlich werden Bäume entlang der Straße gesetzt. Diese bilden die Übergangszone zur ruhigen Waterfront und eine optische Abschirmung.

*" The materials of city planning are:
sky, space, trees, steel and cement;
in that order and that hierarchy." ¹⁰*

- Le Corbusier

STÄDTEBAULICHE ANALYSE ISTANBULS

Eine vielseitige Analyse der Stadtplanung Istanbul würde den Umfang meiner Diplomarbeit überschreiten. Deshalb werde ich in diesem Teil versuchen einen kurzen Einblick in die städtebauliche Entwicklung zu schaffen.

Die Stadt befindet sich in einem ständigen Prozess des Werdens. Das unkontrollierte und schnelle Wachstum hat nicht nur den öffentlichen Plätzen geschadet, sondern auch vielen Stadtteilen in ihren Funktionen, als auch ihren Aussehen.

In der folgenden Recherche war es mein Ziel, nicht nur ein Porträt Istanbul und seiner Architekturszene zu entwerfen, sondern auch die derzeitige dynamische Veränderung der Stadt widerzuspiegeln. Istanbul ist heute stark den Auswirkungen der Globalisierung ausgesetzt, so bin ich auch auf die dadurch hervorgerufenen Konflikte und Widersprüche eingegangen.

“*Istanbul'a dair en sevdiğim şey, mükemmel olmaması!*”¹¹

"Das was ich an Istanbul liebe ist, dass sie nicht perfekt ist!"

Brigitte Weber

(Vorarlberger Architektin, Brigitte Weber absolvierte 1994 ihr Architekturstudium an der Technischen Universität Wien und zog 1996 nach Istanbul. 2005 gründete sie ihr eigenes Büro, "Brigitte Weber Architects" und wurde zur ersten ausländischen Architektin, die sich in der Türkei selbstständig gemacht hat.¹²)

¹¹ http://www.mimarizm.com/makale/istanbul-a-dair-en-sevdigim-sey-mukemmel-olmaması_113931

¹² <http://www.arkitera.com/eti-et/1608/brigitte-weber1>

Urbane Dichte wird im Bezug auf die Zahl der Menschen, die in jeder km² eines 100 x 100 km Stadtgebiet dargestellt. Dichte wird größtenteils durch topographische Bedingungen und die Lage der öffentlichen Verkehrsmittel und andere Infrastruktur angetrieben, aber auch von jeder Stadt vererbten Traditionen der Stadtplanung und -entwicklung.¹³

Während hohe Bevölkerungsdichte manchmal mit armen und überfüllten städtischen Umgebungen verbunden wird, kann es auch eine höhere Lebensqualität ermöglichen und Umweltauswirkungen der Städte durch die Gewährleistung von Fuß- und Radwegen als auch durch öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern.

Istanbul besitzt mit 68.602 EW/km² insbesondere im Vergleich zu anderen europäischen Städten die höchste Bevölkerungsdichte. In einem Radius von 10km ist die Dichte mindestens 30% höher als in fast jeder anderen amerikanischen Stadt.

Die Urbane Form und Dichteverteilung einer Stadt können vollkommen unabhängig voneinander sein. Istanbul zeigt auch einen deutlichen Unterschied zwischen der europäischen und asiatischen Seite.

Im Gegensatz zur europäischen Seite ist die asiatische Seite viel homogener mit einer Dichte von rund 20.000 Einwohner pro km² während man auf der europäischen Seite sei es die höchste als auch die niederste Dichte vorfindet.¹⁴

Dichtewerte von Stadtzentren

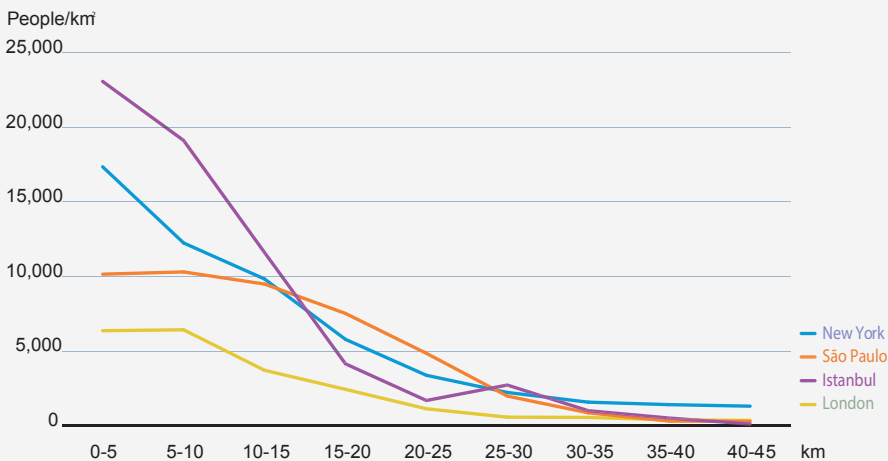


Abb.06

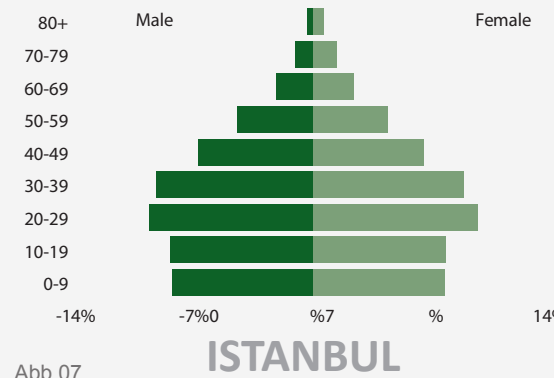


Abb.07

STÄDTEBAULICHE ANALYSE ISTANBULS

Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsanteil

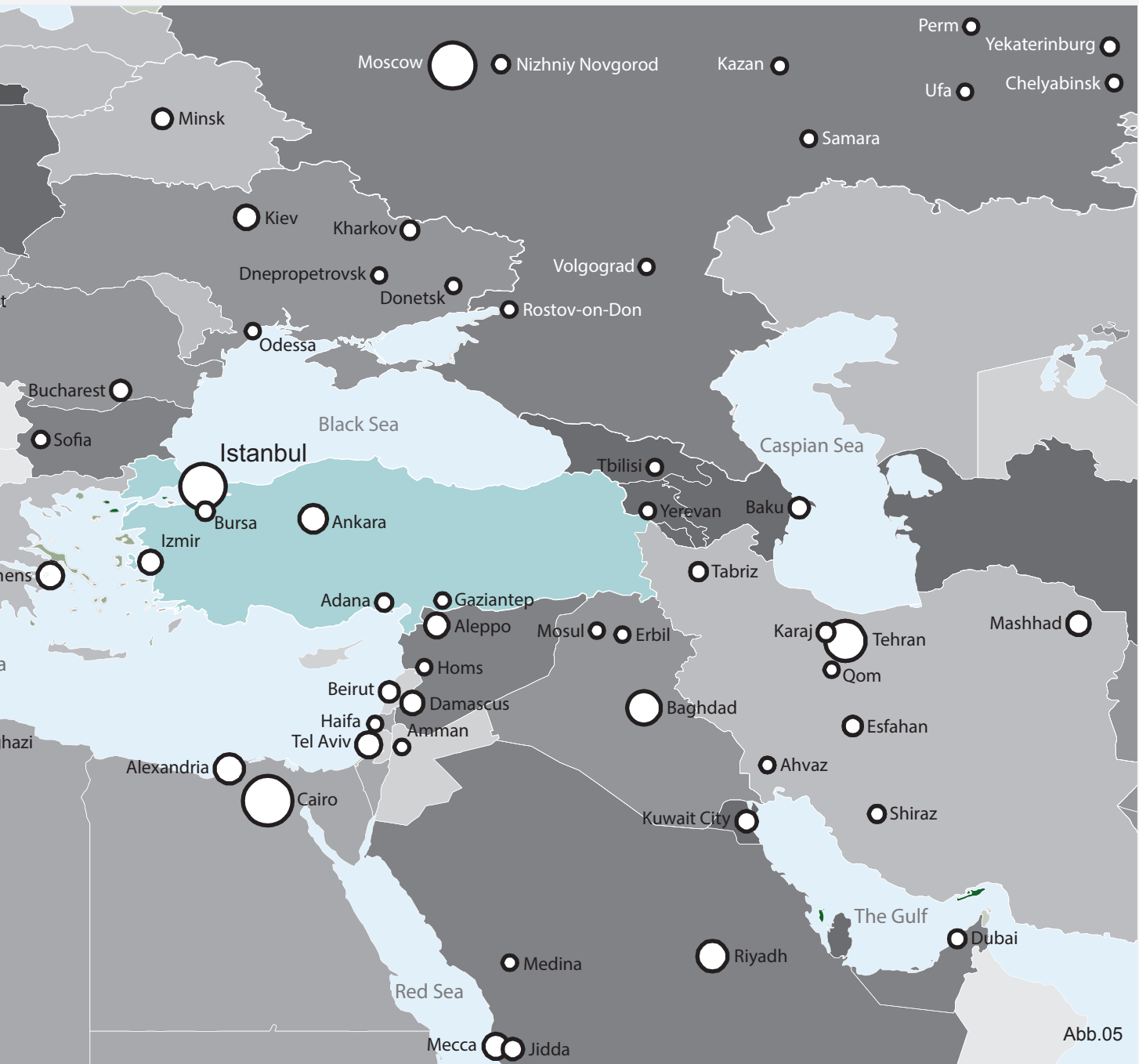
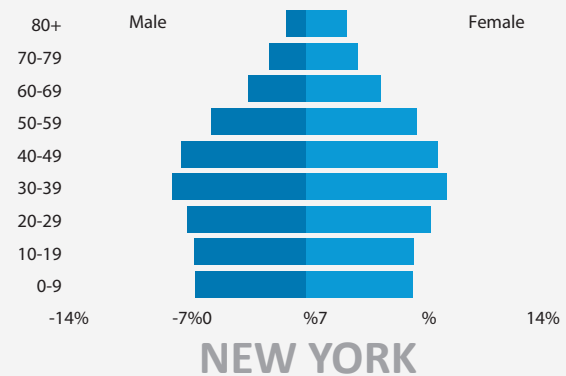


Abb.05



13 Istanbul wird grün; Arch+ Zeitschrift für Architektur und Städtebau; Ausgabe 195 Nov. 2009; S. 83
 14 Istanbul: City of Intersections; Urban Age 2009 Conference newspaper; S. 28

Offiziellen Angaben zufolge macht Istanbul's Bevölkerung heute rund ein Sechstel der 70,5 Mio. Einwohner der Türkei aus. Zwischen 1950 und 1980 stieg die Einwohnerzahl um das Dreifache auf 2,7 Mio. Einwohner an. In den darauffolgenden Jahren stieg sie sogar um 45%. Zwischen 1950 und 1980 verdreifachte sich die Stadtbevölkerung auf 2,7 Millionen, in den folgenden 30 Jahren stieg sie sogar um 450 Prozent. Schätzungen anhand des Verkehrsaufkommens gehen bereits jetzt von über 15 Millionen Einwohnern aus. Mit ca. 16 Mio. Einwohner zählt zu den 17 größten Städten der Welt.

Die bebaute Stadtfläche erstreckt sich linear entlang des Marmara Meeres und ist rund 100km lang und 20km breit.

Das korrupte Baugeschehen konnte sich in den letzten Jahren immer mehr in diese für die Stadt lebenswichtigen Naturschutzgebiete hineindrängen und sich außerhalb der Stadtgrenzen breitmachen.¹⁵

Die Kluft zwischen Arm und Reich führt heute durch den Bau von „gated communities“ außerhalb der Stadt zu einer Zersiedelung der Stadt.

Istanbul als Mitglied der weltweiten „Megacities Liga“, gilt in Europa und Mittleren Osten als Zentrum für Geschäfte, Transport, Kultur und gilt als einer der touristischen Attraktionen.

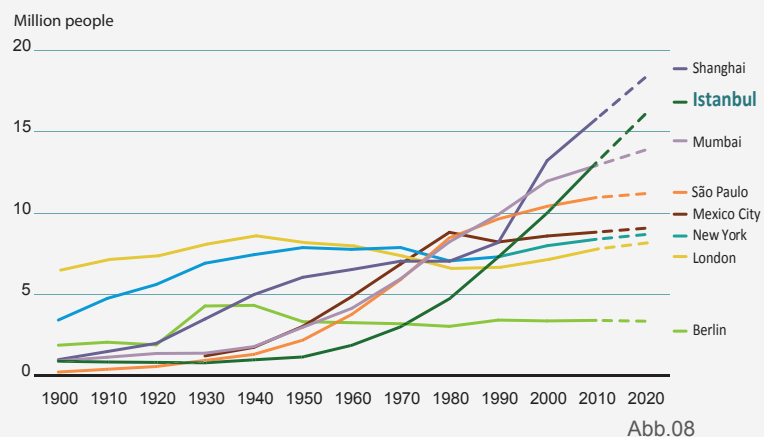
Die tatsächliche Bevölkerungsanzahl kann sowie in anderen Megastädten nicht genau berechnet werden. Selbst die offiziellen Zahlen stellen fest, dass die Bevölkerung dieser Stadt zwischen 12 bis 14 Millionen schwankt und somit überfüllter ist als 40 europäischen Ländern.

Nach dem Beginn der Landflucht nach 1950, wurde die Erhöhung der Bevölkerung von Istanbul geprägt durch illegalen Siedlungen wie Slums. Dies verursachte Ausfälle im Transport und Zerstörung der Wälder, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen und führte zu vielen städtebaulichen Problemen.

Durch den gewaltigen Zustrom der Menschen vom Land in die Stadt, wachsen Städte teilweise vollkommen unkontrolliert.

In den angeführten Darstellungen ist gut zu erkennen wie sich die Stadt vor allem in den letzten 80 Jahren entwickelt hat. Während sich die Stadt in der Antike hauptsächlich auf der europäischen Seite vergrößerte und vor allem nur die Gebiete der heutigen Bezirke Fatih, Eminönü und Beyoğlu umfasste, änderte sich dies in den 50er - 70er Jahren rasant. Durch den Zustrom ländlicher Bevölkerung entstanden informelle Siedlungen (Gecekondu) und die Stadt begann zu wachsen. Mit der Industrialisierung der Stadt, kam es in den 90er Jahren zu einer Immigration welle welche immer weiter auch in die von der Stadt geschützten Wasser - und Waldgebiete vordrang. Mit einer weiteren Immigration welle im Jahr 2000 nahm das Wachstum der Stadt unaufhaltsam seinen Lauf.

Mittlerweile sind große Flächen, der unter Naturschutz stehenden Gebiete der Stadt, bebaut. Grund dafür ist vor allem die große Kluft zwischen Armen und Reichen, die die wohlhabendere Gesellschaft in sogenannte „gated communities“ meist außerhalb der Stadt abdrängt.¹⁶

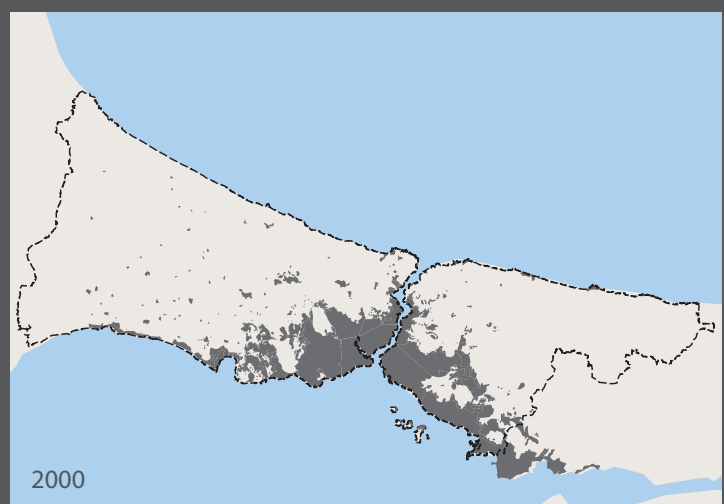
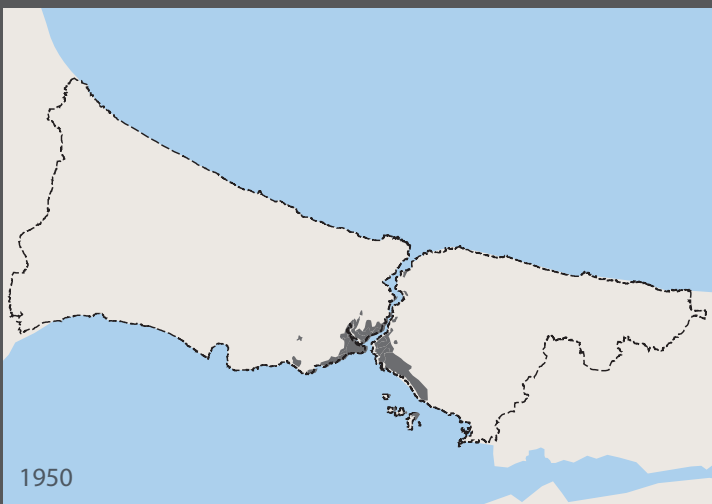
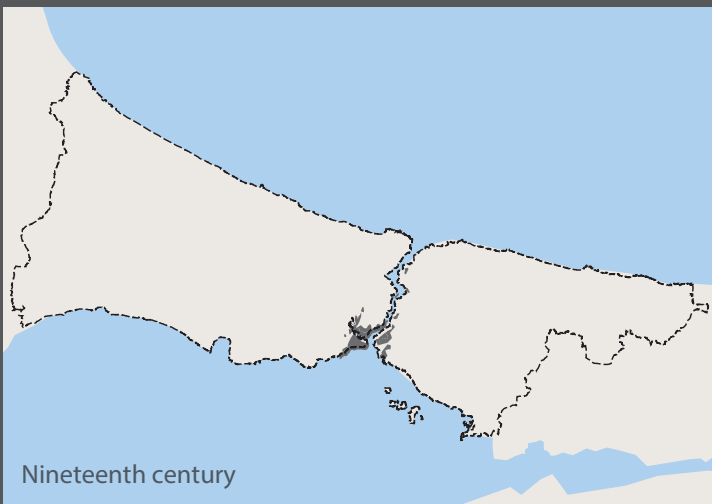
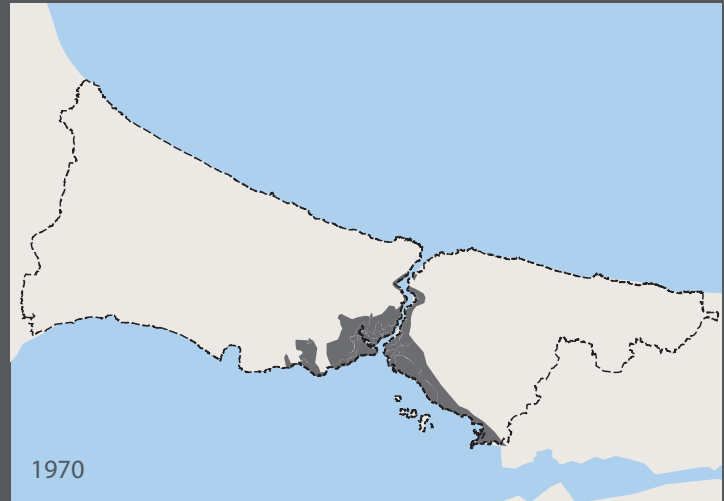


Die tatsächliche Bevölkerungsanzahl kann sowie in anderen Megastädten nicht genau berechnet werden. Selbst die offiziellen Zahlen stellen fest, dass die Bevölkerung dieser Stadt zwischen 12 bis 14 Millionen schwankt und somit überfüllter ist als 40 europäischen Ländern.

¹⁵ Istanbul: City of Intersections; Urban Age 2009 Conference newspaper;
¹⁶ Ömer Kapınak: <https://secities.net/media/objects/articles/deciphering-istanbul/tr-tr/>

bebaute Fläche 

Stadtwachstum Istanbuls von 1950 - 2000



Blick auf die dichte Bebauung Istanbuls

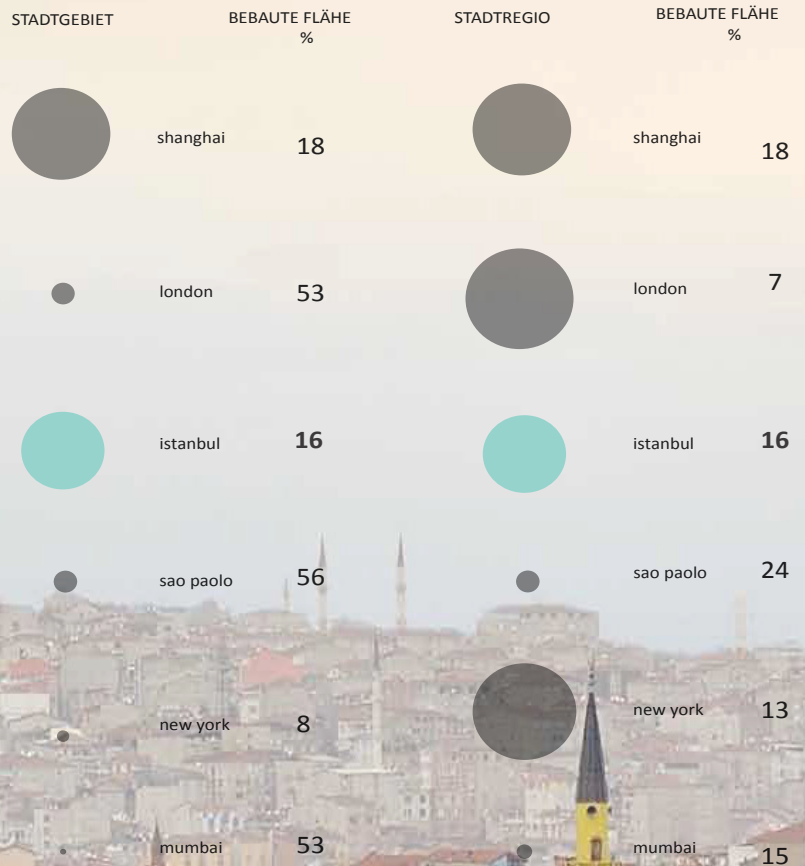
Istanbuls auffälligstes Merkmal ist die einzigartige Geographie, der größte Faktor, der die Stadt von anderen Megastädten unterscheidet. Elemente wie Hügel, Täler und die mäandrierende (kurvige) Struktur des Bosphorus bilden die beeindruckende Topographie und verkörpern die Stadt.

Bewohner Istanbuls wissen, dass sie das Ufer des Bosphorus und das Goldene Horn erreichen, wenn sie der Neigung der Tale folgen. Dabei ist es an fast jedem Hügel möglich, das Wasser zu sehen.

Dank der steigenden Topographie haben alle Menschen ohne soziale oder wirtschaftliche Klassenunterschiede einen Ausblick zum Wasser. Darüber hinaus bietet die Stadt aufgrund ihrer dynamischen Landschaft zahlreiche verschiedene Aussichten.

„Es ist schwierig eine Stadt zu beurteilen in der man seit vielen Jahren lebt. Sie gewöhnen sich an alle Details, die eine Stadt schön oder hässlich macht.“¹⁷

- Ömer Kapınak.



Quelle: <http://issuu.com/lsecities/docs/urbanageistanbulnewspaper> - 20.01.2013

„Das vorherrschende Modell von Kapitalakkumulation und -konsumtion ist zum wichtigsten Entwicklungsfaktor der Architektur geworden, das seit den 1980er Jahren die Architekten in einen ruinösen Wettbewerb um immer pompösere und protzigere Bauten getrieben hat. Sich von den anderen abzusetzen und sie um jeden Preis zu übertreffen, ist in der Architekturszene fast zum absoluten Muss geworden. Die Sehnsucht nach „Stararchitektur“ und ikonischen Bauten hat sich zum alleinigen Ziel innerhalb der Szene entwickelt. Jedoch endet dieser Profilierungsversuch zumeist in einer Sackgasse, weil alle letztendlich den gleichen oder einen ähnlichen Weg einschlagen. Zweifellos ist Istanbul, wie viele andere Städte auf der Welt, zu einer Metropole geworden, die von dieser Orientierung auf das Kapital von Grund auf verändert wurde. Wir versuchen in diesem Kontext bei jedem Projekt gewisse widerständige Aspekte zu finden, die uns von den üblichen Forderungen des Mainstreams unabhängiger machen.“ sagt Architekt Emre Arolat bezüglich den Einfluss globalen Marktkräften.

„Wie in jeder Stadt gibt es auch in Istanbul Gebiete mit unterschiedlicher Attraktivität und Lagevorteilen. Allerdings ist Istanbul vielleicht eine der Städte, wo sich diese Klassifizierungen am stärksten verwischen. Ein Gebiet mit heute kleinmaßstäblicher, meist illegal entstandener Bebauung kann sich innerhalb weniger Jahre rasant verändern. Gebäude viel größeren Maßstabs für eine einkommensstärkere Klientel können einen Gentrifizierungsprozess einleiten, der dem Gebiet innerhalb kürzester Zeit ein völlig neues Ge-

Zur Person:
Ömer Kanipak, Diplomarbeit 1994 über „Moderne Architektur im Wohnbau in den ersten Jahren der Republik“ an der TU Istanbul, danach dort Assistent. Masterstudium am Massachusetts Institute of Technology 1996. Selbständige und angestellte Arbeit in diversen Architekturbüros bis 2000. Gründung des Architekturzentrums „Arkitera“ im selben Jahr. Gründung der Fachzeitschriften „Betonart“ und „Raf“ und Publikationen über Architektur und Städtebau für arkitera.com und A10. Kanipak ist Jurymitglied internationaler Architektur Preise wie dem Mies van der Rohe Award und dem Pritzker Prize.



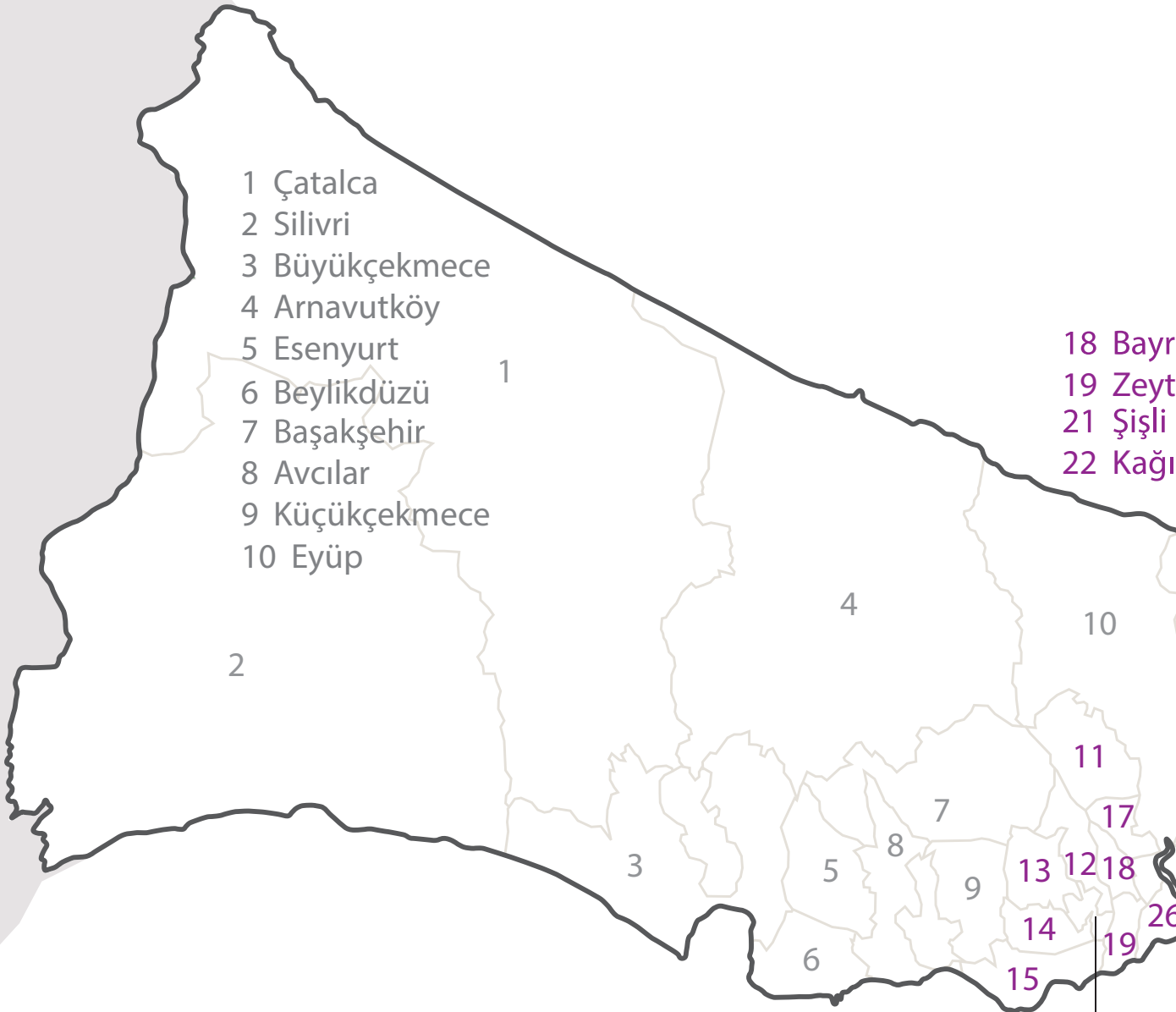
Bebek Yokusu - Besiktas

Abb. 1

Man kann nie ausschließen, dass ein hinsichtlich seines ökonomischen Werts zweitklassiges Gebiet im kommenden Jahr nicht schon in die erste Klasse aufsteigen wird. Ebenso wenig ist die Zukunft des Waldgebietes im Norden von Istanbul absehbar, das heute noch lebenswichtige ökologische Funktionen für die Stadt erfüllt, aber in fünf Jahren schon ganz anders aussehen kann. Istanbul ist eine Stadt, bei der man die weitere Entwicklung niemals vorhersehen kann und in der alles sehr schnell geht. Das ist wohl das Schicksal einer Stadt, in der es keine wirkliche Städtebaupolitik gibt, in der sich Planungsprioritäten und -entscheidungen mit jedem neuen Regierungswechsel ändern und in der diesbezüglich keinerlei gesellschaftlicher Grundkonsens besteht.“¹⁸

Zur Person:
Emre Arolat, EAA Architects, 2004 von Emre Arolat und Gonca Pasolar gegründet, Träger zahlreicher nationaler und internationaler Auszeichnungen, 2007 Veröffentlichung zum Dalaman Airport.

Die ansteigende Topographie Istanbuls bietet unerwartete Ausblicke auf den Bosphorus, das Goldene Horn und das Marmarameer.



- 1 Çatalca
- 2 Silivri
- 3 Büyükçekmece
- 4 Arnavutköy
- 5 Esenyurt
- 6 Beylikdüzü
- 7 Başakşehir
- 8 Avcılar
- 9 Küçükçekmece
- 10 Eyüp

- 18 Bayrampaşa
- 19 Zeytinburnu
- 21 Şişli
- 22 Kağıthane

- 11 Sultangazi
- 12 Esenler
- 13 Bağcılar
- 14 Bahçelievler
- 15 Bakırköy
- 16 Güngören
- 17 Gaziosmanpaşa

 Istanbul Verwaltungsgrenze seit 2004

 Zentrumsbezirke

 Restliche Bezirke

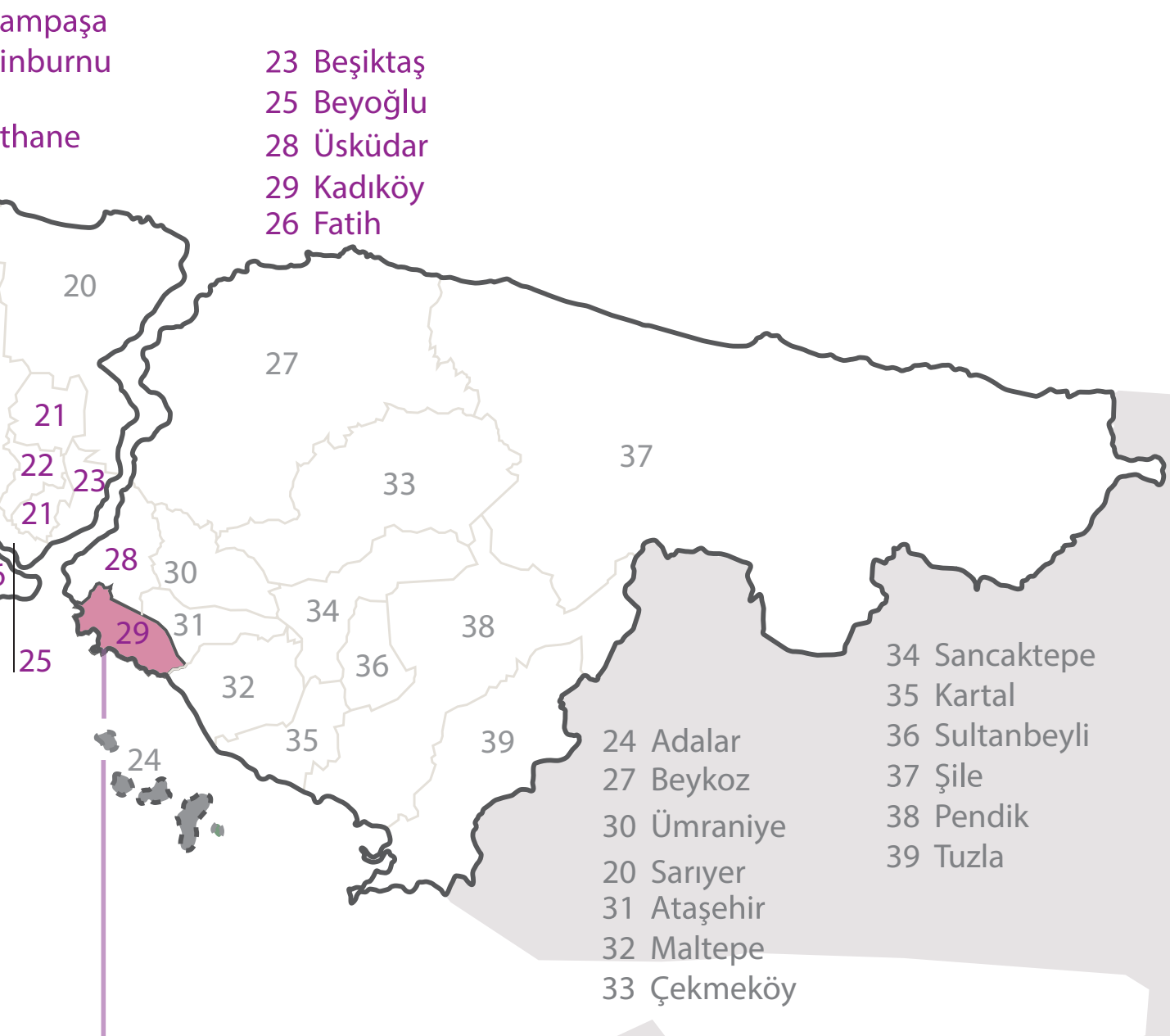


KADIKÖY

STÄDTEBAULICHE ANALYSE ISTANBULS

Wichtige Bezirke

Istanbul hat 39 Gemeindebezirke



Der öffentliche Raum

Charakteristisch für osmanische und türkische Städte ist eine komplexe Abfolge nachbarschaftlicher, religiöser und wirtschaftlicher Räume, die verschiedene Grade an Öffentlichkeit schaffen. Die öffentlichen Räume Istanbuls von allen Seiten zu analysieren würde über den Umfang meiner Diplomarbeit hinausgehen, daher werde ich hier hauptsächlich meine persönlichen Eindrücke schildern.

Die lebendige Atmosphäre auf den Straßen bestimmt den Charakter der Stadt. Häusliche, kommerzielle und Freizeitaktivitäten dehnen sich in einer natürlichen Art und Weise auf die Straßen aus, dorthin wo auch die Kommunikation stattfindet.

Als sich die Stadt immer mehr verdichtete, wurde allerdings kaum an weitere öffentliche Räume gedacht.

Leider sind heute die Freiräume vor allem durch den Fahrzeugverkehr geprägt. Ebenso sieht man, dass Ladenbesitzer ihren Arbeitsraum immer mehr auf die Straßen erweitern. (Abb.13)

Entfernt man sich weiter von den Zentren, so sieht man einen immer privateren Charakter auf den Straßen.¹⁹

Sowohl der Aufenthalt am Bosphorus, als auch der Ausblick von den Hügeln aus auf den Bosphorus, ist das Schöne an der Stadt Istanbul. Viele Menschen, die nicht nahe dem Bosphorus wohnen, fahren extra zu diesem Ort, um dort mit ihren Bekannten Zeit zu verbringen und gleichzeitig den schönen Ausblick zu genießen.



Die Küsten am anatolischen und rumelischen Ufer haben eine Länge von 90 Kilometern. Jedoch gibt es heute entlang dieser Ufer nur wenige öffentliche Räume.

Seit den 1980er Jahren bemüht sich Istanbul durch urbane Sanierungsmaßnahmen, die Küsten ästhetisch aufzuwerten und an vielen Orten für die Durchlässigkeit zu sorgen.

In den 1980er Jahren kam es zu einer Säuberung und Aufschüttung der Küsten (Abb.14). Ziel war es, Strandparks und Promenaden anzulegen. Jedoch können einige dieser Orte keinesfalls als öffentliche Räume angesehen werden.²⁰

Das Fehlen öffentlicher Räume an den beiden Küstenzonen, führt vor allem an Feiertagen dazu, dass ufernahe Parks, Plätze und andere nicht bebaute Freiräume rasch überfüllt werden.

Aufgrund der besonderen Topographie gibt es in Istanbul zahlreiche Stiegen. Einige dieser Stiegen sind mittlerweile zu einem bekannten Aufenthaltsort und Treffpunkt für viele Jugendliche geworden. Vor allem Stiegen, die einen schönen Ausblick zum Bosphorus bieten, werden bevorzugt. Diese dienen Nutzern auch als eine Art Tribüne, von der aus man den schönen Ausblick genießen kann. Bekannte Beispiele dafür sind die ‚Cihangir Stiege‘ und die Regenbogenstiege im Stadtteil Beyoglu.

Die Regenbogenstiege wurde mittlerweile schon zu einem Symbol dieses Stadtteils.



¹⁹ Istanbul wird grün; Arch+ Zeitschrift für Architektur und Städtebau; Ausgabe 195 Nov. 2009; S. 137

²⁰ Istanbul wird grün; Arch+ Zeitschrift für Architektur und Städtebau; Ausgabe 195 Nov. 2009; S. 79

Verkehrsnutzer in Istanbul

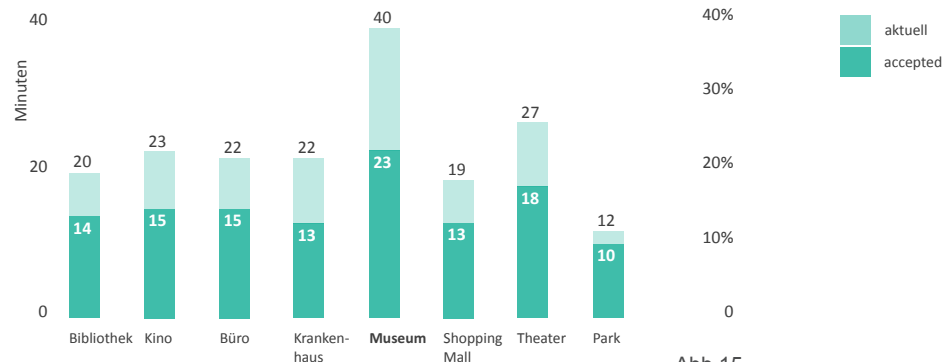
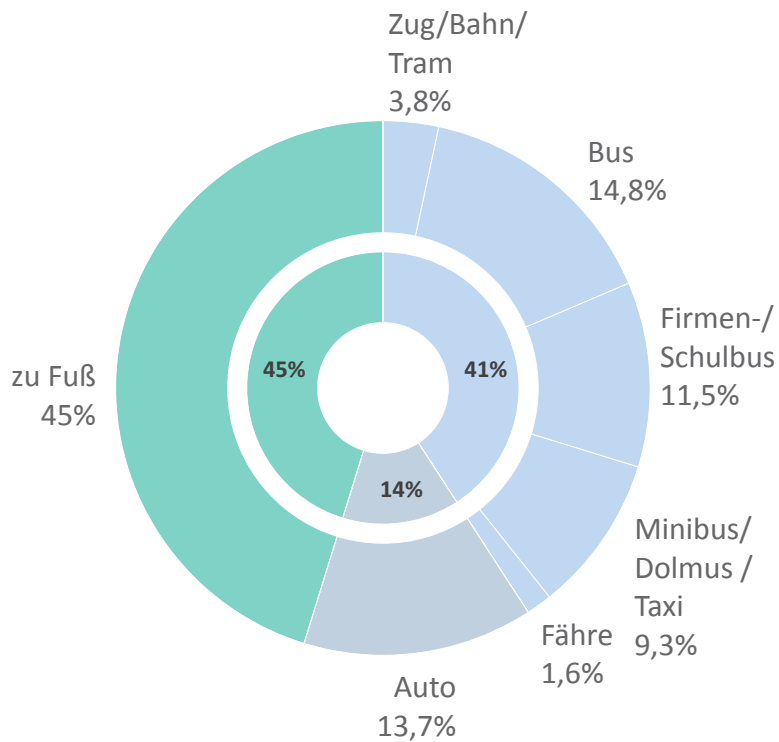


Abb.15

Das Transportsystem aus Dolmus und Minibus ermöglicht eine flexible Fortbewegung in Istanbul. Die Fahrzeuge zirkulieren auf vordefinierten Routen, an denen Passagiere an jedem beliebigen Punkt zu- bzw. aussteigen können. Es gab bisher keinen Übersichtsplan dieses komplexen Liniennetzes.²¹



Das Architekturbüro Superpool hat das unübersichtliche Netz der Minibüse und Sammelbüsse (Dolmus) dokumentiert und visualisiert. Dies ist wichtig für zukünftige Weiterentwicklungen und Verbesserungen zu schaffen.

Abb.16

²¹ http://v0.urban-ange.net/publications/news/papers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.42

„ Was bedeutet es für diese vergrößtädterte Welt, wenn die Bewohner bei jeder Gelegenheit aus der Großstadt flüchten - in Welten entgegengesetzten Charakters, in die freie Landschaft, aufs Dorf oder in Orte vorindustrieller Kultur, - um sie durch Wochenendverkehr und Zweitwohnungen rasch und sicher zu zerstören.“²²

- Roland Rainer

Die grünen Seiten Istanbuls

Das schnelle Wachstum verdrängt Grünflächen und öffentliche Flächen der Stadt

Nach einem Bericht des World Cities Kulturforum im Jahr 2013, besteht zwischen öffentlichen Plätzen Istanbuls, in Bezug auf die Grünflächen, im Vergleich zu anderen Metropolen der Welt, ein ernster Unterschied.

So wie man der Infografik entnehmen kann, machen öffentliche Grünflächen wie Parks und Gärten nur 1,5 % der Stadt Istanbul aus.

Nicht nur im Vergleich zu Paris und New York ist dieser Wert deutlich gering, sondern auch verglichen mit anderen untersuchten Städten wie Bogotá und Seoul.

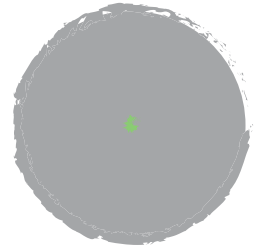
Istanbul kann aus der Ferne ziemlich grün aussehen, jedoch bezieht sich die Studie auf „öffentliche Grünflächen“, also zugängliche Grünflächen in besiedelten, städtischen Siedlungen Istanbuls.

Laut den IBB Angaben bestehen von der fast 5,5 Milliarden Fläche etwa 77,5 Millionen aus öffentlichen Grünflächen

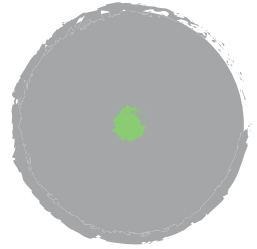
Die Menge an Grünfläche pro Kopf ist nicht sehr erfreulich.

Der von der Weltgesundheitsorganisation empfohlene und von den Vereinten Nationen und der Food and Agriculture Organization angenommene Mindestsatz an Grünfläche beträgt 9% pro Person, jedoch liegen die Werte in Istanbul mit 6% pro Person deutlich darunter.²³

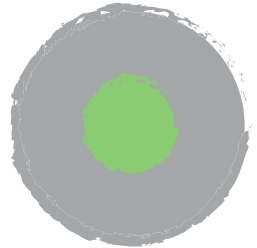
ISTANBUL
1,5 %



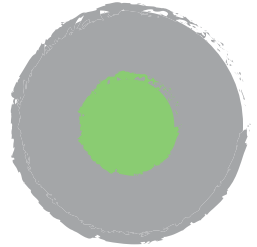
BERLIN
14,4 %



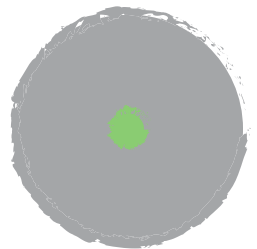
LONDON
38,4 %



HONG KONG
41 %



NEW YORK
14 %



PARIS
9,1 %

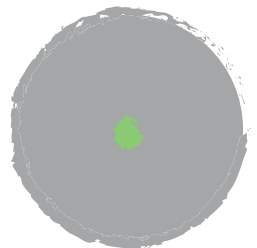


Abb.17

Die grünen Seiten Istanbuls

Das schnelle Wachstum verdrängt Grünflächen und öffentliche Flächen der Stadt

Istanbuls Bevölkerungsanteil stieg seit dem Jahre 1950 um mehr als 1000% an. Das ist der höchste Anstieg aller 78 Metro - Städte der OECD Länder. Doch das Wachstum der letzten Jahre hat auch seinen Preis.

Ein so schneller Bevölkerungszuwachs in so kurzer Zeit bringt auch negative Folgen auf die Stadtentwicklung.²³

Durch immer weniger werdenden Grünflächen gibt es kaum noch Rückzugsgebiete für die Einwohner der Stadt.

Die Grünflächen der Stadt sind jedoch mit der steigenden Zahl der Einwohner nicht mitgewachsen. Kleinere Parks oder Bäume wurden über die Jahre zum Opfer unkontrollierter - spekulativer - urbaner Entwicklung.

Istanbul steht im Vergleich mit anderen Metropolen in Bezug auf Grünflächen eher schlecht da. Die Metropole ist dicht bedeckt mit Betongebäude. In bestimmten Stadtteilen fast unmöglich auch nur einen Baum zu finden. Laut IMM (Istanbul Metropolitan Municipality) gibt es in Istanbul zurzeit nur etwa 6,4 Quadratmetern Grünfläche pro Einwohner wobei der Durchschnitt in Europa bei etwa 10 Quadratmetern pro Einwohner liegt. Erhan Demirdizen, Präsident des Ministeriums für öffentliche Arbeiten meinte, dass die durchschnittliche

Grünflächen pro Einwohner mindestens bei 10m² liegen sollte. Den Einwohnern in Europa stehen Flächen von bis zu 20m² / Einwohner zur Verfügung.

Grünflächen haben nicht nur ästhetische Vorteile. Bei einer Vielzahl an Bäumen verbessert sich spürbar die Luftqualität und macht seine Umfeld lebenswerter. Grünflächen schützen auch vor zu hoher Luftverschmutzung und regulieren das Klima. Zusätzlich bieten Parks notwendige Rückzugsflächen für die Bevölkerung. Sei es zum Erholen, als auch bei Erdbeben als sichere Freiflächen.

Laut IMM sind in diesen 6,4m² jedoch nicht nur öffentliche Parks und Liegewiesen, sondern auch grüne Bereiche an Straßenränder und Kreuzungen, die als passiv betrachtet werden und in die Berechnung daher eigentlich nicht miteinbezogen werden sollten. Der Stadtbehörde Istanbuls sei das Problem auch nicht unbekannt. Nun versuche man die Grünfläche - dem europäischen Durchschnitt wert anzupassen. Vergleich zu anderen Städten: Amsterdam 45.5m², Rome 45.3m², Stockholm 87.5m², New York 29m², London 27m².

Betrachtet man die Stadt von oben, so kann man die wenigen einzelnen Bäume zwischen den Gebäuden schon fast zählen. Die wenigen Grünflächen in der Stadt gehören meist zu Militärzonen, Palast Gärten, historische Gebiete, Friedhöfe oder Mausoleen.²⁴ Kerem Ates, Generalsekretär des türkischen Umwelt - und Forstvereins meint: „Die Grünflächen Istanbuls sind dabei voll-kommen zu verschwinden sozusagen ohne Sauerstoff und wird durch das Verschwinden der Grünflächen und Bäume und der unkontrollierten Urbanisation, unter den sub - Saharen Temperaturen in den Sommermonaten stark leiden.“²⁵



Bebek Park befindet sich direkt am Bosphorus Ufer des Bebek, Istanbul. Es ist eines der schönsten Parks in Istanbul.

23 http://v0.urban-ae.net/publications/nwspapers/istanbul/media/UrbanAgelIstanbulNewspaper_en.pdf; S. 38

24 <http://www.tuerkei-news.de/10017/zu-wenige-gruenflaechen-in-istanbul/>

25 <http://huarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=11926014&p=2>

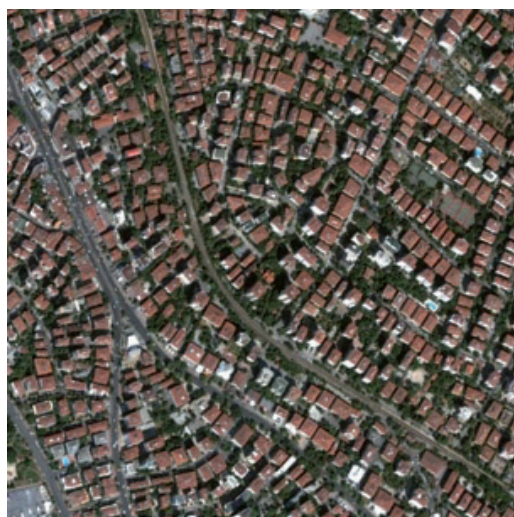


NENEHATUN Esenler 68,602 pp/km²

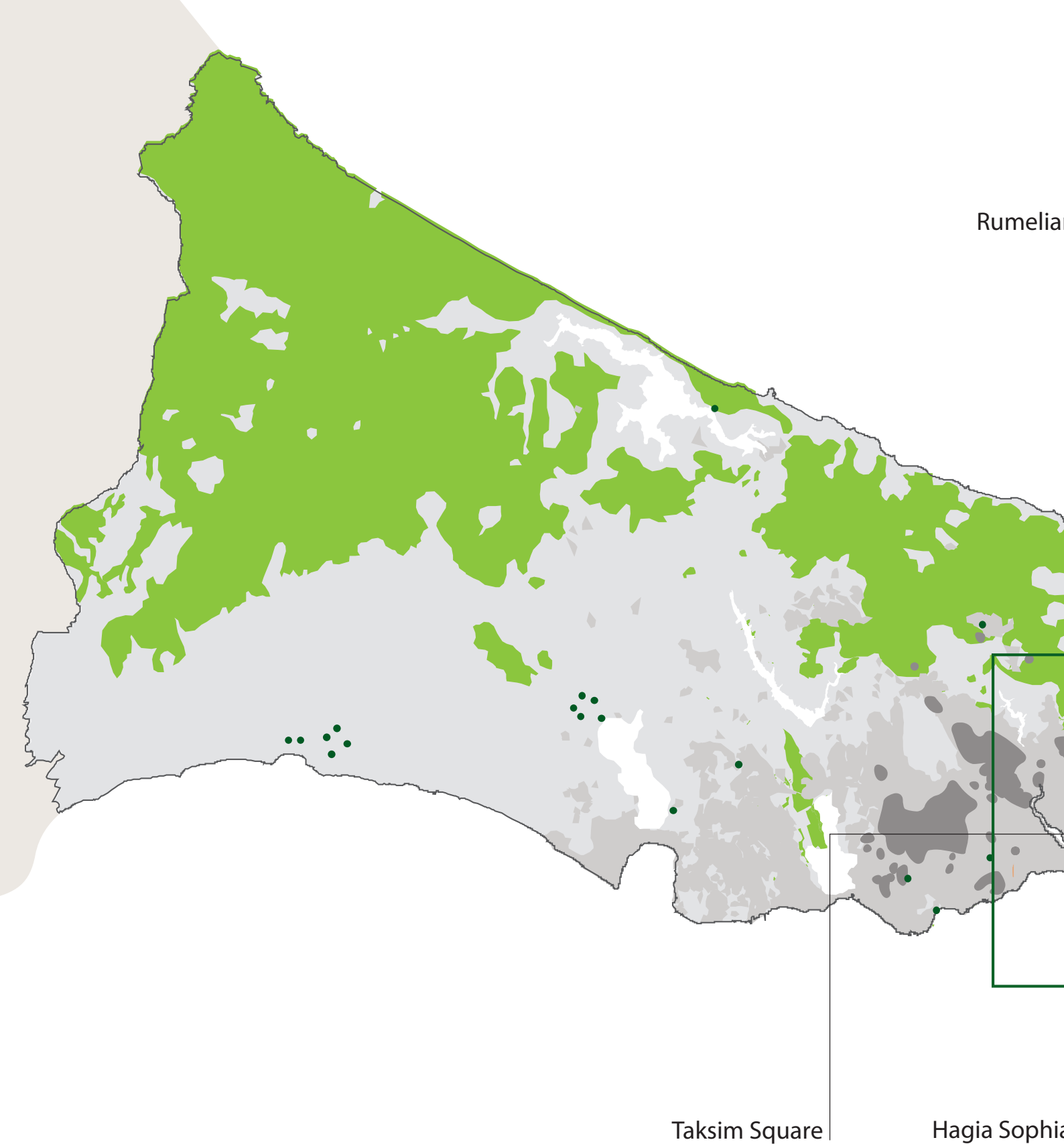


CUKURCUMA BEYOGLU 23,383 pp/km²

Abb.19



FENERBAHÇE KADIKÖY 32,422 pp/km²



Rumelia

Taksim Square

Hagia Sophia

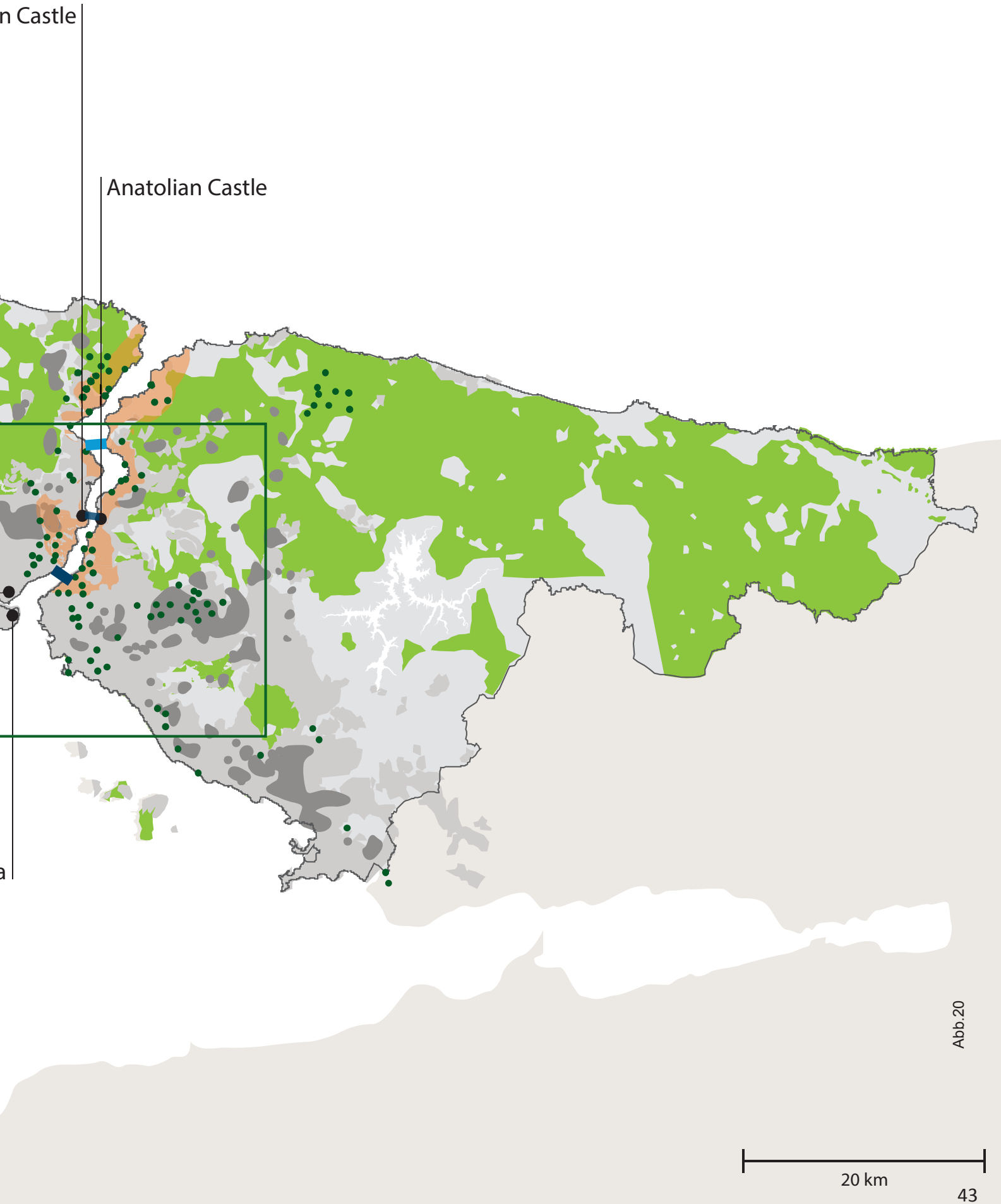
- Istanbul municipality
- Built-up area
- Informal settlement
- Green
- Conservation area
- Water
- Bridge (existing)
- Bridge (in discussion)
- Historical monument
- Gated community

Die dritte Brücke Istanbuls, die den Bosphorus überspannt ist bereits am 26. August 2016 eröffnet worden und wurde benannt nach dem osmanischen Sultan Selim I. Die Yavuz Sultan Selim Brücke verbindet die großen nördlichen Istanbuler Stadtbezirke Sarıyer auf der europäischen Seite des Bosphorus und Beykoz auf der asiatischen Seite.



Die grünen Seiten Istanbuls

Innerstädtische Grünfläche





Wenn man von den Grünflächen Istanbuls spricht, ist es nicht unwichtig die Gezi Proteste im Jahr 2013 zu erwähnen.

Der Gezi Park liegt direkt am Taksimplatz, im Zentrum der Metropole. Der Park ist eine der letzten öffentlich zugänglichen Grünflächen Istanbuls.

Am 17. Mai 2013 wurden fünf Bäume aufgrund der vorgenommenen Bauarbeiten entwurzelt. Laut Behörden wurden diese Bauarbeiten im Rahmen des im Jahr 2011 beschlossenen Projekts „Taksim als Fußgängerzone“ durchgeführt.

Daraufhin sammelten sich Demonstranten am Gezi Platz und besetzten ihn, um die Bebauung des Parks zu verhindern.

Die Demonstranten fassten das Bauvorhaben als Teil einer fortgesetzten Umweltzerstörung zugunsten der wirtschaftlichen Entwicklung auf.

Doch die Anzahl der Demonstrierenden stieg in den folgenden Tagen aufgrund von Übergriffen der Polizei. Die Demonstration der Naturliebhabenden wandelte sich zu einem Protest gegen die ausgeübte Polizeigewalt bzw. die Regierungspolitik.

Während der Proteste konnte man auch beobachten, dass Fassaden und öffentliche Plätze als Kommunikationsmittel genutzt wurden.

Die Gezi Proteste verdeutlichen die enge Beziehung zwischen Architektur, Soziologie, Wirtschaft und Politik. Die Gezi Erfahrung bestätigt die Notwendigkeit der Wiedererkennung und Neudefinition des öffentlichen Raumes.

Aus meiner Sicht wäre es nicht übertrieben zu sagen, dass die Bewohner Istanbuls durch die Gezi Proteste die Wichtigkeit der öffentlich zugänglichen Grünflächen neu entdeckt haben.



‘Stehender Mann’ auf türkisch ‘Duran Adam’ Erdem Gündüz. Er wurde zu einer Ikone des friedlichen Widerstandes. Am 17. Juni, nach der Räumung des besetzten Geziparks durch die Polizei, protestierte er indem er acht Stunden lang schweigend und regungslos auf dem Taksimplatz stand.

Abb.25

Die grünen Seiten Istanbuls

Gezi Park | 2013



Abb. 22



Abb. 24

PROJEKT AREAL

KADIKÖY, Rihti

Koordinaten: 40°99'N / 29°03E



Fläche : 25,20 km²

Küstenlänge : 21 km

Bevölkerung: 482.571

Bevölkerungsdichte: 12.001 Einwohner je km²

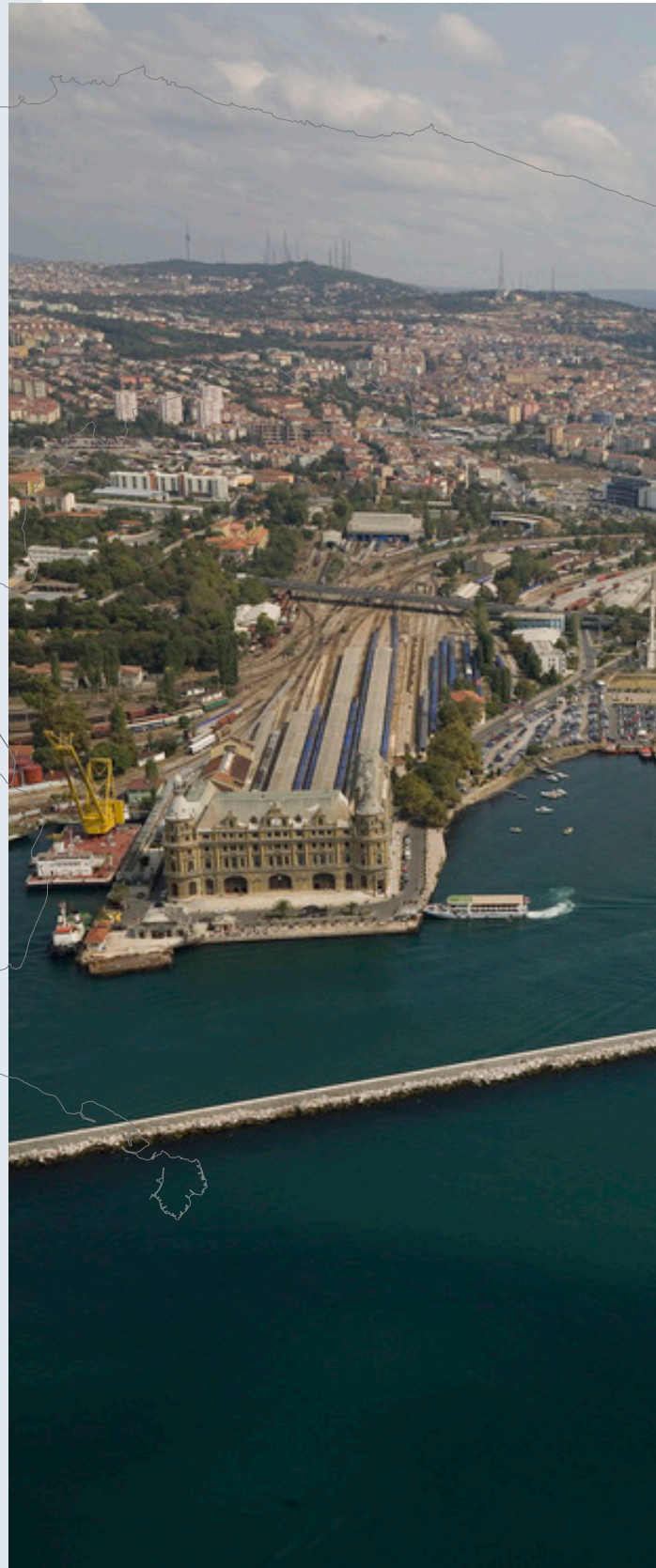
Kadiköy ist der wichtigste Stadtteil der asiatischen Seite Istanbuls.

Durch seine Fährhäfen gewährleistet sie den Transport der täglich rund 30.000 Pendler auf die europäische Seite der Stadt.

Die wichtigste Fährstation im asiatischen Teil liegt in Kadiköy.

Nicht nur die Fährlinien haben einen großen Stellenwert, sondern auch die U-Bahn Station der M4.

Außerdem befindet sich am Kalamis Ufer ein großer Yachthafen. ²⁶



²⁶ <http://www.kadikoy.bel.tr/Kadikoy/Cografik-sonum>

KADIKÖY



Abb. 26

Kadiköy wird als Vielvölkerbezirk in Istanbul hoch geschätzt. Die Art und Lebensweise sowie die Toleranz und Bildung der Bevölkerung ist in Kadiköy hoch angesehen.²⁷

Kadiköy zählt zu den ältesten Stadtteilen Istanbuls. Die erste Siedlung ist geschichtlichen Funden zufolge um 5500– 3500 v Chr. entstanden.

Chalcedon wurde 685 v Chr. von den Griechen erbaut, erst später im Jahre 667 v Chr. begann man mit dem Bau von Byzanz. Die Tatsache, dass die Griechen die gute strategische sowie gleichzeitig geschützte Lage des Goldenen Horns nicht schon früher erkannten und Chalcedon (das heutige Kadiköy) zuerst besiedelten, machte Kadiköy unter dem Namen die „Stadt der Blinden“ bekannt.²⁸

Bis ins Jahr 1353 wurde Kadiköy von Byzantinern, Römern, Persern sowie Arabern und Türken besiedelt. Im selben Jahr fiel Kadiköy in osmanische Herrschaft. Erst ein Jahrhundert später, 1453, wurde Konstantinopel erobert. Zur Zeit der Eroberung, war Kadiköy ein ländliches Gebiet, außerhalb der Protektion der eigentlichen Stadt Istanbuls. Die älteste Moschee befindet sich somit in Kadiköy, rund 100 Jahre bevor die erste Moschee in Konstantinopel errichtet wurde.

Der Name Kadiköy heißt übersetzt „ Richtersdorf“. Die Siedlung erhielt den Namen aufgrund der Schenkung Kadiköys des Sultans Mehmed an den Richter Hıdır Bey (Kadi).

Nach dem ersten Weltkrieg und somit auch dem Ende des Osmanischen Vielvölkerreichs, besetzten die Alliierten die Siedlung. Erst nach der Befreiung und anschließenden Gründung der Republik Türkei wurde Kadiköy zum Stadtbezirk Istanbuls. Mit Ende 1945 stabilisierte sich die wirtschaftliche Lage und es entstanden neue Krankenhäuser, Schulen, kulturelle Einrichtungen wie Theater, Kinos, Hotels und Restaurants.

Beginnend mit dem Jahre 1950 entwickelte sich auch Kadiköy in den letzten Jahrzehnten stark und zählt heute ca. 700.000 Einwohner. Die Anziehungskraft Kadiköys stieg in den letzten Jahren stark an, vor allem hauptsächlich wegen der gewachsenen urbanen Lebensqualität und der modernen und offenen Lebensweise der Bewohner.

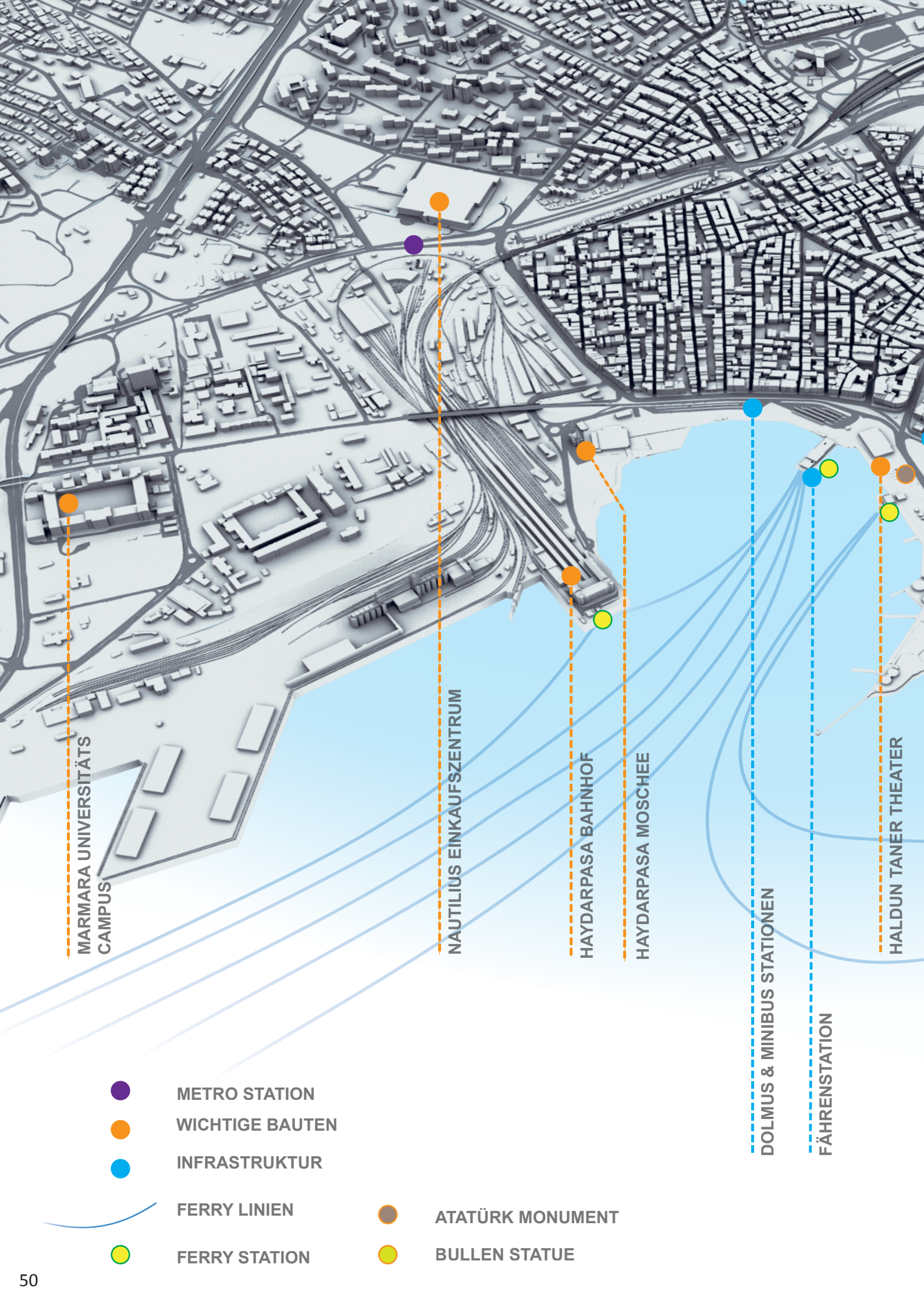
Aufgrund der kulturellen Vielfalt über die letzten Jahrhunderte, besitzt Kadiköy heute nicht nur Moscheen, sondern auch Kirchen und Synagogen.





Abb.27

Kadiköy Pier
Zugang zum Metro
im Hintergrund der Hauptbahnhof Haydarpasa



MARMARA UNIVERSITÄTS
CAMPUS

NAUTILIUS EINKAUFSZENTRUM

HAYDARPASA BAHNHOF

HAYDARPASA MOSCHEE

DOLMUS & MINIBUS STATIONEN

FÄHRENSTATION

HALDUN TANER THEATER



METRO STATION



WICHTIGE BAUTEN



INFRASTRUKTUR



FERRY LINIEN



FERRY STATION



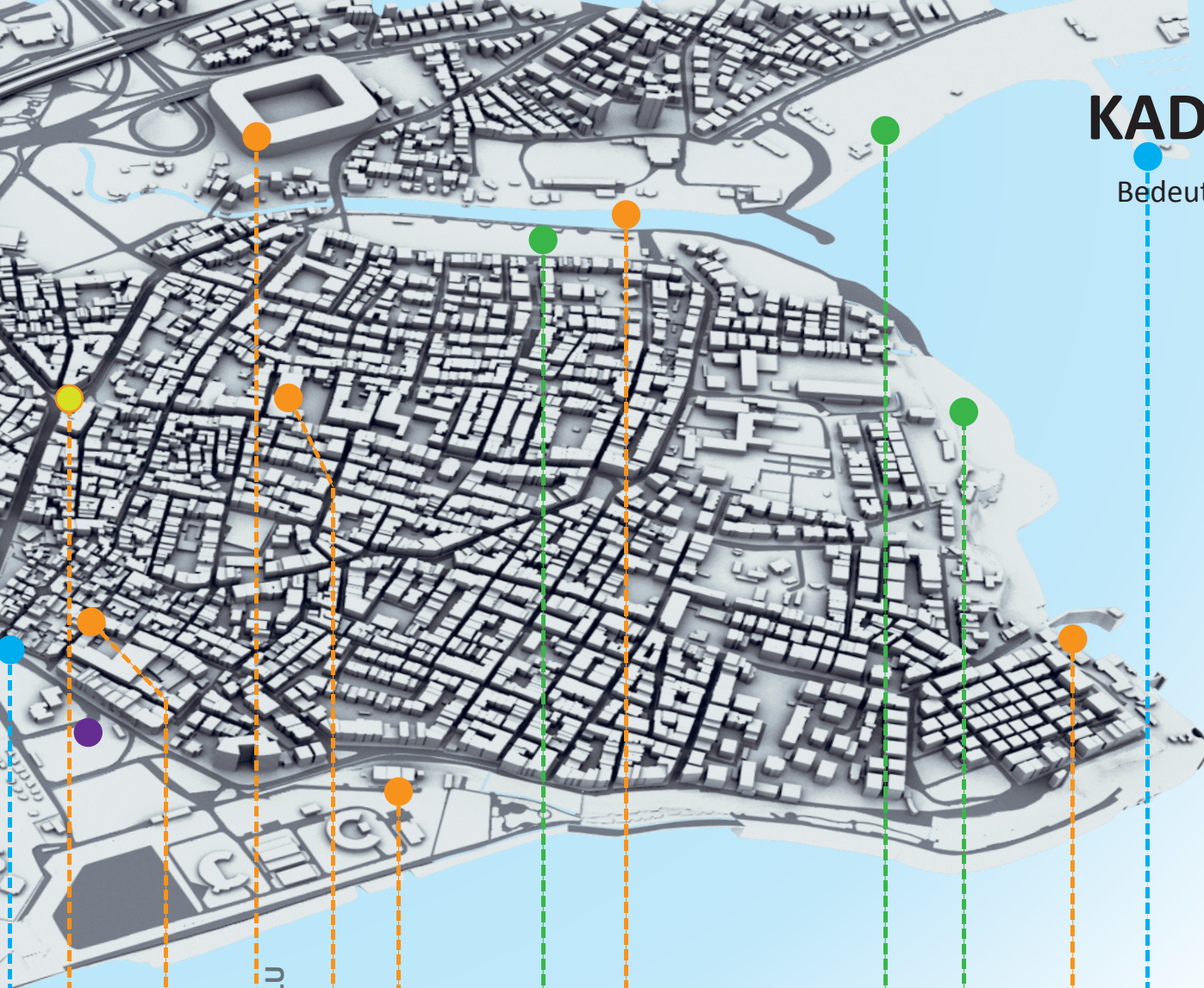
ATATÜRK MONUMENT



BULLEN STATUE

KADIKÖY

Bedeutende Orte



NOSTALGIE TRAM

BULLEN STATUE
ZENTRUM

FISCHMARKT

FENERBAHCE SÜKRU SARACOGLU
STADION

SÜREYYA OPERNHAUS

STADTVERWALTUNG

YOGURTCU PARK

KURBAGLI DERE

KALAMIS PARK

MODA PARK

MODA SAILORS CLUB

KALAMIS MARINA



Abb. 28



Abb. 29



Abb. 30



Abb. 31



Abb. 32



Abb. 33



'BAGDAT CADDESİ'
Einkaufsstraße; Nach Wichtig eit kann sie als asiatisches Gegenstück zur İstiklal Caddesi im europäischen Teil verstanden werden.



'T3 - NOSTALJIK TRAMVAY'
Nostalgiestraßenbahnlinie T3



'BALIKCILAR CARSISI'
bekannter Fischmarkt



'BOGA HEYKELİ'
Bronzene Stierskulptur; mitten auf der großen zentralen Kreuzung im Geschäfts- und Ausgeviertel von Kadıköy.



SÜKRÜ SARACOĞLU
STADION (SK FENERBAHÇE)



HAYDARPAŞA
HAUPTBAHNHOF

Bedeutende Orte in der Nachbarscha



Abb. 34



Abb. 35



Abb. 36



Abb. 37



Abb. 38



Abb. 39



ATATÜRK MONUMENT



STREET ART



SPIELZEUG MUSEUM



BARIS MANCO MUSEUM
Baris Manco: eine der bedeutendsten Personen der türkischen Musikgeschichte.



SÜREYYA
OPERNHAUS



HALDUN TANER
THEATER

Der Seeverkehr gewann in den letzten Jahren eine bedeutende Rolle in Istanbul. Besonders für den Bezirk Kadıköy sind dessen wichtige Fährhäfen, die den Transport der täglich rund 30.000 Pendler auf die europäische Seite gewährleisten.

Außer den Linienverbindungen der Türkischen Schifflinien (Türkiye Denizcilik İşletmeleri), setzte die Großstadtverwaltung Istanbul "Istanbul Deniz Otobüsleri- IDO" (Istanbul Seebusse) auch sehr gute Linienverbindungen mit Katamarans und Ferries ein.

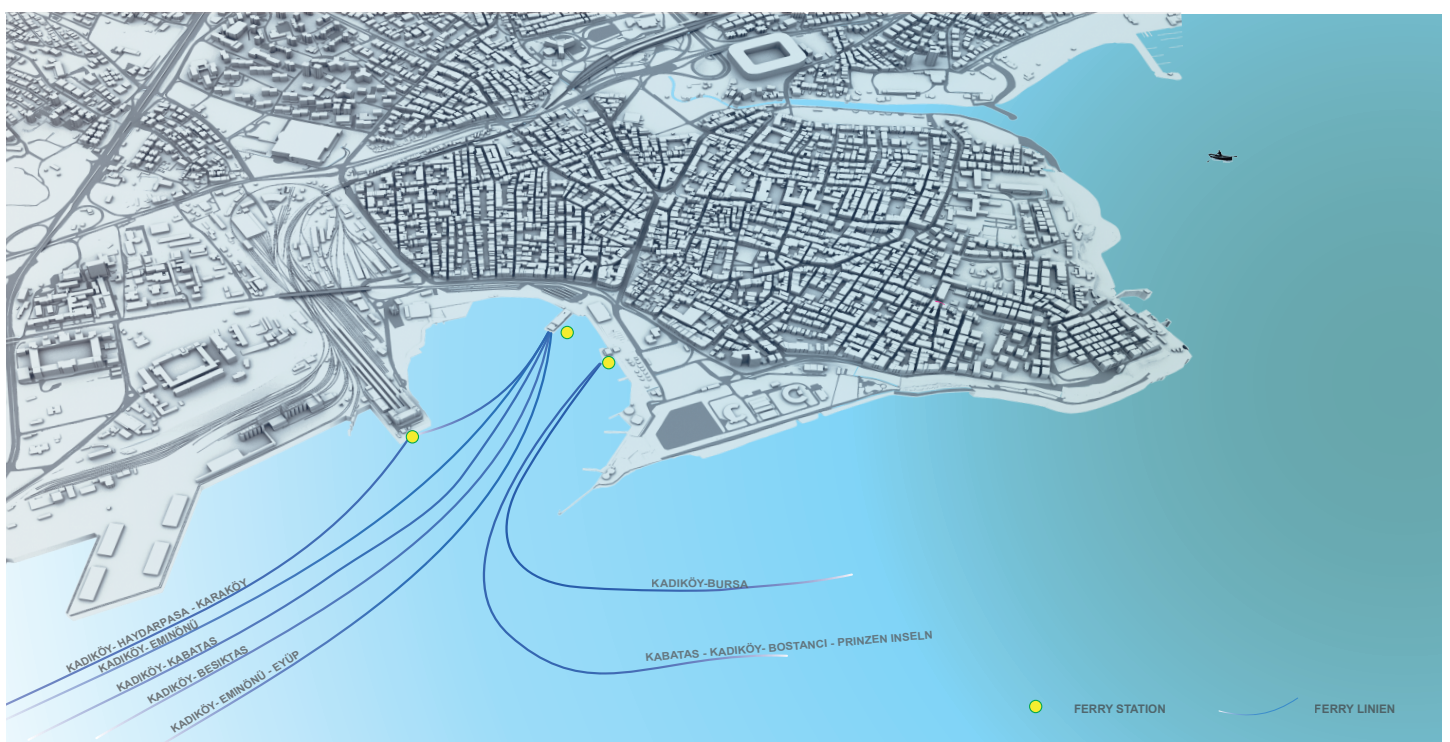
Die Geschichte der türkischen Schifffahrtslinien geht bis zum 19. Jhd. zurück. Die ersten Schiffverbindungen waren nur zwischen Kadıköy und Adalar, später fingen Fahrten zwischen Galata – Haydarpaşa, Beşiktaş – Üsküdar – Haydarpaşa an. Die Verwaltung, die damals an die Engländer übertragen wurde, wurde nach der Gründung der Türkischen Republik wieder übernommen. Im Jahre 1993 wurde das Unternehmen privatisiert. Das Kapital des Unternehmens gehört dem Staat.²⁹

Die Schifffahrt wurde durch den Bevölkerungszuwachs keine Reise mehr, sondern ein wichtiger Teil der Infrastruktur.

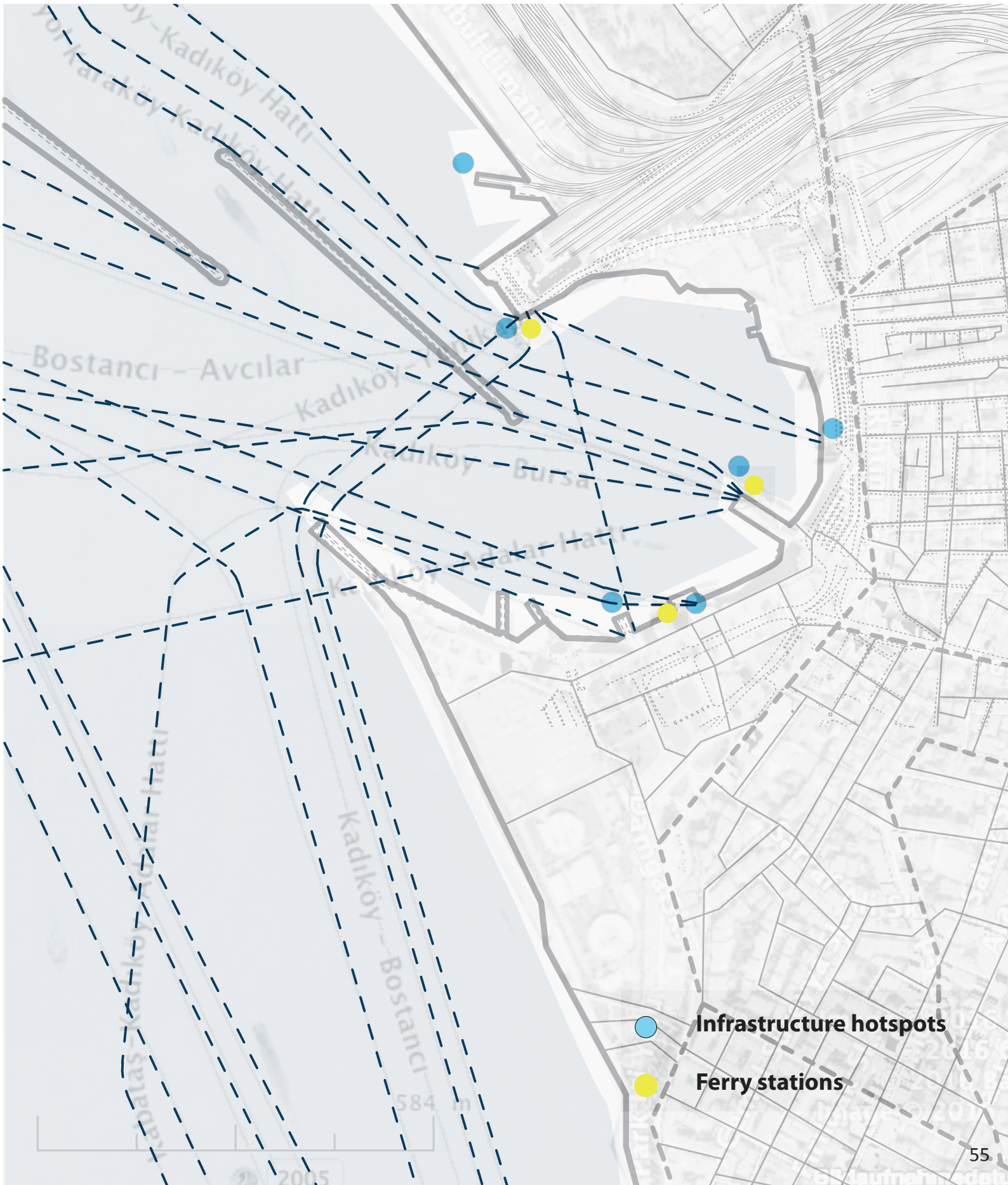
Der „Haydarpaşa Limanı“ in Kadıköy ist ein wichtiger Hafen, der mit einer Fläche von 55.000 Quadratmetern der Haupthafen im asiatischen Teil Istanbuls ist. Vom Hafen gibt es eine Zugverbindung zum nächstgelegenen Kopfbahnhof Haydarpaşa.³⁰ Die Fährlinie aus Kadıköy führt unter anderem zum europäischen Stadtteil, wie zum Beispiel nach Kabatas, Besiktas, Eminönü und Bakirköy. Zusätzlich gibt es ebenso eine Verbindung zu den Prinzeninseln.



Abb.40



29 [http:// www.mymerhaba.com/de/main/content.asp_Q_id_E_1109](http://www.mymerhaba.com/de/main/content.asp_Q_id_E_1109)
 30 http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Istanbul#Seeverkehr



Bevor man von dem Haydarpasa Bahnhof berichtet, muss man zuerst das Stadtviertel Haydarpasa näher erwähnen.

Die Person Haydar Pasa war der Großwesir Selims des III. und sein Name wurde diesem Viertel zu seinen Ehren gegeben.

Der Hauptbahnhof wurde 1906 errichtet. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde der Bahnhof dank der sehr guten Beziehungen der Deutschen mit den Osmanen ein Teil des Bagdadbahnprojekts. Der Bahnhof wurde von deutschen Architekten entworfen. Obwohl der Bahnhof auf der asiatischen Seite Istanbuls liegt, ist er in einem modernen Stil erbaut worden.

Im Gegensatz wurde der sich auf der europäischen Seite befindliche Bahnhof in einem orientalischen Flair errichtet.

Der Bahnhof erlitt drei Brände. Der erste Brand ereignete sich 1917 wegen der Explosion einer Munitionskiste, der zweite 1979 wegen eines Tankerbrands und der letzte Großbrand 2010.³¹

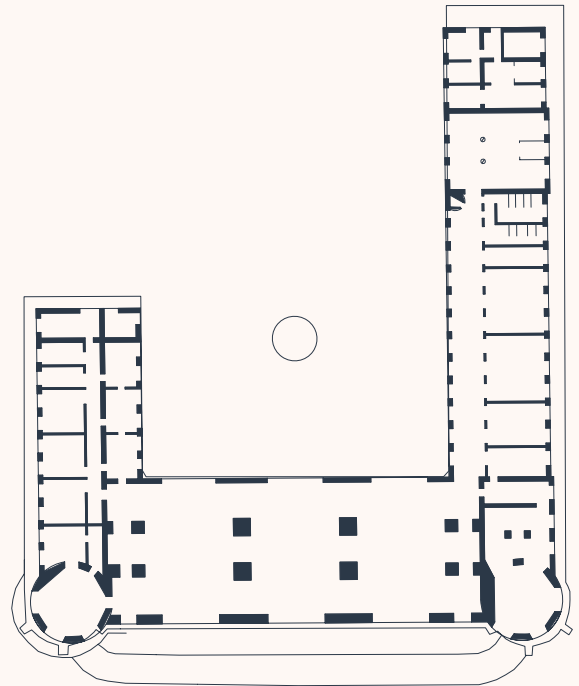
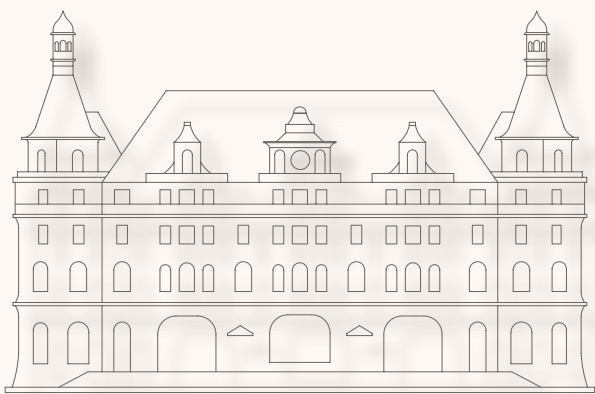
Der Bahnhof wurde durch die Firma Philipp Holzmann nach Plänen der deutschen Architekten Otto Ritter von Kühlmann und Hellmuth Cuno als Ausgangspunkt der Anatolischen Eisenbahn und in ihrer Fortsetzung der Bagdadbahn erbaut. Mit dem Bau wurde am 30. Mai 1906 begonnen, die Einweihung erfolgte am 19. August 1908. Sämtliche Fenster der Bahnhofshalle gestaltete Otto Linnemann aus Frankfurt.³²

31 [http:// www.uzmantv.com/haydarpasa-garinin-hikayesi-nedir](http://www.uzmantv.com/haydarpasa-garinin-hikayesi-nedir)
32 [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Istanbul_Haydarpaşa](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Istanbul_Haydarpa%C5%9Fa)



HAYDARPASA HAUPTBAHNHOF

Was ist die Geschichte des Haydarpasa Bahnhofes?



Blick aus dem Ferry

Es war lange die Rede davon, den Bahnhof aufgrund des Marmaray Projekts für einen anderen Zweck in Betracht zu ziehen.

Denn der Haydarpasa Bahnhof ist bereits in seiner Nutzung eingeschränkt und wird womöglich anders genutzt.

Als Folge der Diskussionen und Revisionen von Plänen wurde beschlossen, den Haydarpasa Bahnhof weiterhin als Bahnhof zu nutzen und ihn nach einer Restaurierung wieder zu einem Kopfbahnhof, jedoch diesmal für Speed Rail Jet Züge, umzugestalten.

Der Haydarpasa Bahnhof war in der Geschichte der Ankunftsort für viele Menschen aus Anatolien, die mit der Hoffnung auf ein besseres Leben einreisten. Daher hat dieser Bahnhof einen besonderen Stellenwert für die Istanbuler. Er besitzt auch wegen seiner Architektur einen besonderen Status in diesem Gebiet.

Infrastrukturmerkmale:

Der Hauptbahnhof hat 7 Schienen und 4 Plattformen. Der Bahnhof Haydarpasa ermöglicht die Fahrt in alle 52 Provinzen der Türkei. Durch die Fährstation Haydarpasas kommt man auch auf die europäische Seite Istanbuls.

Von dem europäischen Teil des Bahnhofs ausgehend, ist die Fahrt nach Griechenland und Bulgarien möglich und mit dem zentralasiatischen Eisenbahnnetz ist die Reise nach Armenien, Iran und Syrien möglich.

Im Gebäude und am Bahnhofareal befinden sich Restaurants, ein Friseurladen, Buffets, Teegärten und diverse andere Einrichtungen für die sozialen Bedürfnisse der Passagiere.

Der Bahnhof war die erste und letzte Station für Reisende, der Ort, an dem Touristen und Migranten Istanbul kennenlernen.

In Haydarpasa wurden auch zahlreiche Filmszenen gedreht. Bekannte Schauspieler und viele Istanbuler sind gegen eine Funktionsänderung des Haydarpasa Bahnhofes.

Zum Bahnhof gelangt man auch über Wasser. Der Haydarpasa Fährhafen wurde im Jahr 1918 fertiggestellt, geplant vom bekannten türkischen Architekten Vedat Tek. Der Bau hat einen neo-klassischen Stil und hat im Inneren einen Haupt- und zwei anliegende Wartehallen.³³

Laut der Liste der "World Monuments Watch" (WMF ist eine gemeinnützige, internationale Organisation mit Hauptsitz in New York City, die sich weltweit für die Erhaltung von Denkmälern und historischen Stätten einsetzt) befindet sich dieser historische Bau unter den 100 "am meisten gefährdeten Denkmäler" in der Welt.

Der Haydarpasa Bahnhof erfüllt folgende universellen Qualifikationskriterien für die Aufnahme auf die UNESCO-Welterbeliste:

- ein einzigartiges oder zumindest außergewöhnliches Zeugnis von einer kulturellen Tradition
- ein hervorragendes Beispiel der Wechselwirkung zwischen Mensch und Umwelt, insbesondere, wenn diese unter dem Druck unaufhaltsamen Wandels vom Untergang bedroht wird
- ein hervorragendes Beispiel einer überlieferten menschlichen Siedlungsform, Boden- oder Meeresnutzung darstellen, die für eine oder mehrere bestimmte Kulturen typisch ist.
- in unmittelbarer oder erkennbarer Weise mit Ereignissen oder überlieferten Lebensformen, mit Ideen oder Glaubensbekenntnissen oder mit künstlerischen oder literarischen Werken von außergewöhnlicher universeller Bedeutung verknüpft.³

33 [http:// www.arkitera.com/haber/18254/2](http://www.arkitera.com/haber/18254/2)

34 [http:// www.unesco.de/kultur/welterbe/welterbe-richtlinien/welterbe-aufnahmekriterien.html](http://www.unesco.de/kultur/welterbe/welterbe-richtlinien/welterbe-aufnahmekriterien.html)

HAYDARPAŞA HAUPTBAHNHOF

Gestern und Heute



Im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt 2010 entstand das Projekt "Yekpare". Diese erzählt die 8.500 Jahre lange, bewegte Geschichte Istanbuls. Das Besondere an diesem Projekt war jedoch, dass die Geschichte in Form einer Fassadenprojektion erzählt wurde. Das Projekt wurde an den Fassaden des ebenfalls sehr geschichtsträchtigen Haydarpasa Bahnhofes präsentiert.

Derartige visuelle Aktionen könnten durch den Bau eines Guggenheim Museums zunehmen. Das wäre ein atmosphärischer Gewinn für das Ufer Kadıköys.

Im Rahmen einer Zusammenarbeit mit dem Guggenheim Museum könnten mehrere solcher 3D-Projektionen, Mappings, Animationstechniken urbanscreening und Kunstausstellung an den Fassaden des historischen Haydarpasa Bahnhofes projiziert werden.

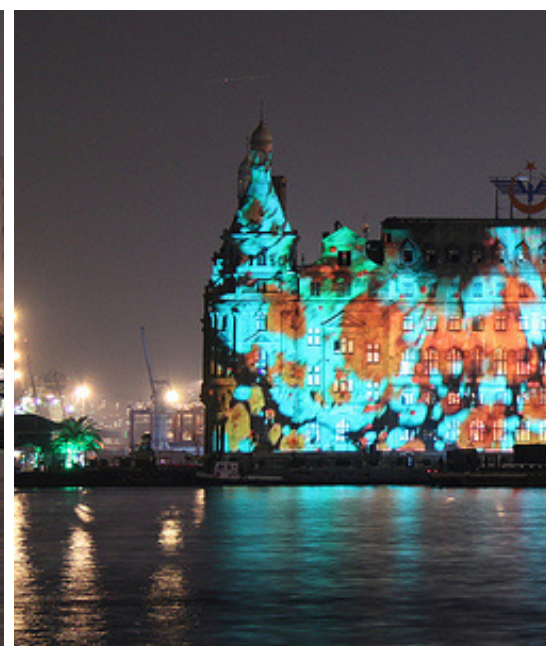


Abb. 44

HAYDARPASA HAUPTBAHNHOF

Gestern und Heute



**AVRUPA
KÜLTÜR
BAŞKENTİ**

Abb. 43

EUROPEAN CAPITAL OF CULTURE

YEKPARE

Die Geschichte Istanbul als Fassadenprojektion



Abb. 45



Abb. 46

„ Sollte es einen neuen Urbanismus geben, so würde er nicht auf der Zwillingfantasie von Ordnung und Omnipotenz beruhen; er wäre vielmehr von Unbestimmtheiten geprägt; er würde sich nicht mit der Organisation mehr oder weniger permanenter Objekte auseinandersetzen, sondern mit der Irrigation von Territorien mit Potential; er würde nicht mehr feste Konfigurationen anstreben, sondern die Kreation von Feldern ermöglichen, die Prozesse aufnehmen, welche sich der definitiven Form verweigern; er würde die Trennung und Festlegung von Einheiten vermeiden, stattdessen die Entdeckung von unbenennbaren Hybriden fördern; er wäre nicht mehr von der Stadt besessen, sondern von der Manipulation der Infrastrukturen für die endlosen Intensivierungen und Diversifikationen, Abkürzungen und Umverteilungen - die Wiedererfindung des psychologischen Raumes.“³⁵

- Rem Koolhaas

STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE

Der Bezirk Kadiköy verfügt über eine perfekte Anbindung an die gesamte Stadt. Zu den wichtigsten Anbindungen gehört, neben dem Kadiköy Hafen mit seinen Dolmus-, Minibus-, Bus- Taxi- und Tramlinien sowie auch Wassertaxis und Ferrys, die neue Marmaray U-Bahn Linie. Die Mehrheit der Bewohner Kadiköys fährt hauptsächlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit.

Die "Marmaray" wurde im Oktober 2013 fertig gestellt. Mit der Fertigstellung der U-Bahn hat der Hafen Kadiköy mehr an Bedeutung gewonnen. Die U-Bahn-Linie M4 wurde am 17. August 2012 eröffnet. Sie erschließt auf der asiatischen Seite die südöstlichen Stadteile von Kadiköy bis Kartal.

Somit ist es heute möglich in kurzer Zeit und kurzen Zeitabständen von Kadiköy Hafen nach Kartal zu gelangen. Ebenso erfolgt auch der Transport von Kadiköy aus auf die europäische Seite schneller.

Durch das Marmaray-Projekt verbinden seit Oktober 2013 S-Bahn-Züge in einem unterseeischen Tunnel den asiatischen mit dem europäischen Teil Istanbuls.³⁶

Das Hafengebiet wurde somit durch die Nutzung der U-Bahn verkehrstechnisch etwas entlastet.

Der Abtransport der Bewohner Kadiköys und täglichen Pendler erfolgt nun schneller, jedoch verliert der Hafen immer mehr an Attraktivität und wird nur mehr als ein Durchzugsgebiet genutzt, da den Leuten außer einer guten Verkehrsanbindung nichts geboten wird.

Der Haydarpaşa Hauptbahnhof, der nördlich der Uferzone liegt, spielt eine große Rolle in der Erschließung der äußeren Stadtbezirke.

Vom Bahnhof Haydarpaşa, dem Startpunkt der historischen Bagdadbahn, führen mehrmals täglich Züge der TCDD nach Ankara, seltener zu anderen Zielen in Anatolien und einmal wöchentlich nach Teheran und Aleppo. Seit dem 1. Februar 2012 besteht wegen umfangreicher Bauarbeiten zwischen Istanbul und Ankara für ca. 2 Jahre ein Verkehrsstop.

Am 17. August 2016 wurde endgültig beschlossen, den Bahnhof weiterhin auch als solchen zu nutzen. Die Restaurierungsarbeiten erfolgen derzeit.

Die Straßenbahnlinie T3 in Moda ist eine am 1. November 2003 als „nostalgisch“ eröffnete Straßenbahn zwischen Kadiköy und Moda im asiatischen Teil der Stadt. Es handelt sich um eine nur in eine Richtung betriebene, 2,6 Kilometer lange Ringstrecke, die

einen eindrucksvollen Parcours durch den hügeligen und mit engen Straßen durchzogenen Stadteil verfolgt.

Die Strecke wird mit alten, aus der DDR stammenden Straßenbahnwagen vom Typ Gotha betrieben.³⁷

Zusätzlich dazu gibt es noch die, im Gegensatz zu den Fähren schnelleren, „Wasserbusse“.

Diese starten ebenfalls vom Kadiköy und Bostancı Hafen und fahren zu verschiedenen Stellen der Stadt.

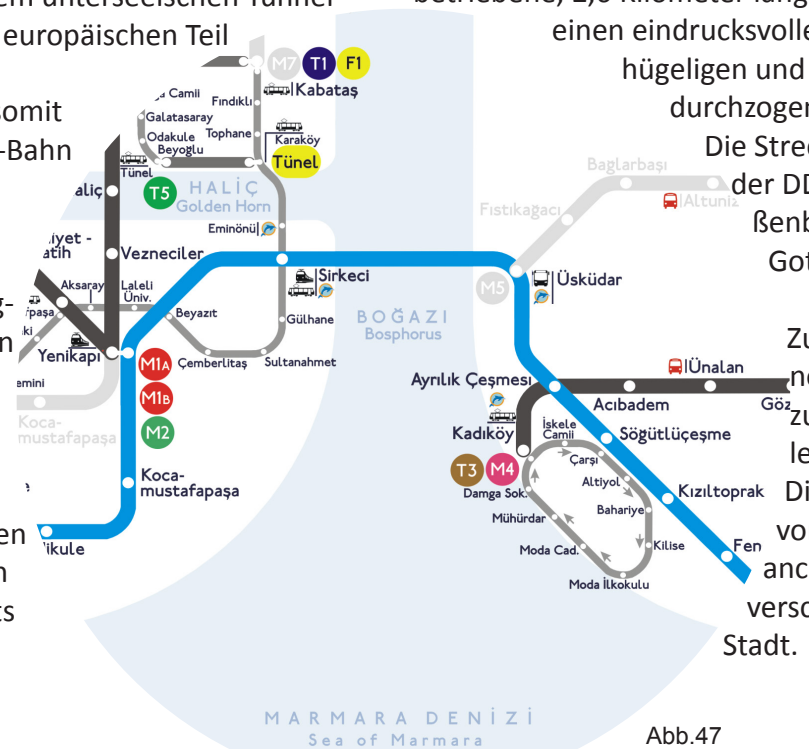


Abb.47

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Metro Line | Metro hattı |
| Light rail Line | Hafif metro hattı |
| Metro Line | Yapımı devam eden hatlar |
| Metro Line | planned/under construction |
| Marmaray Suburban Line | Marmaray Banlıyö hattı |
| Tramway Line | Tramway hattı |
| Funicular Line | Funicüler hattı |
| Station | İstasyon |
| Interchange station | Aktarma İstasyonu |

| | | |
|-----|---------------------|----------------------|
| M1A | Aksaray | Atatürk Havalimanı |
| M1B | Aksaray | Halkalı |
| M2 | Yenikapı | Hacıosman/Seyrantepe |
| M3 | Metrokent/Olimpiyat | Kirazlı |
| M4 | Kadıköy | Kartal |
| M5 | Üsküdar | Cekmeköy-Sarıcağa |
| M6 | Lavnt | Bumeli Hisarüstü |
| M7 | Mahmutbey | Kabatas |
| M8 | Bakırköy-Beşik | Kabatas |

| | | |
|----|------------|---------------------|
| F1 | Kabatas | Taksim |
| T1 | Tünel | Beyoğlu |
| T3 | Bağlarbaşı | Kabatas |
| T4 | Moda | Moda |
| T5 | Topkapı | Mecidi-İ Selam |
| | Beyoğlu | Taksim |
| | Halkalı | Kartal/Pendik/Gezbe |

| | |
|--------------------------|----------------|
| Airport | Havalimanı |
| National railway station | TCDD tren garı |
| Coach station | Otogar |
| Tramway | Tramway |
| Metrobus | Metrobüs |
| Ferry | İDO İskelesi |

36 <http://de.wikipedia.org/wiki/Marmaray>
37 http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Istanbul

GUGGENHEIM
MUSEUM
ISTANBUL
KADIKÖY
RIHTIM CADDESİ

ca.

40.000 m²

STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE

Mein Bauplatz



SCHWARZPLAN BESTAND

Kadiköy; Istanbul

Location: 40°99'N / 29°03'E

1 / 3500







● INFRASTRUKTUR

● FERRY STATION

— HAYDARPASA ZÜGE

- - - METRO LINIE



Verkehrslinien

KADIKÖY-BURSA

KABATAS - KADIKÖY- BOSTANCI - PRINZEN INSELN

NOSTALGIE TRAM

KALAMIS MARINA

BUS | MINIBUS | DOLMUS LINIE

FERRY LINIEN

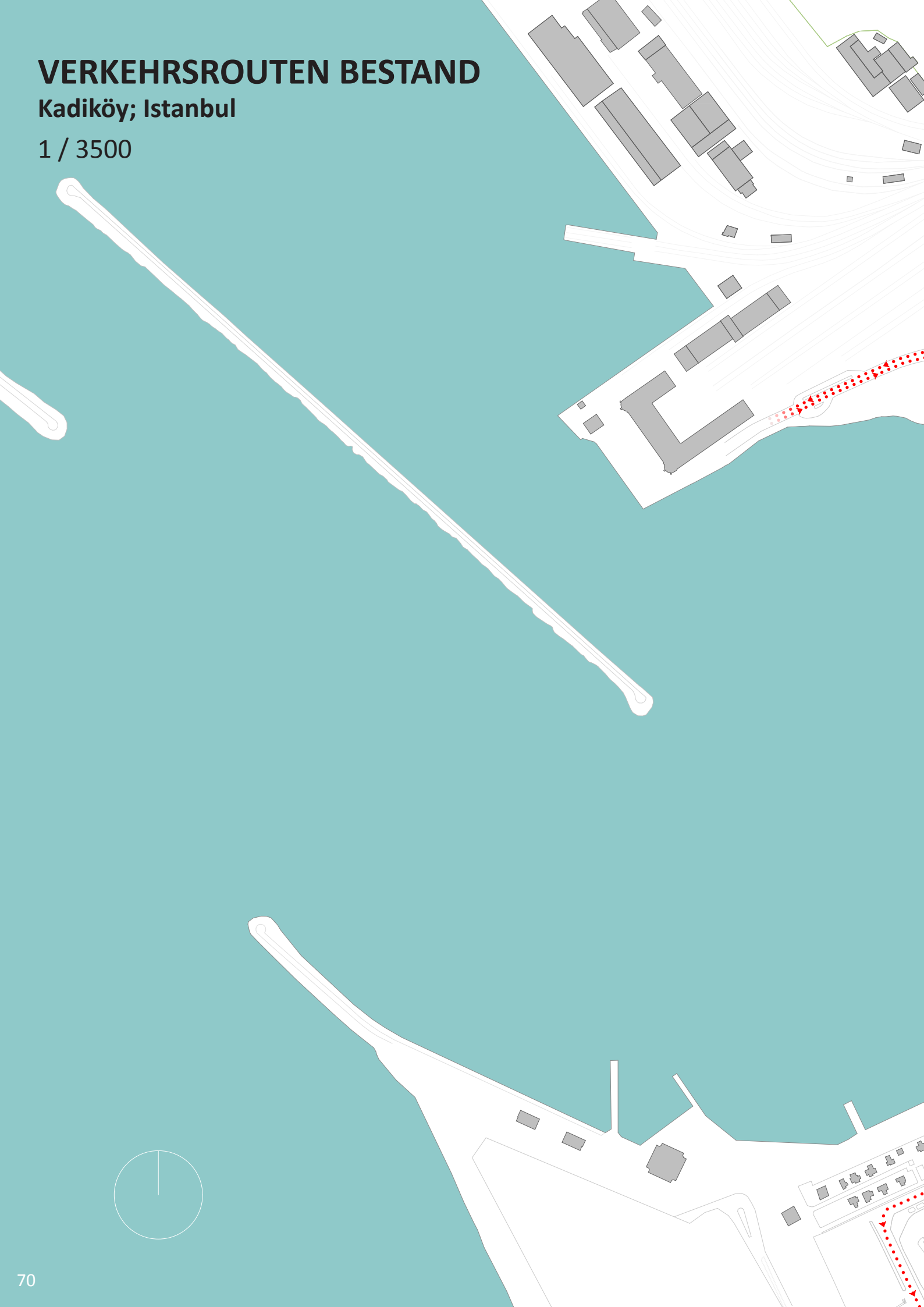
NOSTALGIE TRAM LINIEN

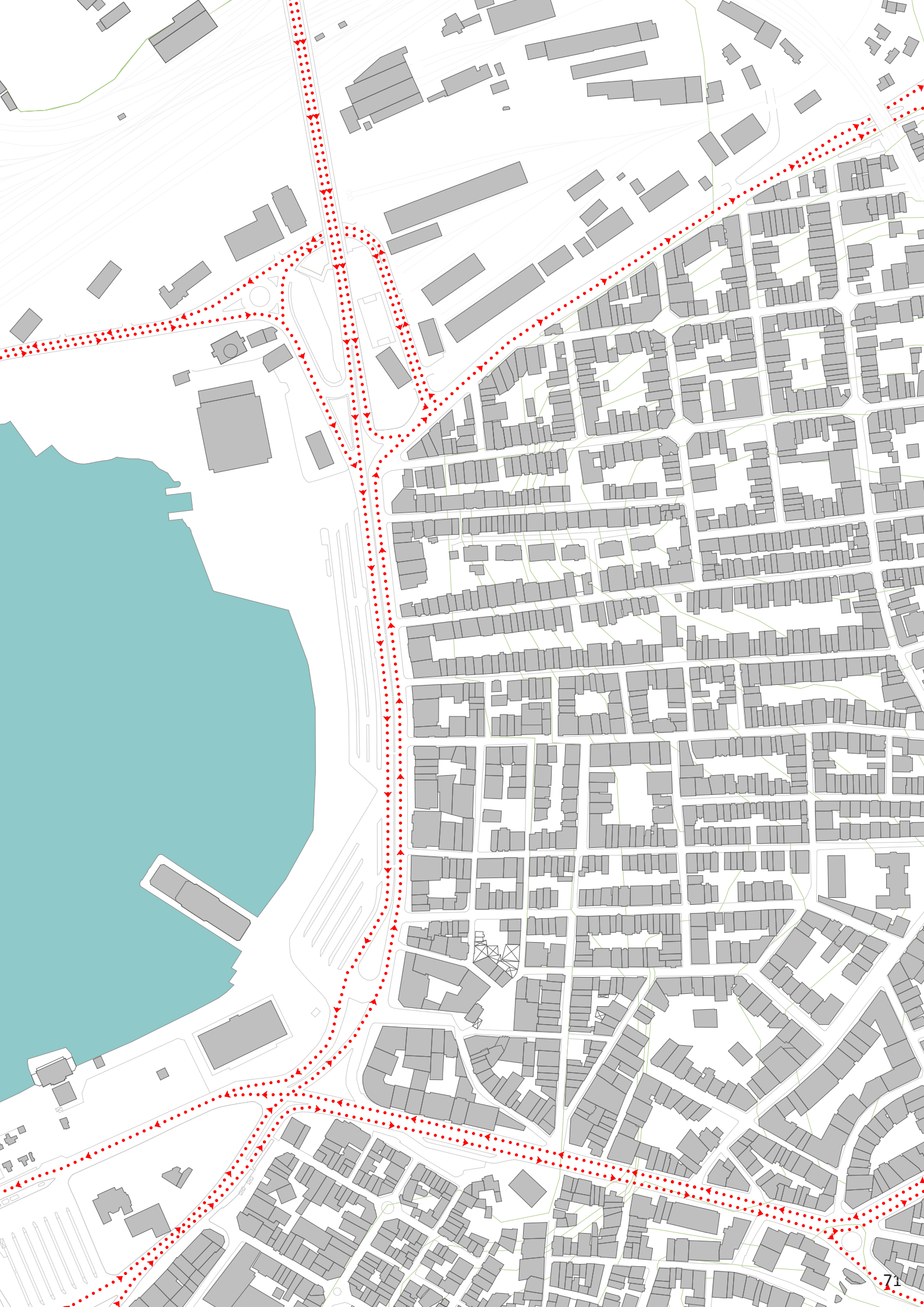
METRO STATION

VERKEHRSROUTEN BESTAND

Kadiköy; Istanbul

1 / 3500







Wohnquartie e: ca. 16 ha. Grundfläche

Uferzone: ca. 10ha.Grundfläch

STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE

Wohnviertel



Die gesamte Grundfläche der Wohnquartiere beträgt rund 16 ha.

Das Wohngebiet entlang der meist befahrenen Uferstraße, Rihtim Caddesi, hat eine durchschnittliche Geschosshöhe von 5 -6 Geschosse. Die Wohnquartiere sind sehr dicht bebaut und geprägt mit seinen engen Gassen und Straßen.

Heute werden im Bezirk Kadiköy im Rahmen der "Kentsel Dönüşüm" Projekte viele Wohnquartiere neu gestaltet.

Laut einem Zeitungsartikel von 'Hurriyet' verwandelt sich der Stadtteil Kadiköy aufgrund der derzeit laufenden Stadterneuerungsprojekten immer mehr in eine Baustelle.

Der urbane Transformationsprozess sorgt für viel Lärm und verringert die derzeitige Lebensqualität der Bewohner. Bewohner sind besorgt wegen dem entstehenden Lärm und Schmutz als auch wegen den immer höher werdenden Gebäudehöhen der Neubauten. Zuzufolge Diskussionen über die mindest zulässige Gebäudehöhe hat das Stadtrat neustens die Entscheidung getroffen, die zulässige Gebäudehöhe in ganz Kadiköy auf 15 Geschosse einzuschränken.




Im Bereich der Wohnbauten entlang der Uferzone mangelt es an größeren Parkgaragen und Parkplätzen. Parkende Autos auf Gehsteigen verengen Gassen und Gehsteige enger als sie es schon sind.




Zusätzlich entsteht durch den Verkehr und Bushaltestellen eine chaotische Situation





Ein neu durchdachtes Verkehrskonzept könnte den Wohnviertel "durchatmen" lassen.

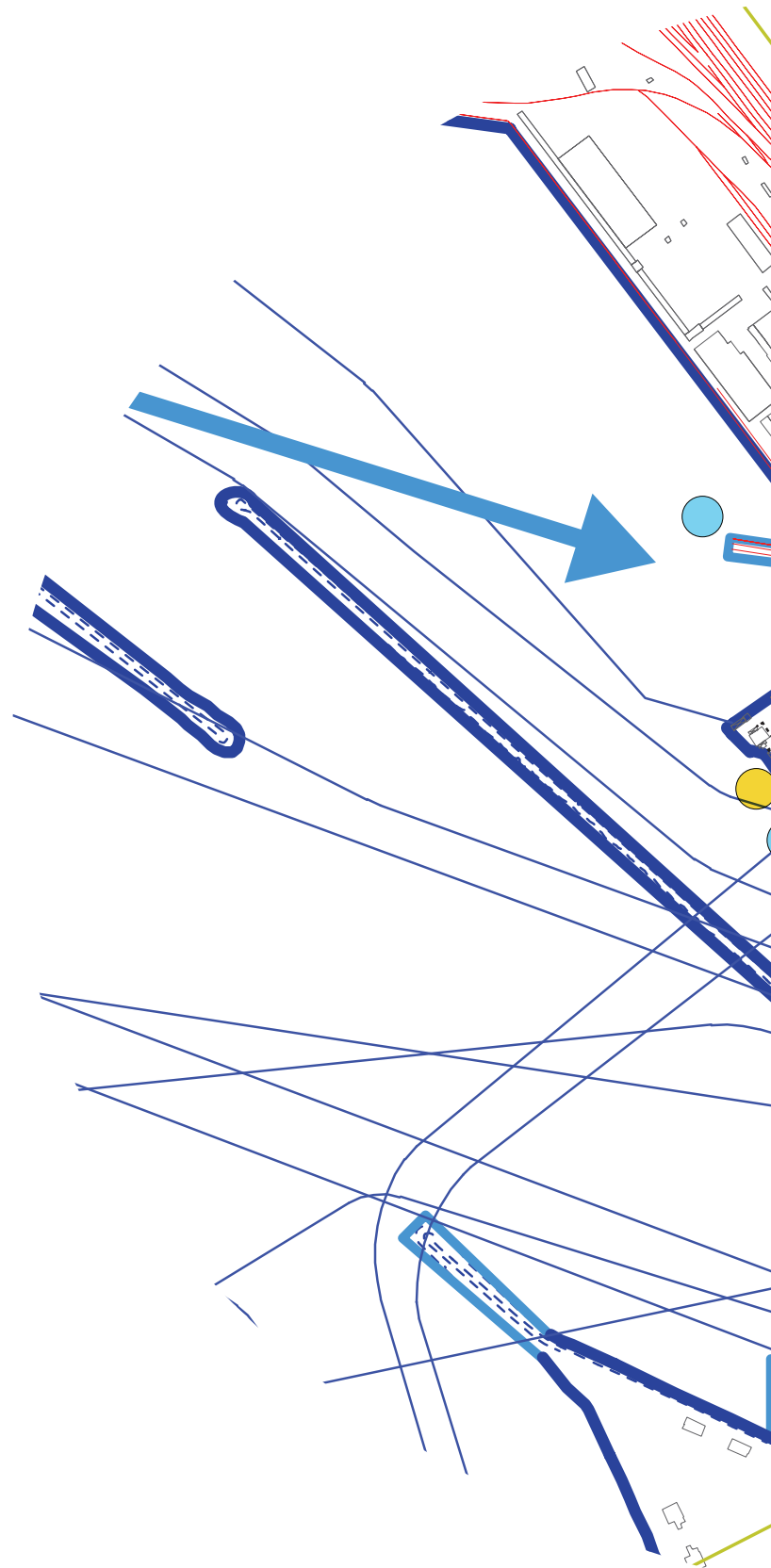
Aufgrund der dichten Bauweise besteht auch der große Bedarf an öffentlich zugänglichen Grünflächen. Aufgrund dem Verkehr auf der "Rihtim Caddesi" profitieren Bewohner selten von der schönen Lage am Wasser.

Ein weiteres Problem ist der Mangel an guten Lokalen und Hotels entlang der Küste. Einwohner haben nicht viel Auswahl an guten Lokalen und Sitzflächen zum entspannen.

-  **Wasserfrontier**
-  **Harbour station**
-  **Ferry lines**

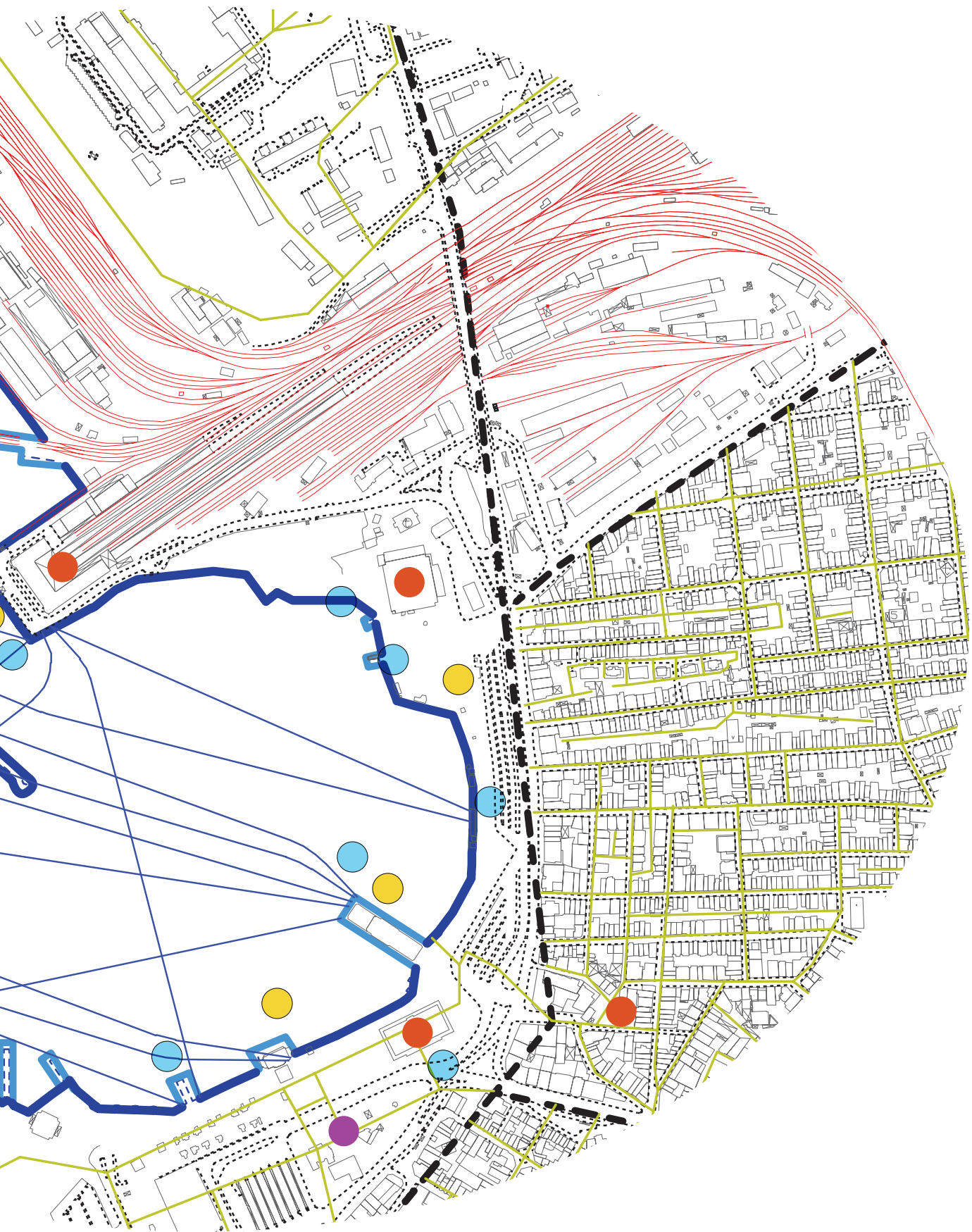
-  **Primary street network**
-  **Secondary street network**
-  **Tram network**

-  **Hotspots**
-  **Infrastructure hotspots**
-  **Ferry stations**
-  **Metro stations**



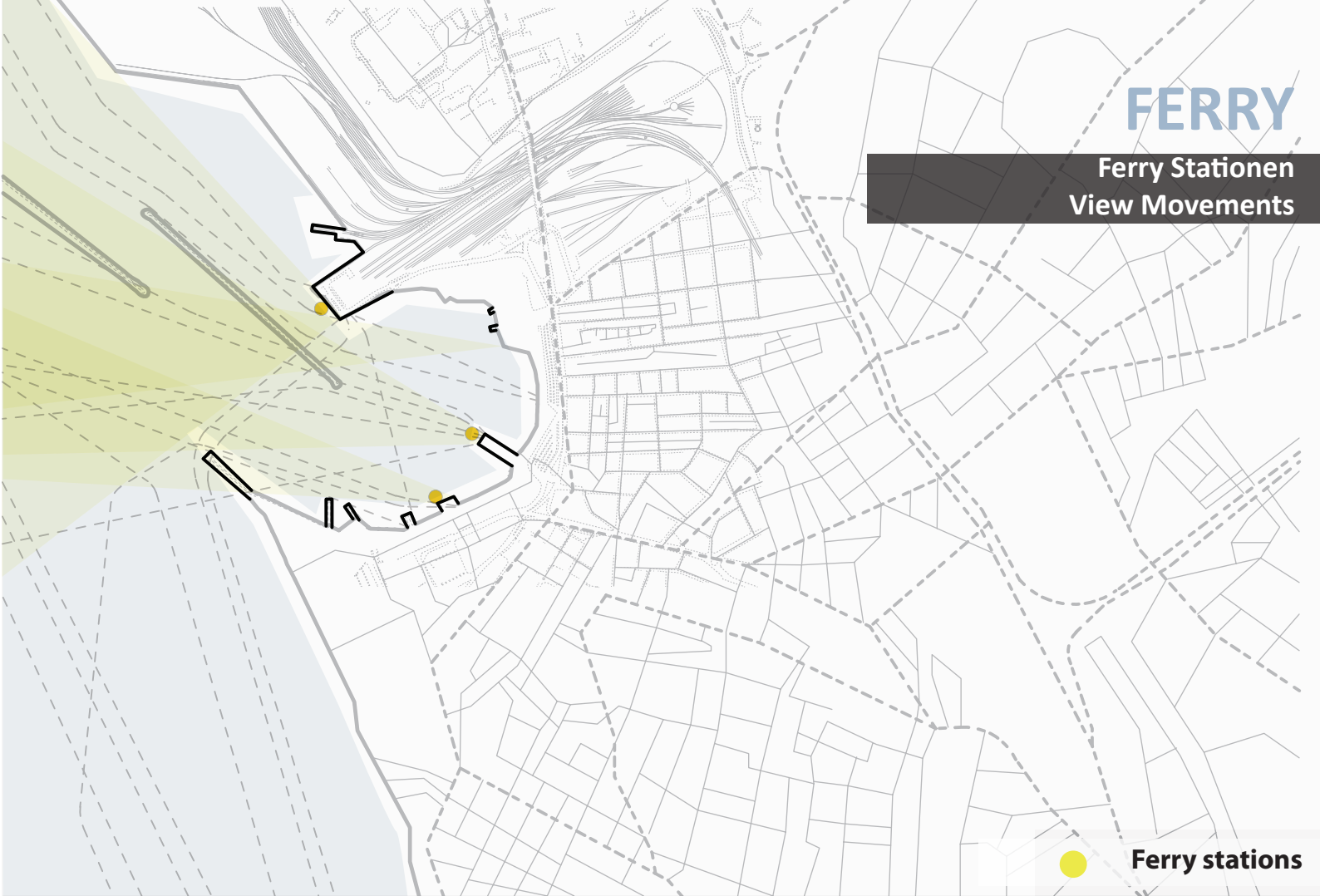
STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE

Straßennetzwerk

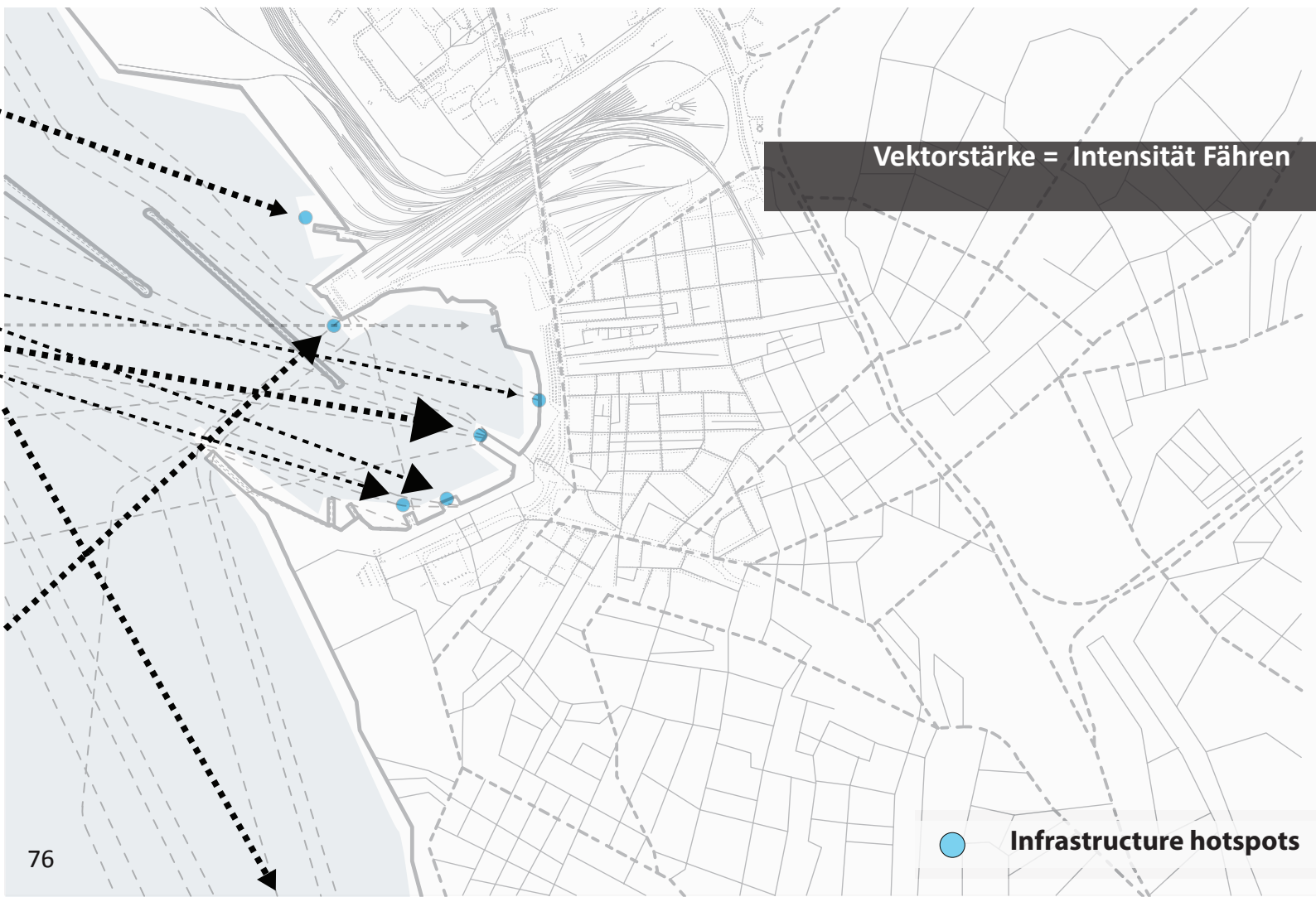


FERRY

Ferry Stationen
View Movements



Ferry stations



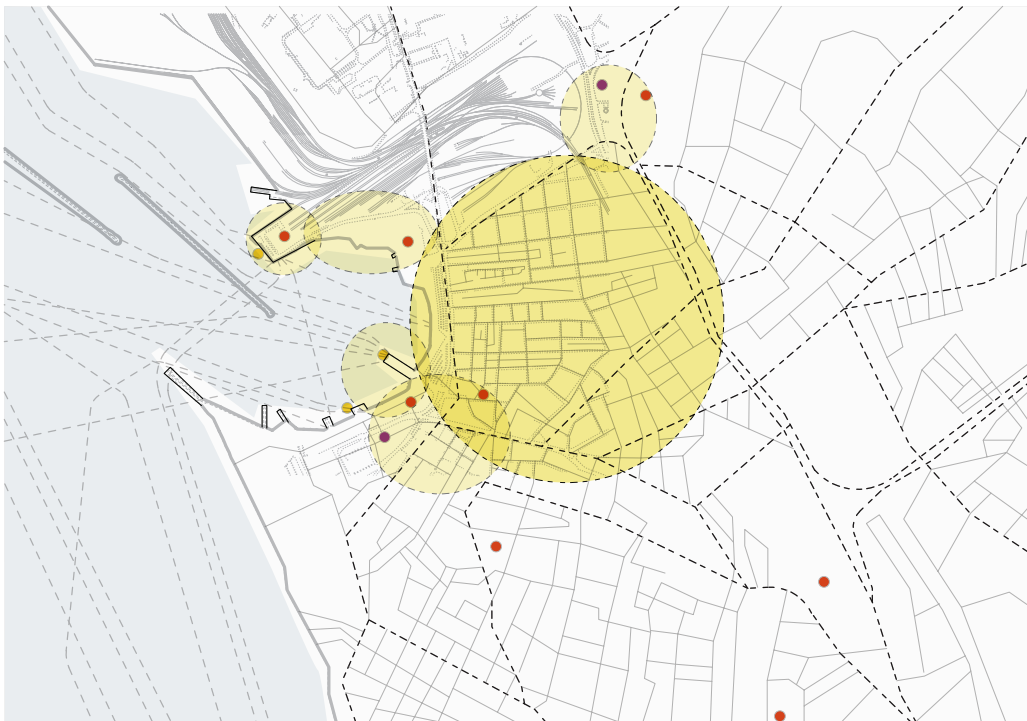
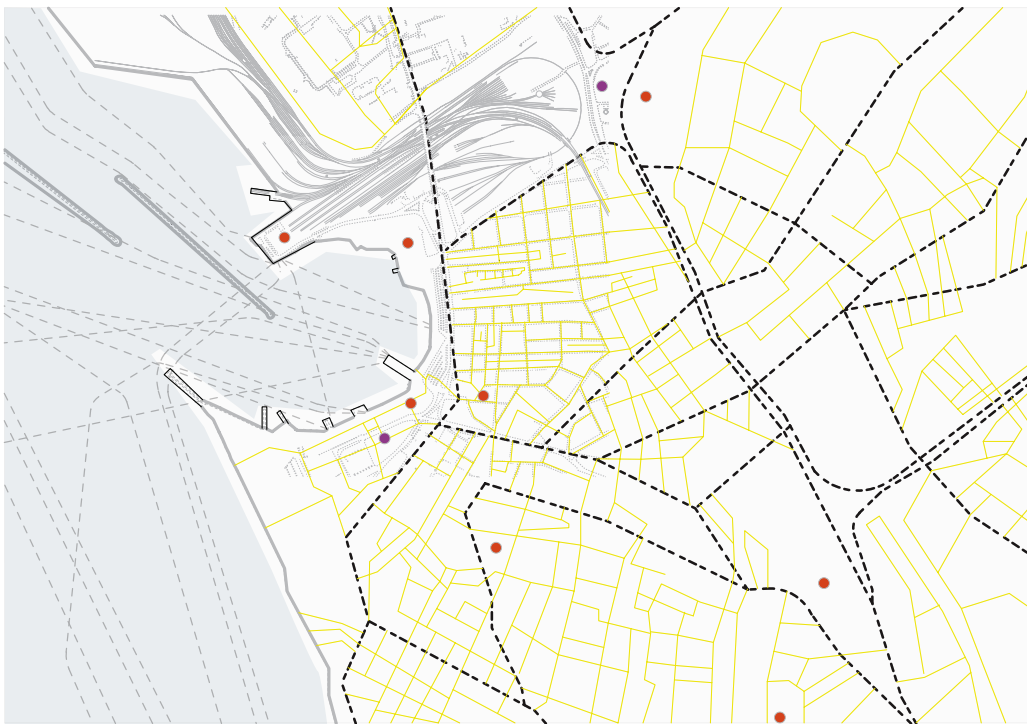
Vektorstärke = Intensität Fähren

Infrastructure hotspots

STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE

Straßennetzwerk

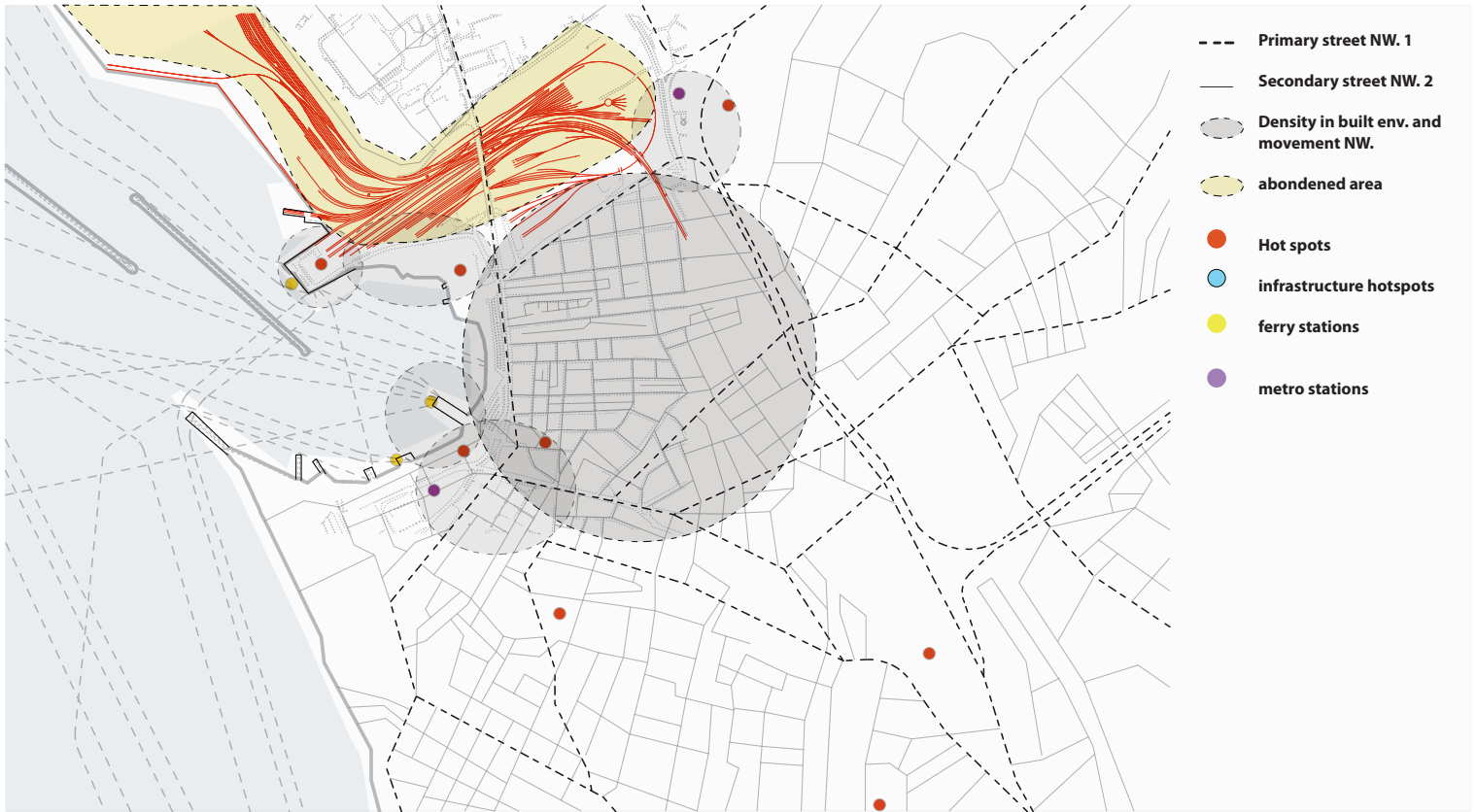




- Primary street network
- Secondary street network
- Tram network
- Hotspots
- Infrastructure hotspots
- Ferry stations
- Metro stations

STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER UFERZONE

Straßennetzwerk





Blick von der Küste auf
Fährenhafen Kadiköy - Eminönü, Karaköy, Kabatas

Abb. 49



Abb. 50



Blick vom Ferry
Hauptbahnhof Haydarpaşa

Abb. 51



Blick vom Ferry
Fährenhafen Kadiköy - Besiktas

Abb. 52



Panoramablick vom Fährenhafen
Kadiköy - Eminönü, Karaköy, Kabatas
Richtung Hauptbahnhof Haydarpaşa

FOTODOKUMENTATION





Die Promenade entlang der Küste harrt einer dringenden Neugestaltung.

Abb.54



Abb.55



Abb.56



Abb.57



Panoramablick auf die Kafeehäuser entlang der Promenade - Bushaltestellen





Blick auf die Cafehäuser entlang der Promenade

Abb.58



Abb.59



Abb. 60



Abb. 61



Abb. 62



Abb. 63



Blick auf Bushaltestellen
 Die Position der Bushaltestellen und der Parkplätze für PKW's ist sehr fragwürdig.
 Durch die chaotische Gesamtsituation weiß man nicht,
 welcher Bus von welcher Haltestelle fährt.



Haydarpasa Moschee
Im Jahr 1973 wurde die Moschee
während dem Bau von Eisenbahnen zerstört.
Auf Initiative der TCDD wurde sie wieder aufgebaut.
Die historische Istanbuler Haydarpasa Moschee
wurde erbaut im Barock und osmanischen Stil.

Abb. 64



Abb. 65



Blick vom Ferry auf den Bauplatz

Abb.66



Blick auf die 'Tibbiye Caddesi'

Abb.68



Blick auf 'Haydarpasa Gari Yolu'
Über diese Straße gelangt man zum Bahnhof.

Abb.69



Momentan ist der Großteil des Hafens zugeparkt, was eine unnatürliche Barriere zwischen dem Stadtzentrum und den äußeren Teilen schafft. Nachts wird dieser Bereich dadurch schwer zugänglich und unsicher.

Abb.67



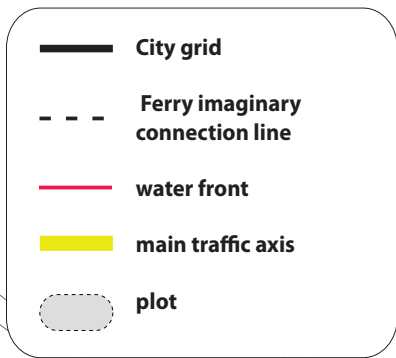
Blick auf den Bauplatz
Fläche wurde derzeit als eine Autoparkfläche genutzt.

Abb.70



Blick auf die alte Fischerhalle.

Abb.71



Kadiköy und ihr Hafen

Ein neues Museum als Verbindungsstück zwischen zwei Welten







- Der Hafen ist nicht "nahtlos" mit der Stadt verbunden
- Der Hafen hat zwar großes Potential aber da die Straßen um den Hafen nicht belebt sind, kann es nicht genutzt werden.

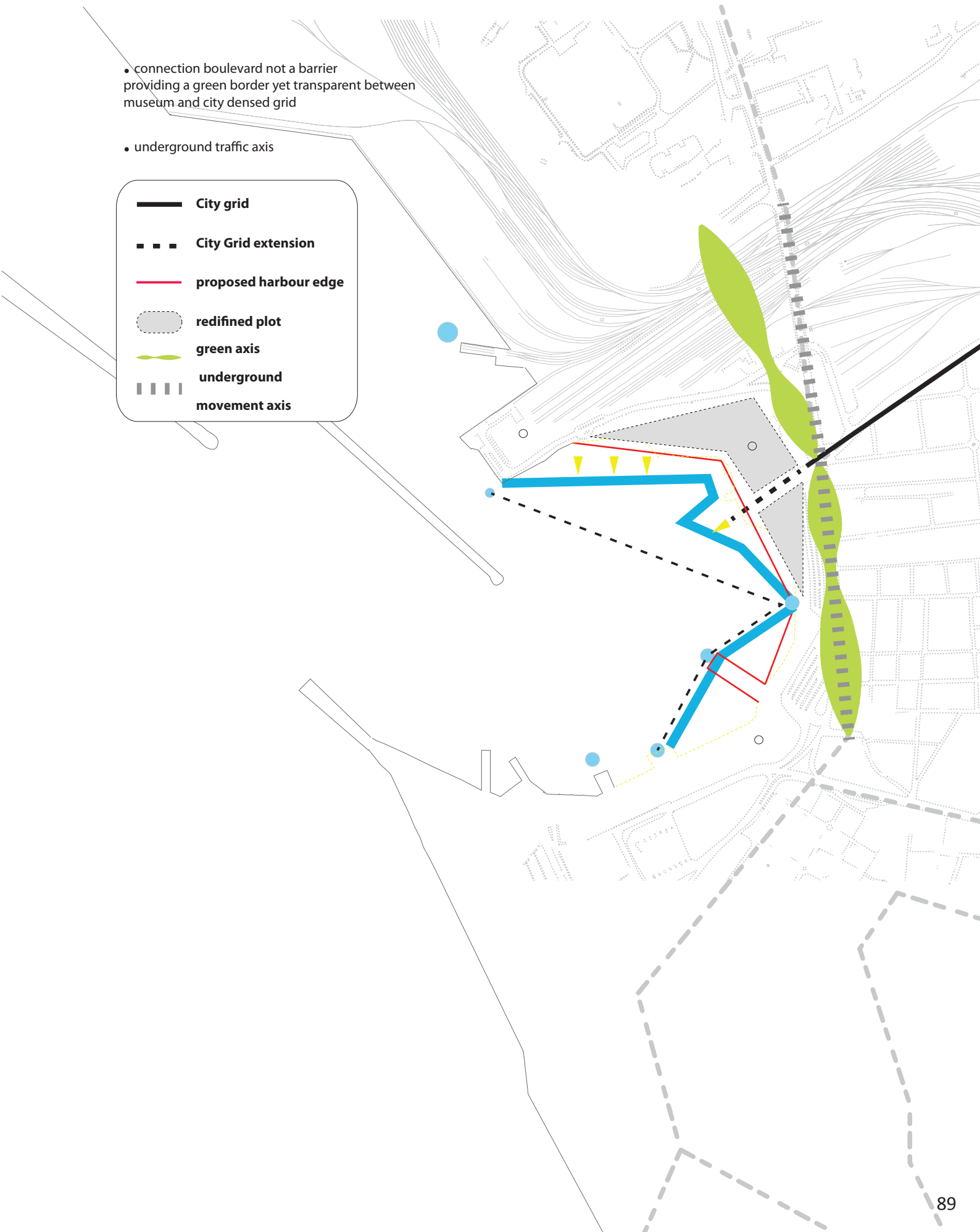
ENTWURF

Studie Bauplatz

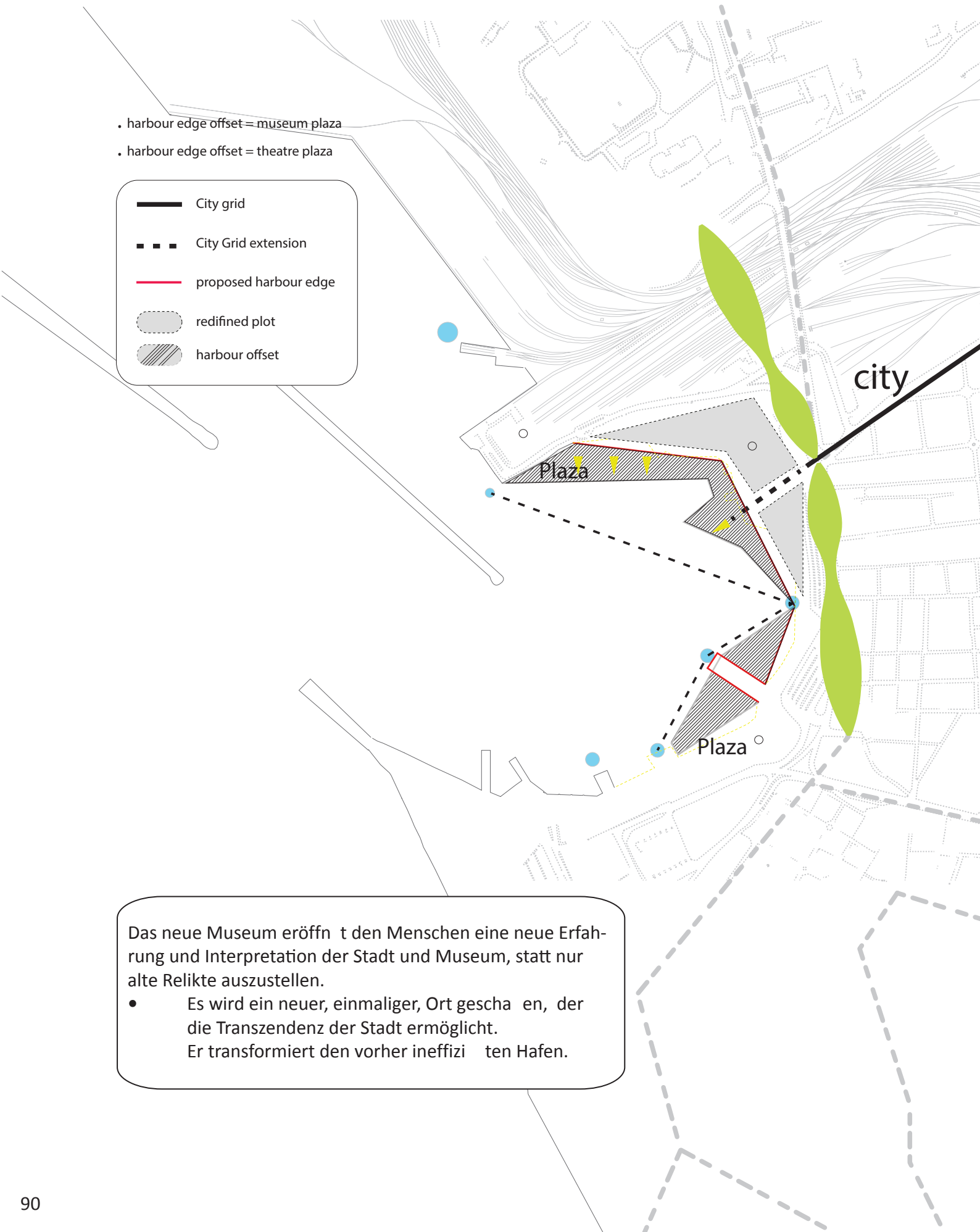
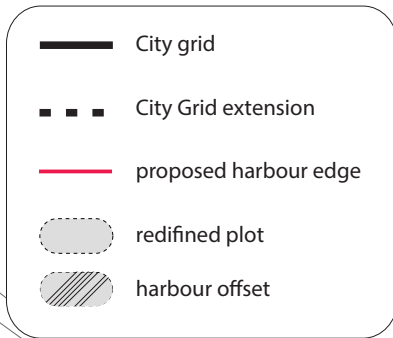
- connection boulevard not a barrier providing a green border yet transparent between museum and city densed grid

- underground traffic axis

-  City grid
-  City Grid extension
-  proposed harbour edge
-  redefined plot
-  green axis
-  underground movement axis









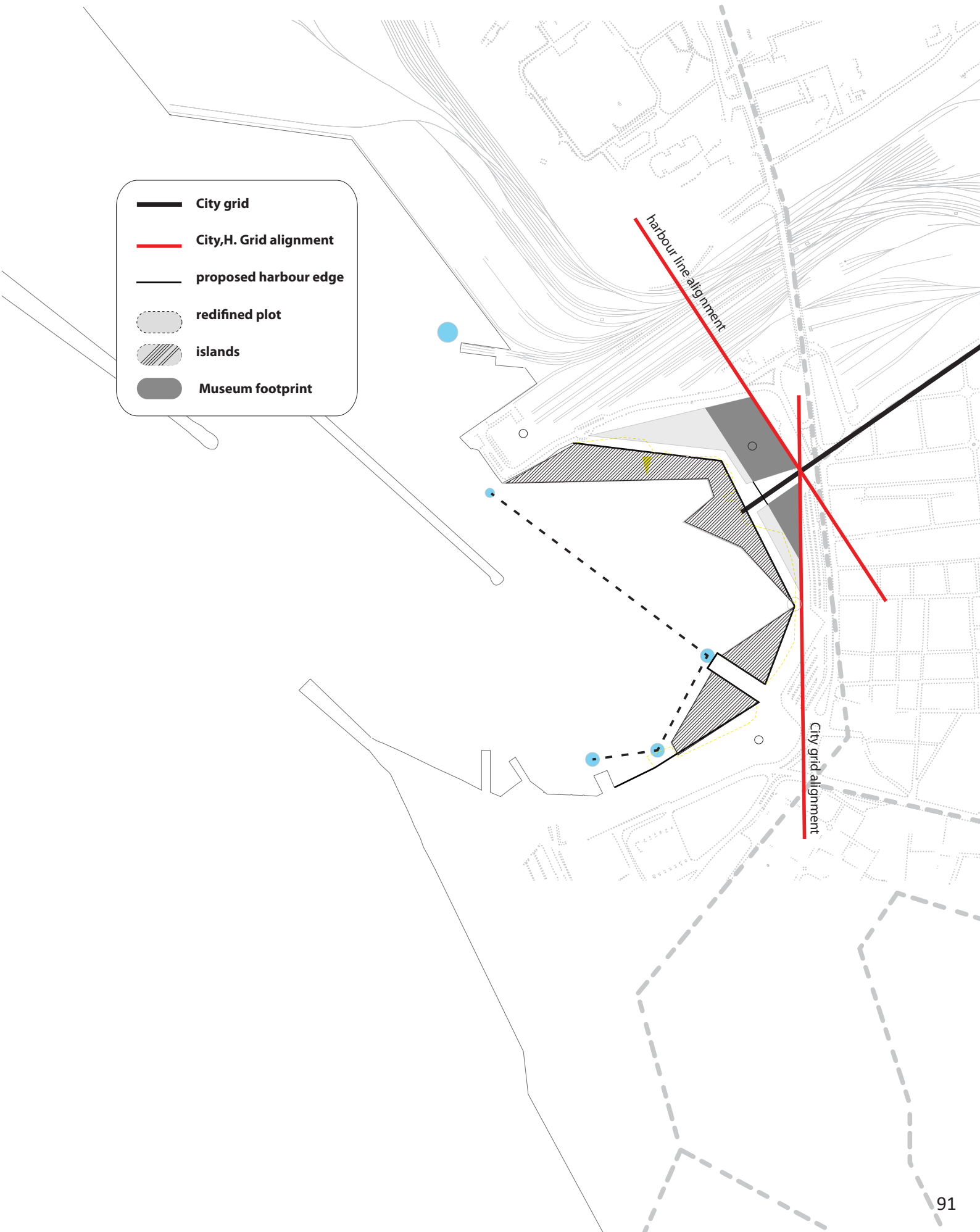
- harbour edge offset = museum plaza
- harbour edge offset = theatre plaza









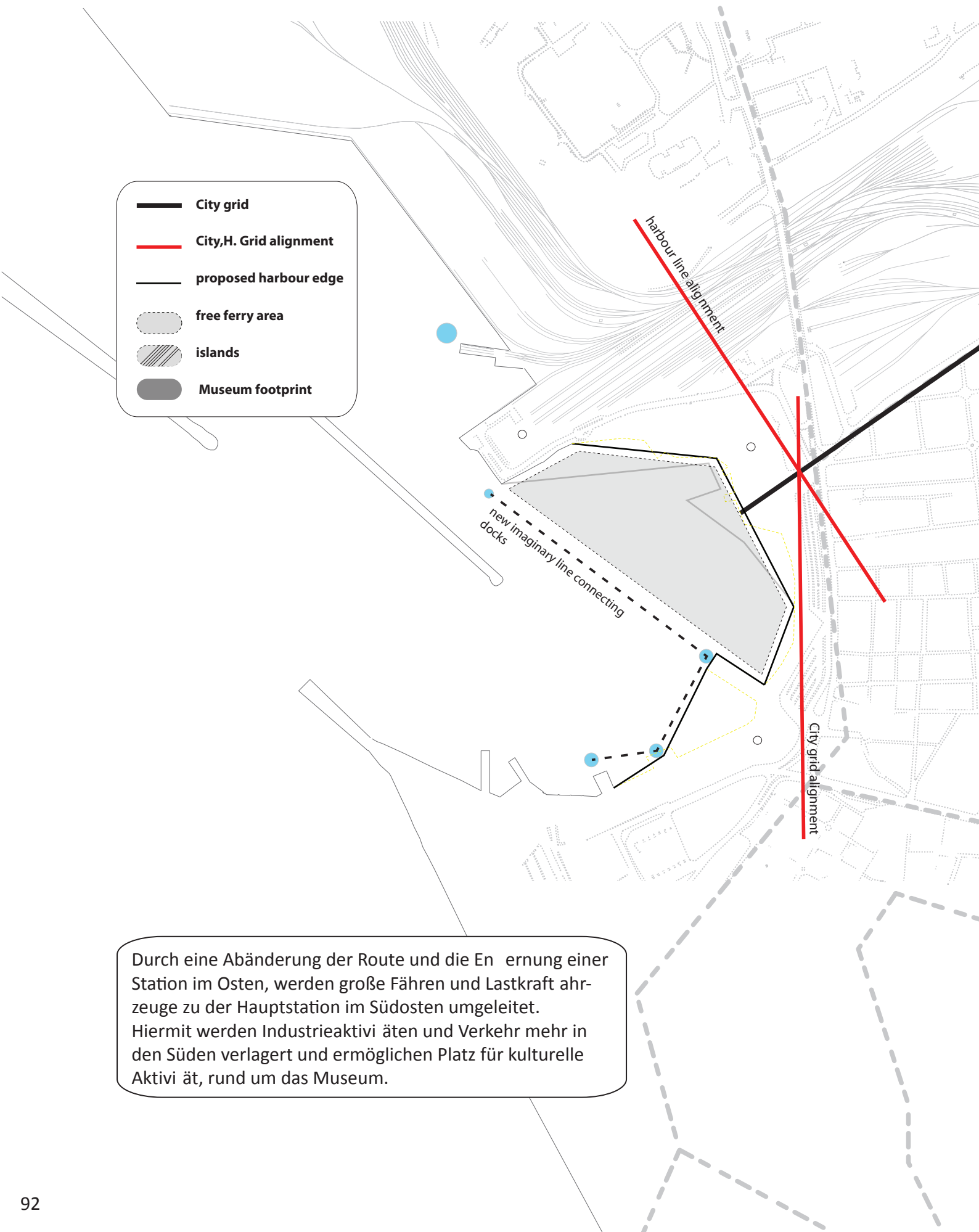
Das neue Museum eröffnet den Menschen eine neue Erfahrung und Interpretation der Stadt und Museum, statt nur alte Relikte auszustellen.

- Es wird ein neuer, einmaliger, Ort geschaffen, der die Transzendenz der Stadt ermöglicht. Er transformiert den vorher ineffizienten Hafen.

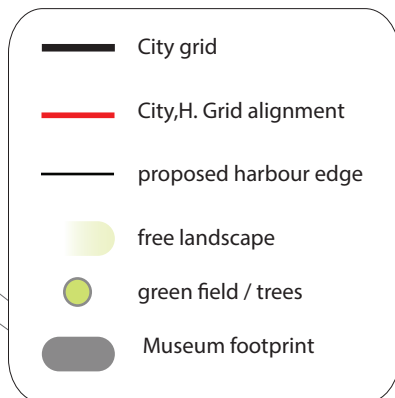
-  City grid
-  City,H. Grid alignment
-  proposed harbour edge
-  redefined plot
-  islands
-  Museum footprint



-  City grid
-  City,H. Grid alignment
-  proposed harbour edge
-  free ferry area
-  islands
-  Museum footprint



Durch eine Abänderung der Route und die Erneuerung einer Station im Osten, werden große Fähren und Lastkraftfahrzeuge zu der Hauptstation im Südosten umgeleitet. Hiermit werden Industrieaktivitäten und Verkehr mehr in den Süden verlagert und ermöglichen Platz für kulturelle Aktivitäten, rund um das Museum.









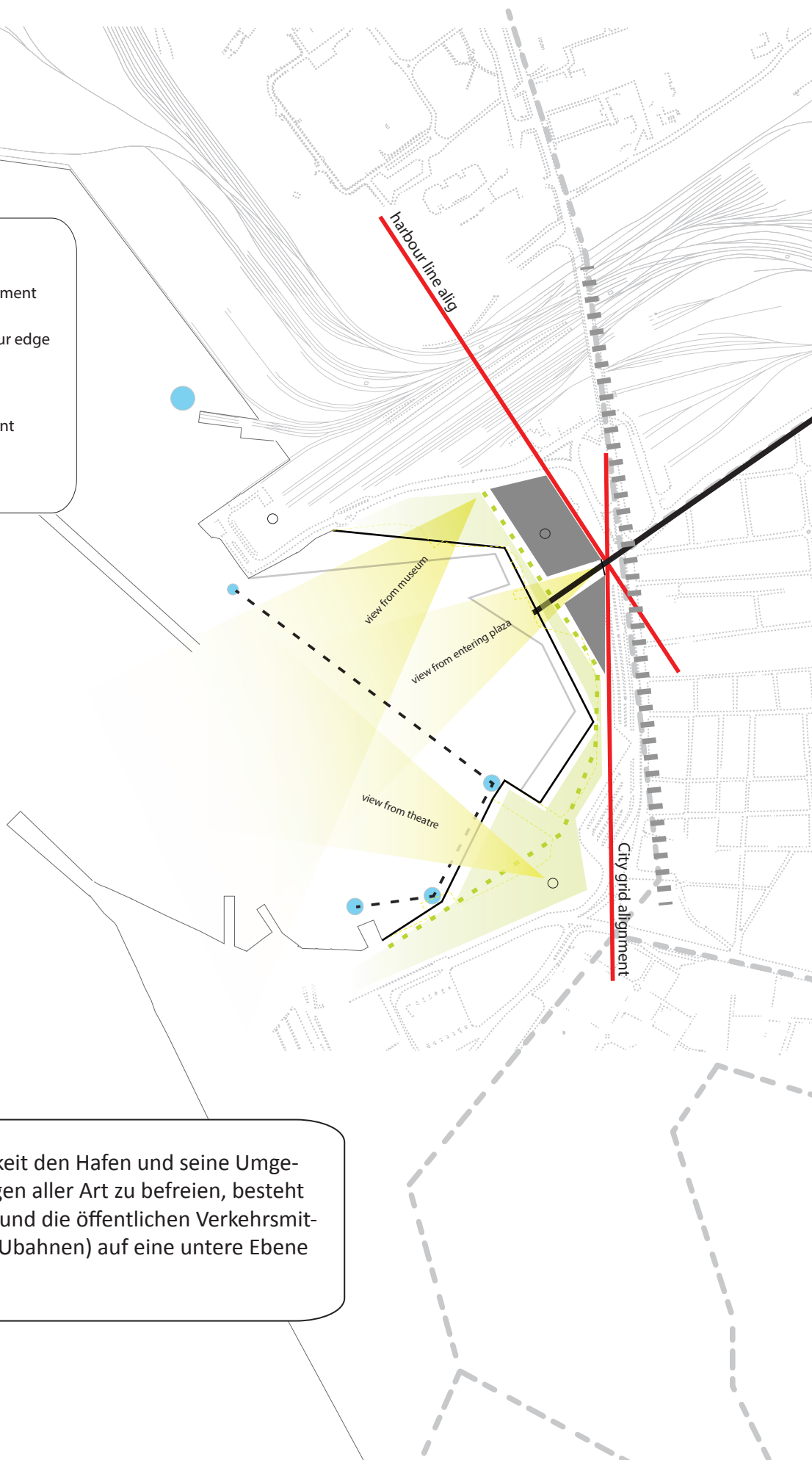
new imaginary line connecting docks

City grid alignment

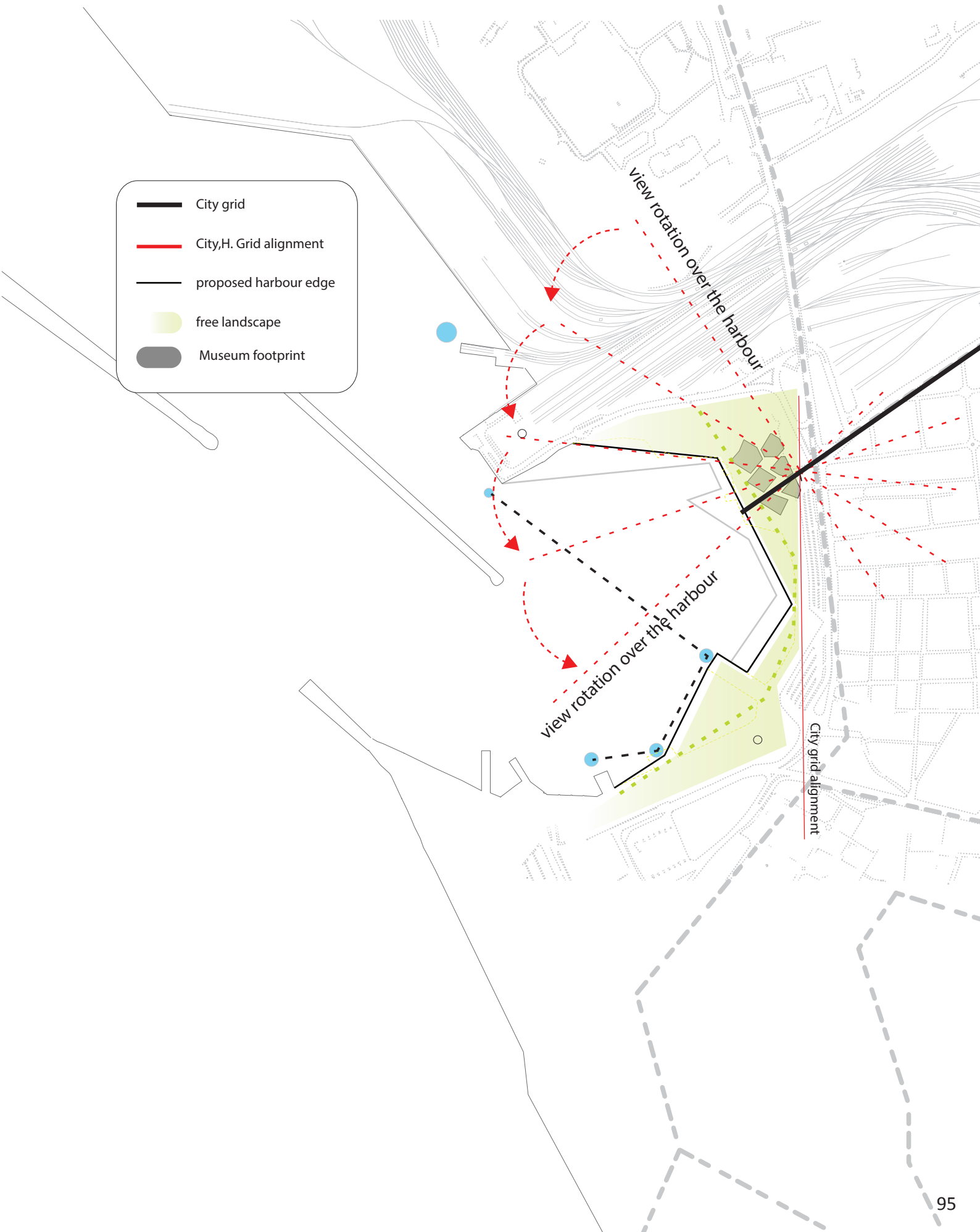
Das Projekt des neuen Horizonts eröffnet zwei neue Perspektiven:

- Stadtzentrum und Hafen werden wieder verbunden.
- Auch ohne die Abhängigkeit von Fähren wird Tag und Nacht reges Treiben in den Fußgängerzonen ermöglicht.

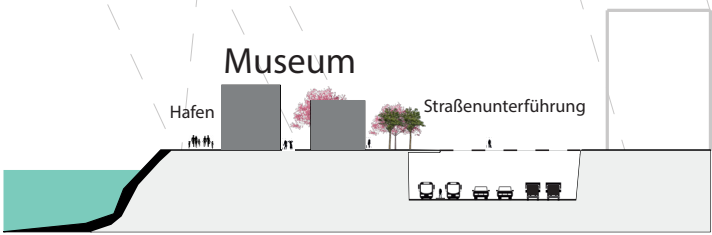
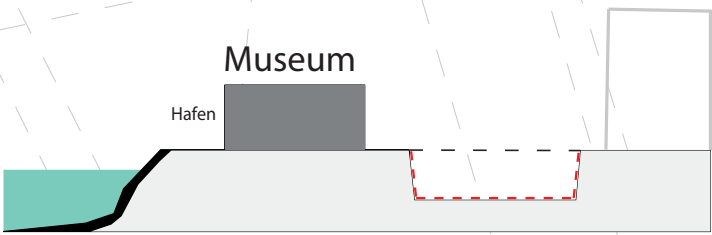
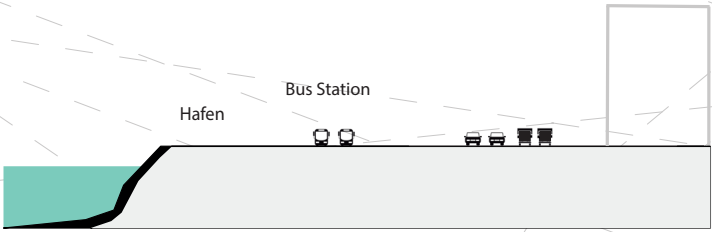
-  City grid
-  City,H. Grid alignment
-  proposed harbour edge
-  free landscape
-  Museum footprint
-  underground movement ax



Die Hauptmöglichkeit den Hafen und seine Umgebung von Fahrzeugen aller Art zu befreien, besteht darin den Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse und die U Bahnen) auf eine untere Ebene zu verlagern.

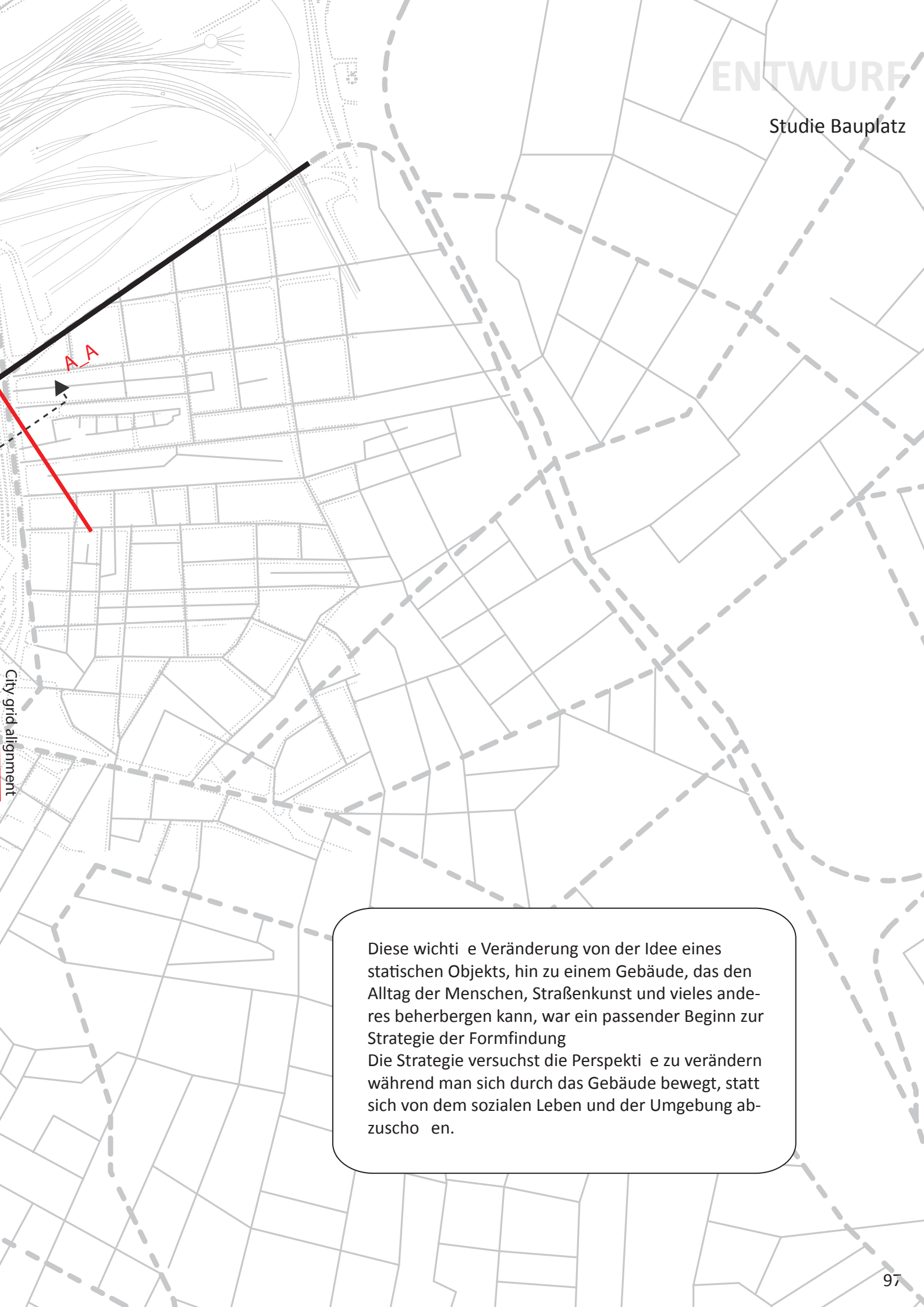


- City grid
- City,H. Grid alignment
- proposed harbour edge
- free landscape
- mosque hotspot



Schnitt A_A





Diese wichtige Veränderung von der Idee eines statischen Objekts, hin zu einem Gebäude, das den Alltag der Menschen, Straßenkunst und vieles anderes beherbergen kann, war ein passender Beginn zur Strategie der Formfindung
Die Strategie versucht die Perspektive zu verändern während man sich durch das Gebäude bewegt, statt sich von dem sozialen Leben und der Umgebung abzuschließen.

PROJEKTDATEN

BAUPLATZ

40.000 m²

BEBAUTE FLÄCHE

6.900 m²

FREIFLÄCHEN

2.300 m²

PARKPLÄTZE

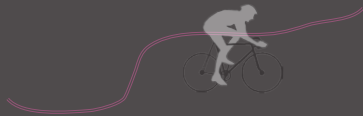
272

JÄHRLICH BESUCHER
GUGGENHEIM MUSEUM
GESCHÄTZT

550.000 Besucher

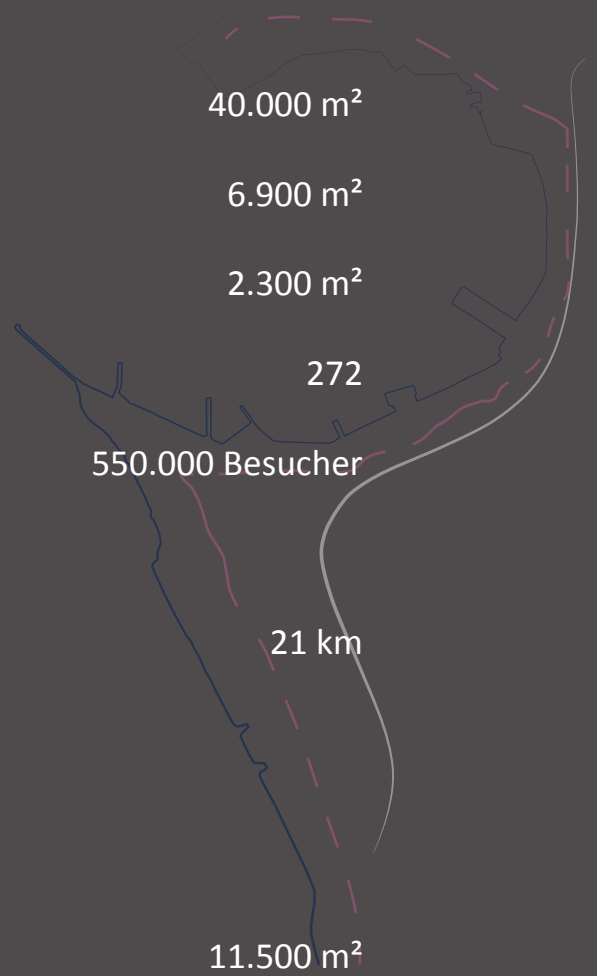
PROMENADENLÄNGE | RADWEG

21 km



BRUTTOGESCHOSSFLÄCHE

11.500 m²



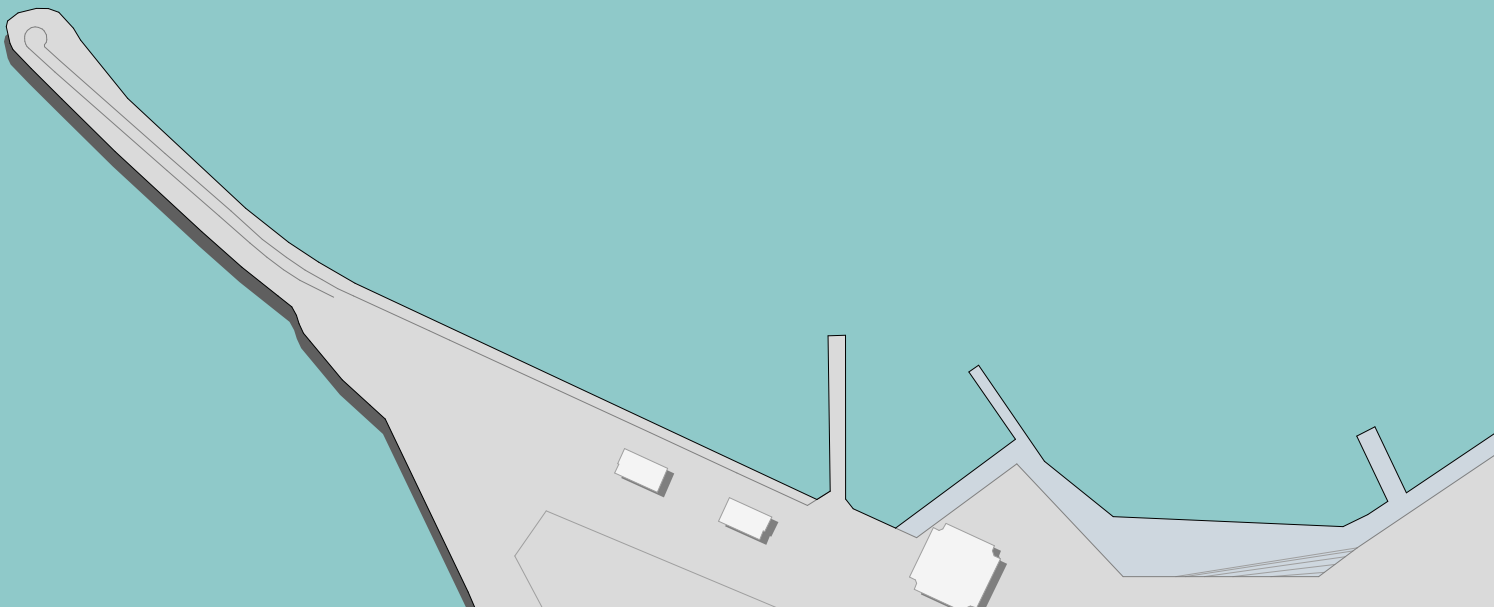
| | |
|--|----------------------------|
| <p>Ausstellung Ausstellungsgalerien, Education Center, Workshop & Atelier, Classroom, Labor Photography, Temporary Exhibition, Guggenheim Exhibition, Design Exhibition, Architecture Exhibition, Turkish Art, Multi Purpose Room, Exhibition Collection Storage</p> | 6.900 m² |
| <p>Besucherzentrum Ticket Garderobe Informationsschalter</p> | 160 m² |
| <p>Verkauf Museum und Design Shop Shoplager und Mitarbeiterzone</p> | 190 m² |
| <p>Gastronomie Cafe Bar und Restaurant Küche</p> | 380 m² |
| <p>Büro Verwaltung, Kurator, Öffentlichkeitsarbeit, Ausbildung, Marketing, Besprechungsräume etc.</p> | 250 m² |
| <p>Sammlungsarchiv und Verwaltung Kunstarchiv, Abtransport, Anlieferung, Lagerausstellung, Lagerführungen, Wartung und Betrieb</p> | 300 m² |
| <p>Nicht zugewiesene Flächen Lobbies und Erschließung Toiletten Technikraum Kunst Anlieferung Trennwände, Schächte, Stiegen, Aufzüge</p> | 2.300m² |
| <p>Mehrzwecknutzung Open Air Performance, Atrium, Temporäre Ausstellungsraum, Art Passage Garten, Flexible Performance</p> | 3.200 m² |

MASTERPLAN

New Kadiköy Pier

Location: 40°99'N / 29°03'E

1 / 3000





272 PARKPLATZE

HAYDARPAŞA GARI YOLU

LIEFERUNG

TIBBİYE CADDESİ

RİHTİM CADDESİ

İSKELE SOKAK

NEMLİZADE SOKAK

UZUN HAFIZ SK.

İZZETTİN SK.

REZAZADE SK.

MISAKI MİLLİ SK.

RESİT EFERNĐ SK.

YORGUTÇU SOKRU SK.

BASCAVUS SK.

SÖĞÜTLÜ ÇESME CADDESİ

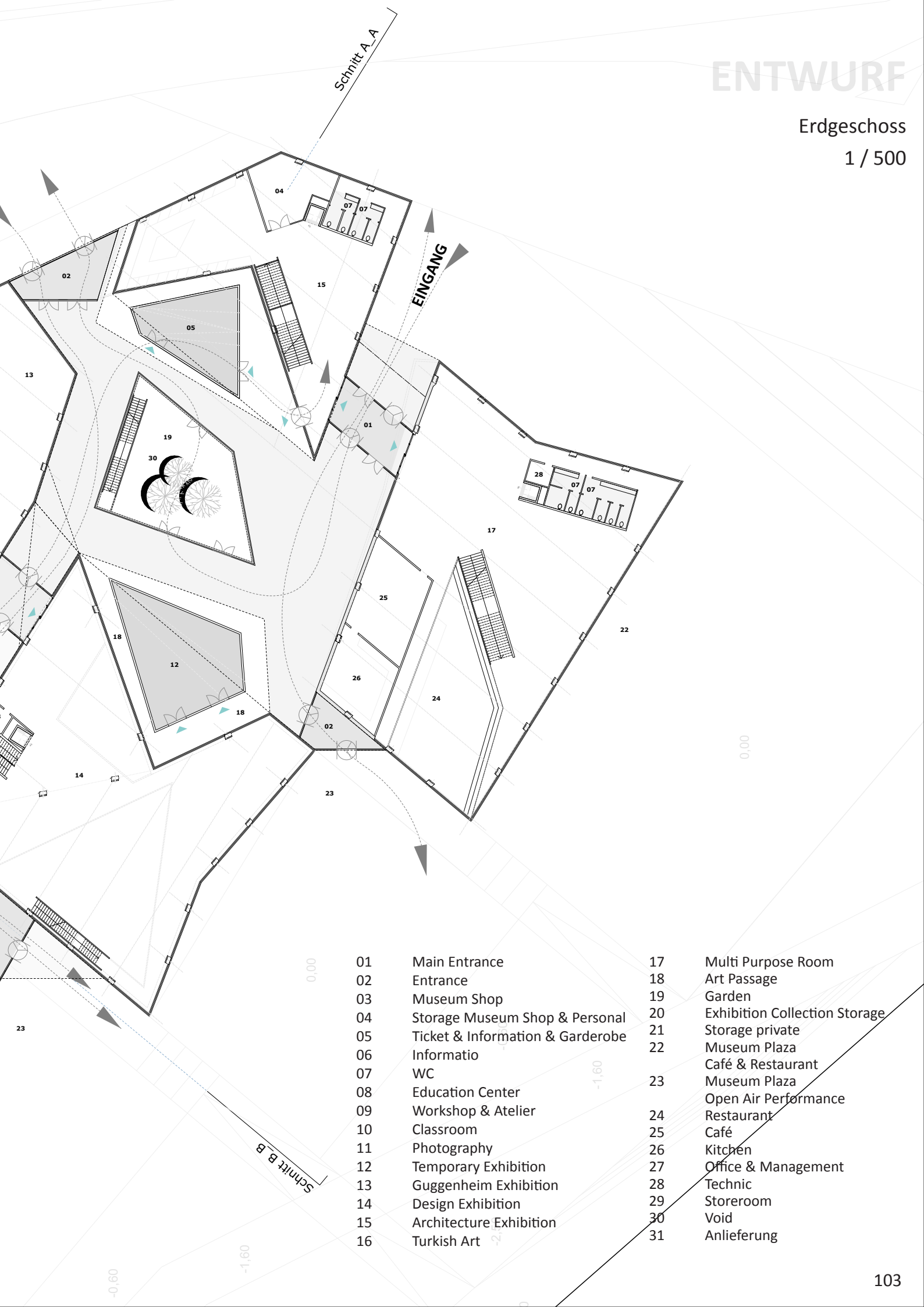
NEUER HAFENPLATZ

YASA CADDESİ

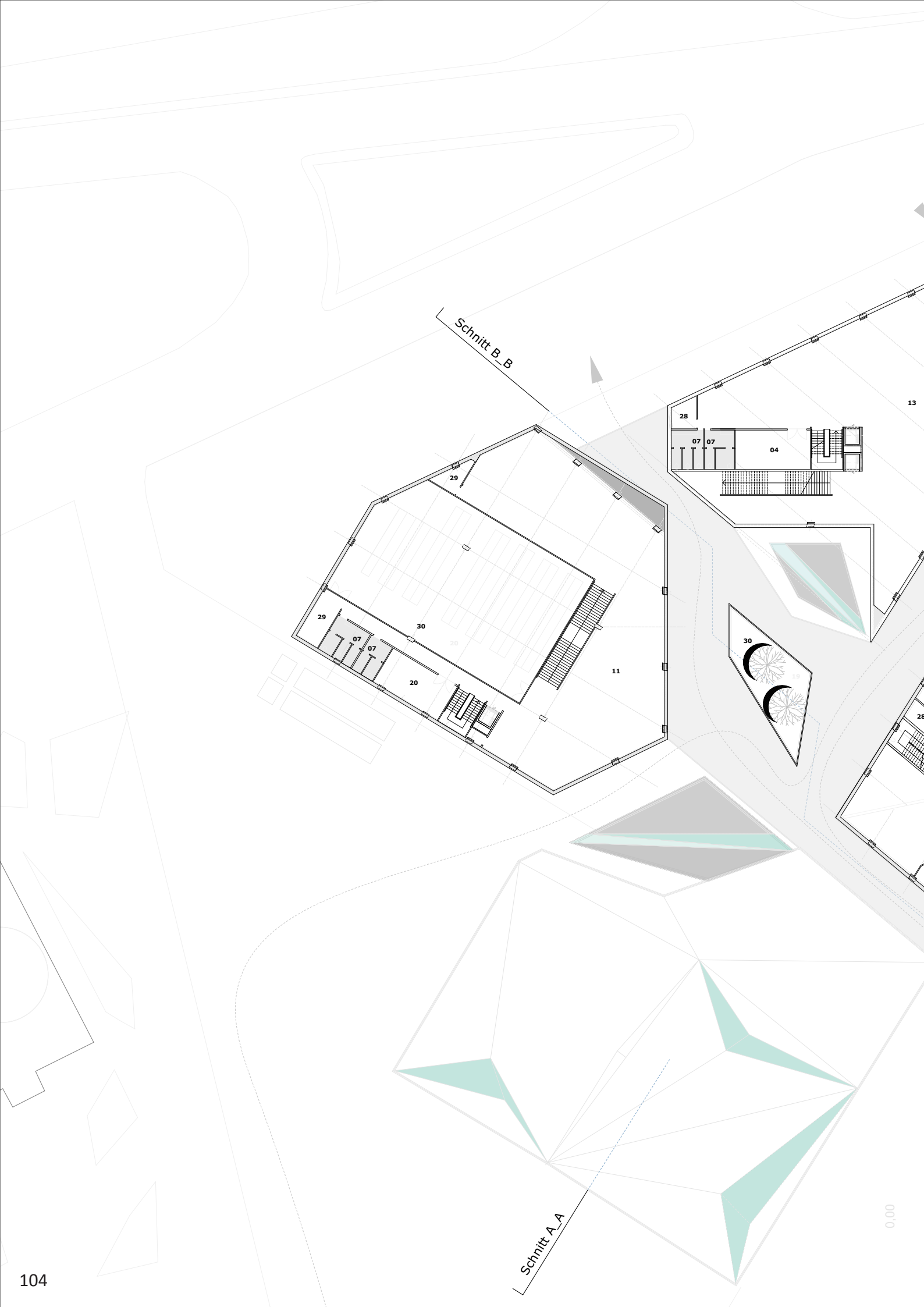
Lieferung

Vorplatz Moschee



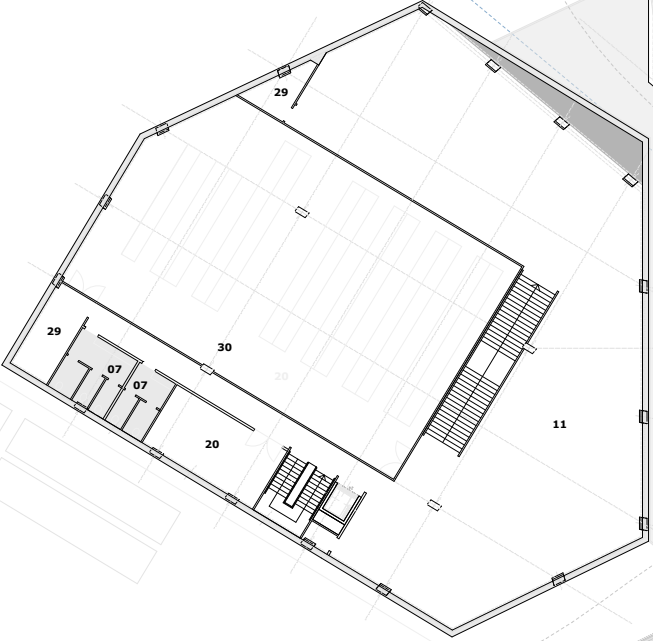
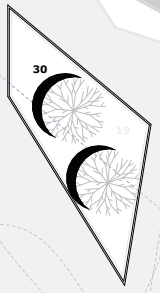
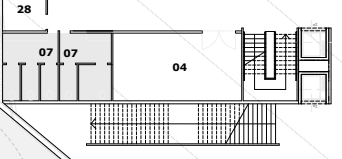


- | | | | |
|----|----------------------------------|----|-------------------------------|
| 01 | Main Entrance | 17 | Multi Purpose Room |
| 02 | Entrance | 18 | Art Passage |
| 03 | Museum Shop | 19 | Garden |
| 04 | Storage Museum Shop & Personal | 20 | Exhibition Collection Storage |
| 05 | Ticket & Information & Garderobe | 21 | Storage private |
| 06 | Informatio | 22 | Museum Plaza |
| 07 | WC | 22 | Café & Restaurant |
| 08 | Education Center | 23 | Museum Plaza |
| 09 | Workshop & Atelier | 23 | Open Air Performance |
| 10 | Classroom | 24 | Restaurant |
| 11 | Photography | 25 | Café |
| 12 | Temporary Exhibition | 26 | Kitchen |
| 13 | Guggenheim Exhibition | 27 | Office & Management |
| 14 | Design Exhibition | 28 | Technic |
| 15 | Architecture Exhibition | 29 | Storeroom |
| 16 | Turkish Art | 30 | Void |
| | | 31 | Anlieferung |

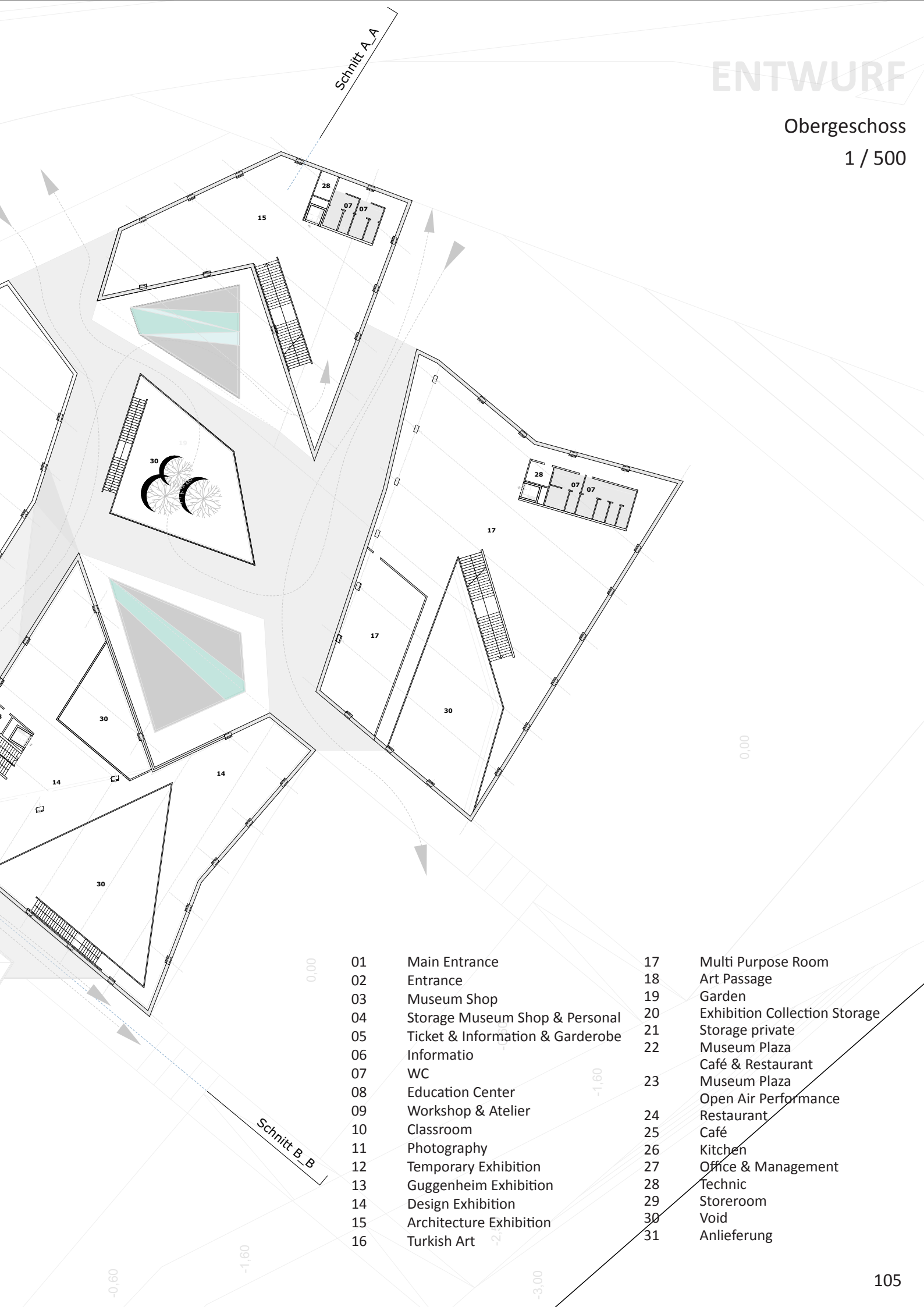


Schnitt B_B

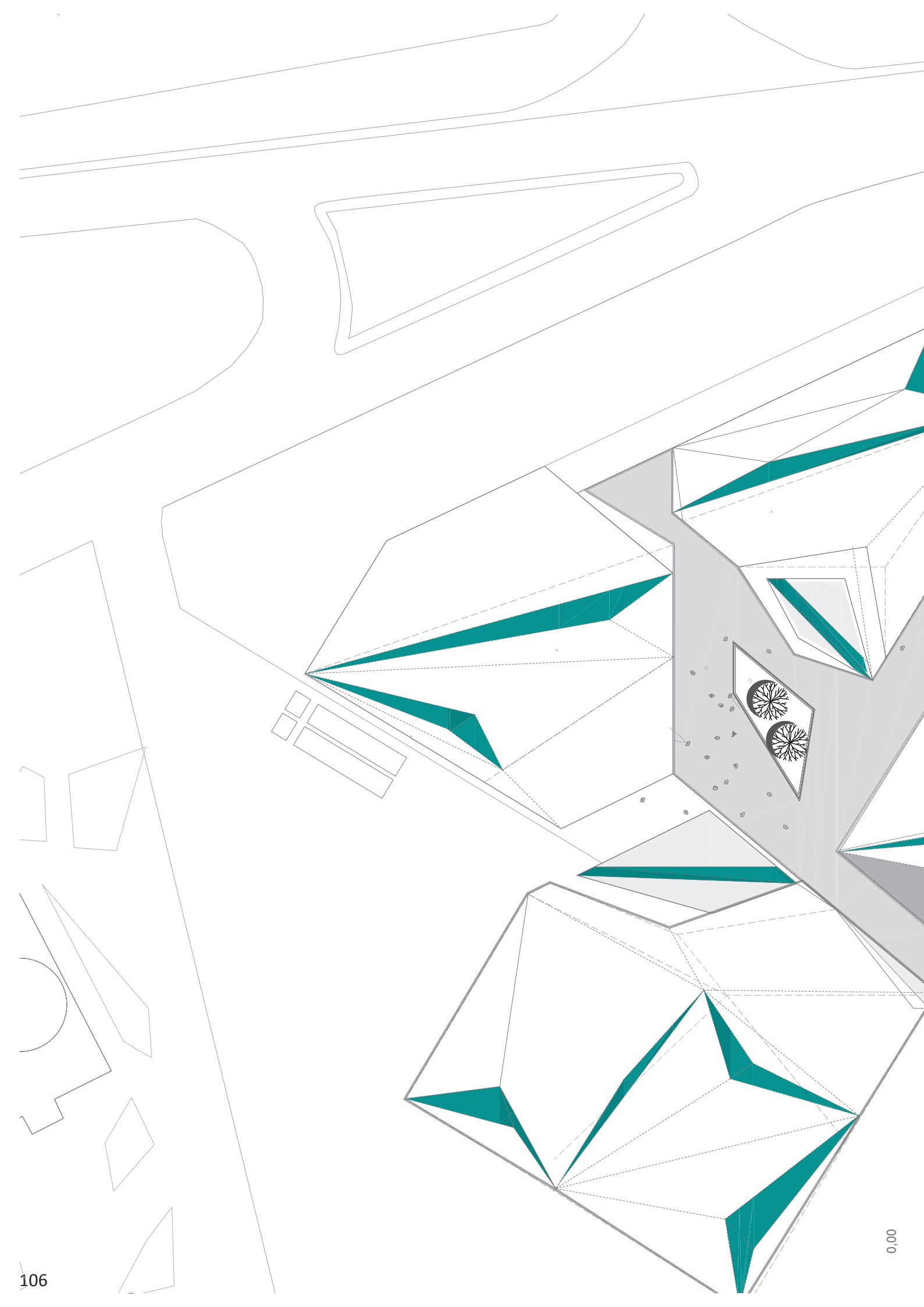
Schnitt A_A

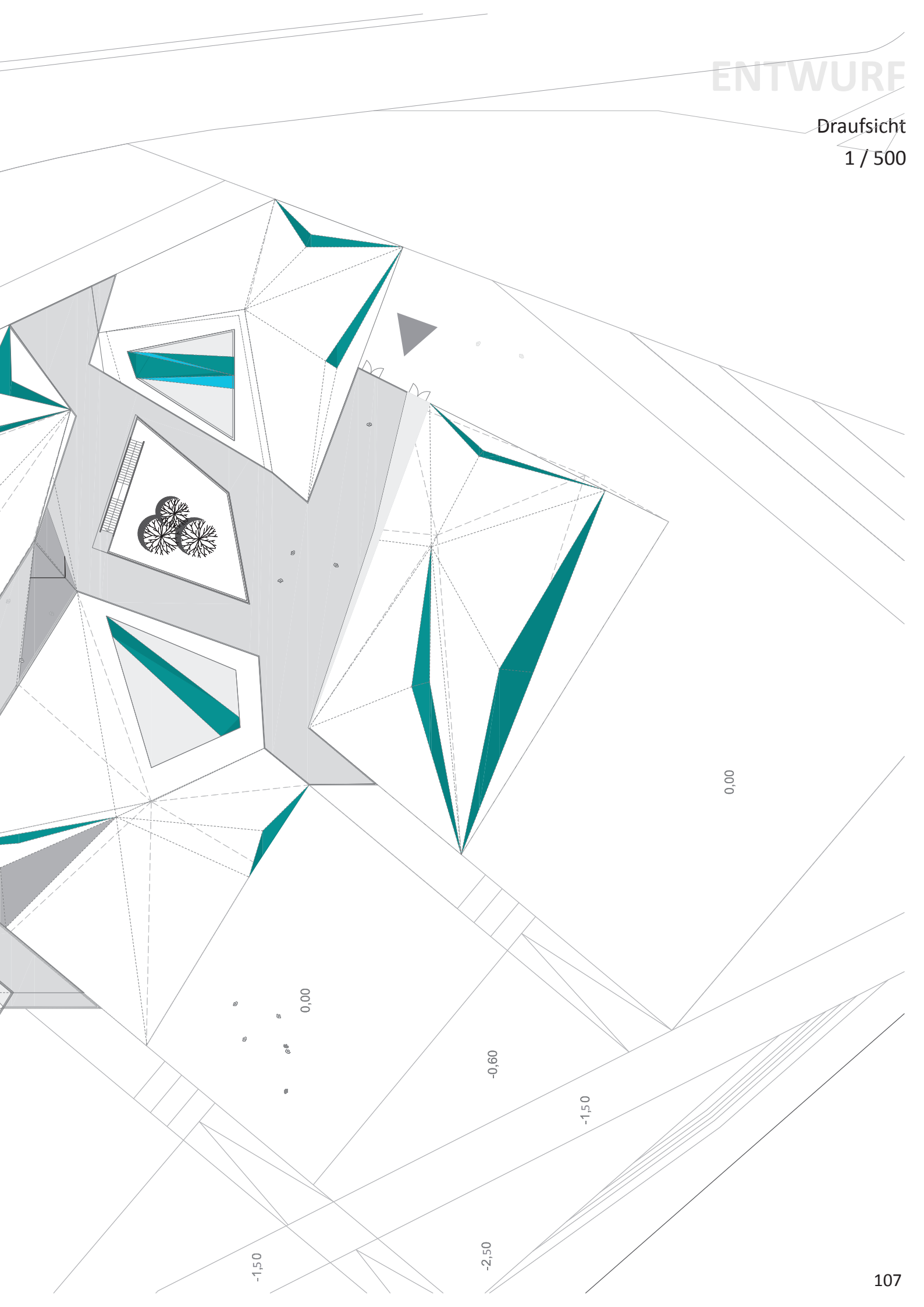


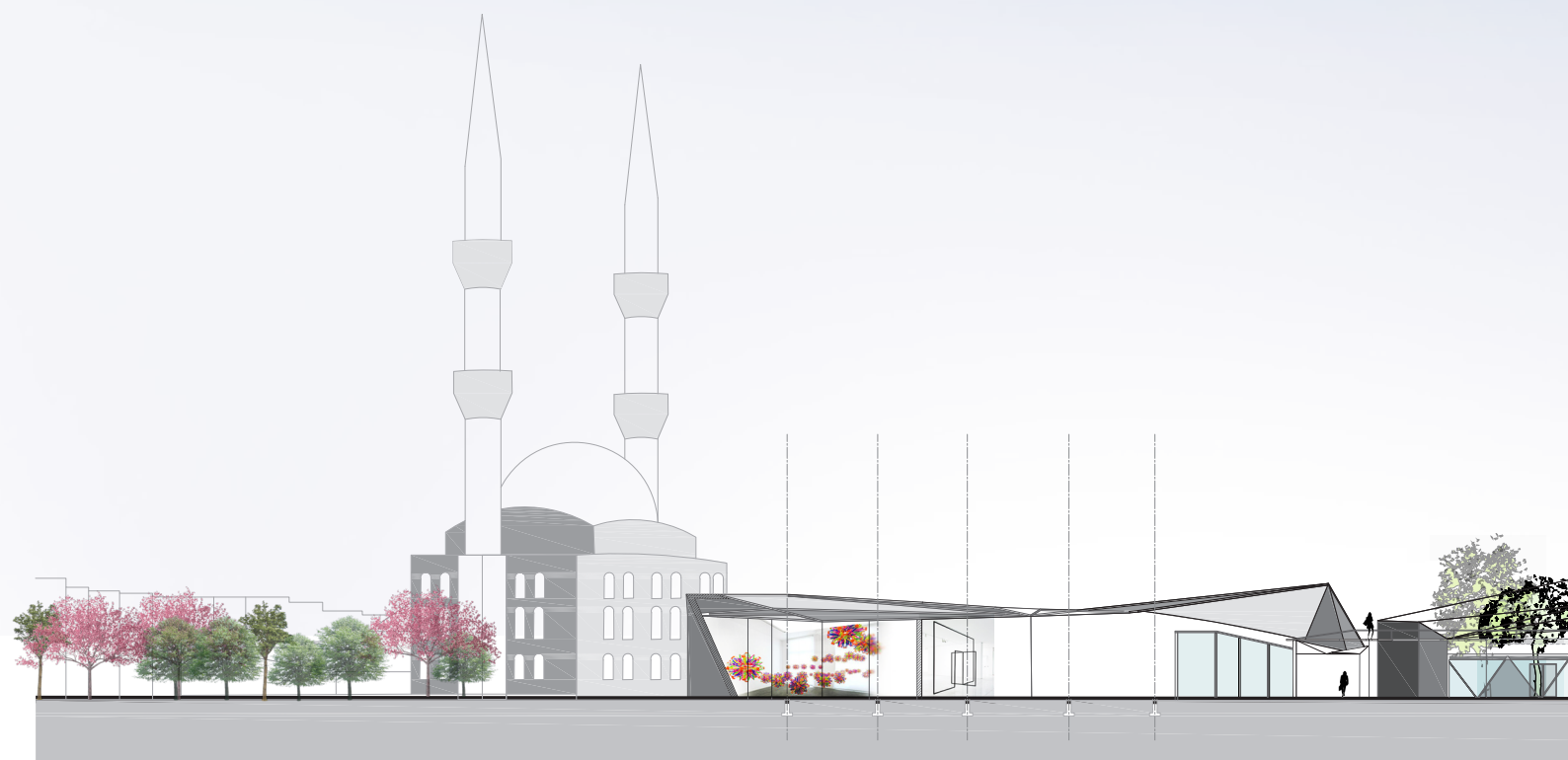
0,00



- | | | | |
|----|----------------------------------|----|-------------------------------|
| 01 | Main Entrance | 17 | Multi Purpose Room |
| 02 | Entrance | 18 | Art Passage |
| 03 | Museum Shop | 19 | Garden |
| 04 | Storage Museum Shop & Personal | 20 | Exhibition Collection Storage |
| 05 | Ticket & Information & Garderobe | 21 | Storage private |
| 06 | Informatio | 22 | Museum Plaza |
| 07 | WC | 23 | Café & Restaurant |
| 08 | Education Center | 24 | Museum Plaza |
| 09 | Workshop & Atelier | 25 | Open Air Performance |
| 10 | Classroom | 26 | Restaurant |
| 11 | Photography | 27 | Café |
| 12 | Temporary Exhibition | 28 | Kitchen |
| 13 | Guggenheim Exhibition | 29 | Office & Management |
| 14 | Design Exhibition | 30 | Technic |
| 15 | Architecture Exhibition | 31 | Storeroom |
| 16 | Turkish Art | | Void |
| | | | Anlieferung |

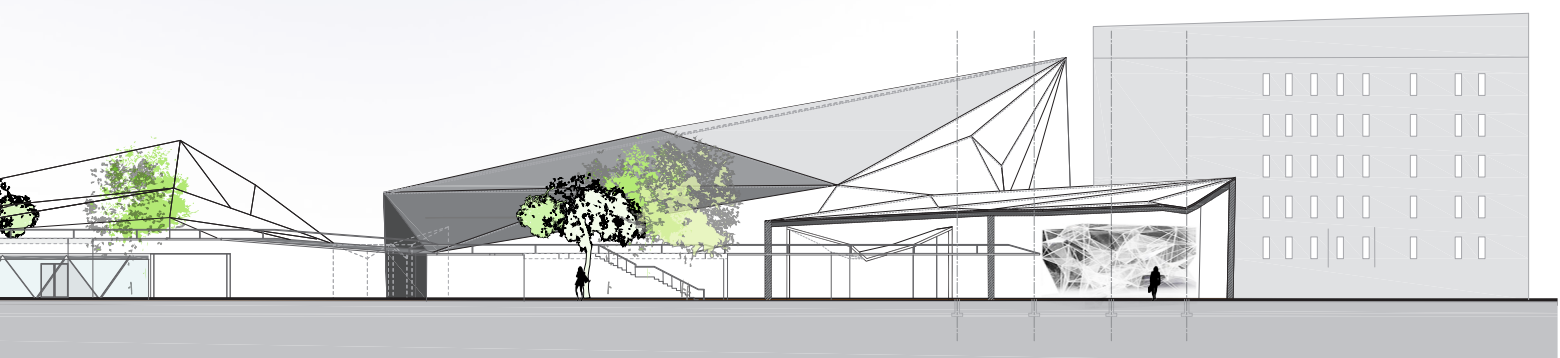






ENTWURF

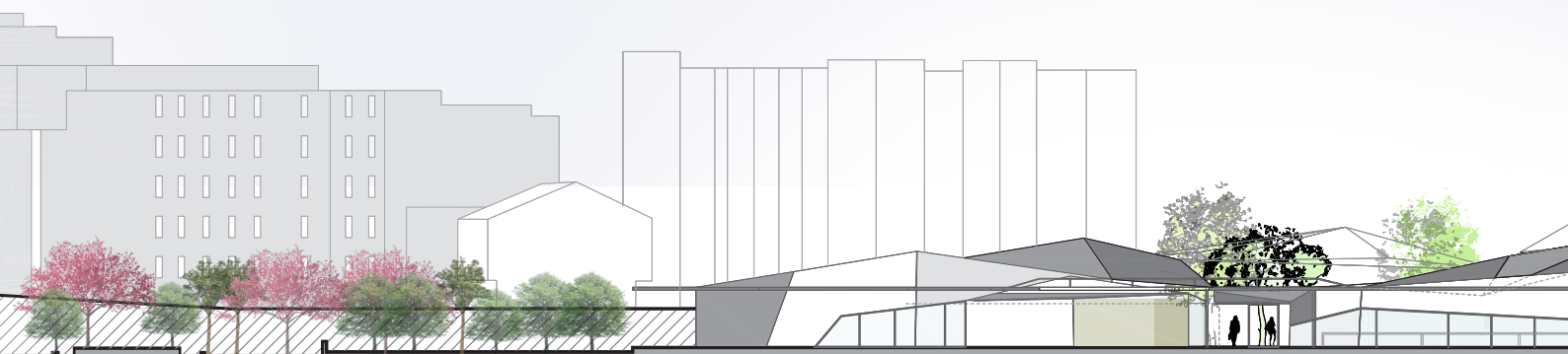
Schnitt A_A
1 / 500



Den historischen Bahnhof begrüßt ein feingliedriges, zum Teil transluzentes Museumsgebäude mit offenen Raumfolgen und intensiver Verknüpfung mit der Uferzone.

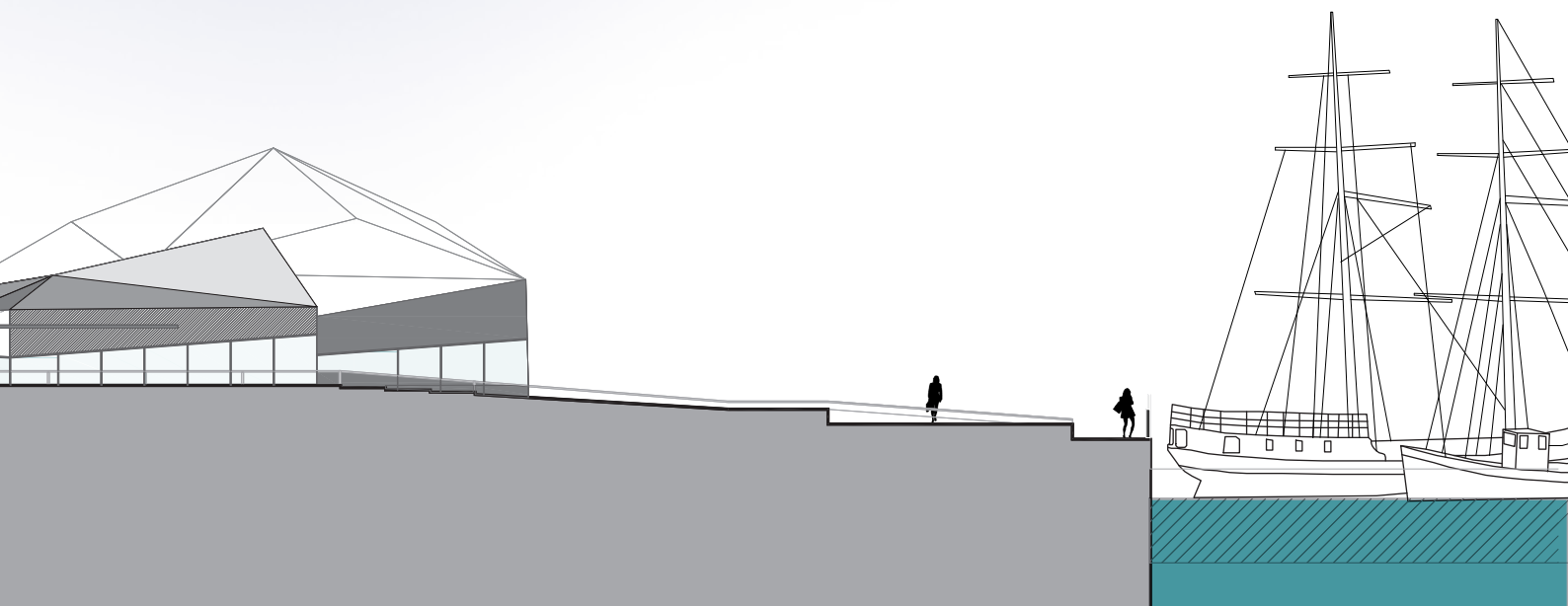
Zwischen den größten Modulen befindet sich der Haupteingang und gleichzeitig der Startpunkt einer "Architektur Promenade" parallel zur Promenade entlang dem Hafen.

Die Besucher haben die Wahl, entweder auf einer Folge von lang gezogenen Rampen entlang der Küste oder durch die Ausstellungsräume und den bepflanzten Höfen zu flanieren.



ENTWURF

Schnitt B_B
1 / 500



GUGGENHEIM
MUSEUM
İSTANBUL
KADIKÖY
RIHTIM CADDESİ









MAGNOLIA

Dies ist ein mittelgroßer bis großer immergrüner Baum, der 37m hoch wachsen kann.

Es hat in der Regel einen Stamm oder einen Stamm, der eine Pyramidenform hat.

Die Blätter haben eine einfache und breite eiförmige Form, mit glatten Rändern.

12-20 cm lang und 6-12cm breit.



PLATANUS ACERIFOLIA

Eine Hybride, die schmäler und kleiner bleibt als die Art. Höhe von 15 - 20 m. Die unteren Äste wachsen etwas herausragend, aber die Krone behält immer ihre schmale Form. Die graugrüne Rinde blättert weniger ab als bei der Art, und sie macht einen raueren Eindruck. Das Blatt ist breiter als länger, und es ist an der Unterseite leicht behaart.

Im Herbst färbt es sich braungelb.



CERCIS SILIQUASTRUM

Diese Art bildet einen kleinen Baum bis zu 12 Meter in der Höhe und 10 Meter in der Breite.



WISTERIA (BLAUREGEN)

Sie können so hoch wie 20 m über dem Boden klettern und sich seitlich 10m ausbreiten.

Die Blätter sind wechselhaft, 15 bis 35 cm lang, gefiedert, mit 9 bis 19 Blättchen.

Die Blumen in hängender Lage, sind 10 bis 80 cm lang. Werden in lila, violett, rosa oder weiß produziert.



MAGNOLIA GRANDIFLORA

Die Magnolia grandiflora wird als Hochstamm gezogen und wächst gewöhnlich bis zu 6 m Größe.

In der Breite nimmt sie mit ihrer Krone ein ähnliches Ausmaß an. Die Krone besitzt eine pyramidale Form und ist gut verzweigt. Von Natur aus wirkt sie perfekt in ihrem Erscheinungsbild und dicht aufgebaut.

LICHTKONZEPT:

Trotz unmittelbarer Nachbarschaft zum Haydarpaşa Bahnhof konkurrieren Alt- und Neubau in keiner Weise miteinander. Dies liegt an der zurückhaltenden Gestaltung und reduzierten Materialwahl beim Museumsbau. Außen herrschen weiße, transluzente Glasfassaden vor. Die terrassenförmig abfallenden Gelände und die Grünflächen verbinden das Museumsareal mit dem Bahnhofsareal.

Tagsüber ermöglicht die transluzente Verglasung die natürliche Belichtung der darunter liegenden Ausstellungsflächen. Das einfallende diffuse Tageslicht erzeugt in den Räumen eine helle, angenehme Atmosphäre. Besonders nachts wirken die Module skulptural.

Vereinzelte transparente Elemente innerhalb der Glasfläche stellen den Bezug zum Außenraum her, indem sie immer wieder Ausblicke auf die Skulpturen im Hofbereich oder auf das Meer freigeben.

Um die transluzente Hülle zu erzeugen werden folgende 3 Glasarten eingesetzt:

- Pilkington Profilit Glas
- ESH Switchable Glas
- ESH Einfachverglasung

LICHTSCHLITZE AM DACH:

Das Museum wird zum Teil natürlich belichtet mit transluzenter Verglasung.

Direktes Sonnenlicht wird durch sandgestrahlte, geätzte oder mit Texturen versehene Gläser je nach Tageszeit und Lage gestreut, umgelenkt, reflektiert, gebrochen oder absorbiert.



MATERIAL:

Pilkington Pofilit Glas

Diese Art von Glas bündeln am Tag natürliches Licht von außen und verströmt sie in das Innere.

In der Nacht lässt sie das Museumsareal erstrahlen. Diese Art wird für die Belichtungsschlitze am Dach eingesetzt. Somit werden die Museumsinnenräume mit indirektem Licht bestrahlt.

Der vielfältige Aufbau der transluzenten Glasfassade bündelt, verteilt und bricht das Tageslicht, und materialisiert es zu verschiedenen Zeiten, als wären die Linsen überdimensionale Eiswürfel.

Das Glas in seinen vielfältigen Reaktionen auf das Licht wird zu einem unvorhersehbaren Phänomen: Diffusion, Diffraktion, Refraktion, Reflexion, Absorption.³

ESG - Einfachverglasung

Beim Eingangsbereich und für und die Passagen werden Einfachverglasungen eingesetzt. Dies lässt natürliches Licht in die Durchgänge durchfließen und schafft ein besonderes Raumerlebnis zwischen den Bauteilen.



ESG - Switchable Glas

Diese Art von Glas bietet die Möglichkeit, innerhalb einer Anwendung zwischen Sichtschutz und Durchsicht wählen zu können und sorgt für indirektes Licht im Museum. Erst beim Anlegen einer elektrischen Spannung wird die eigentlich opakweiße Scheibe nahezu transparent. Ohne Stromzufuhr kann die Scheibe zusätzlich auch als Rückprojektionfläche für Multi-Mediapräsentationen eingesetzt werden.⁴⁰

An der Küstenseite mit der schönen Aussicht zum Marmara Meer und Haydarpasa Bahnhof wird die Fassade zum Teil mit schaltbarem Glas versehen.

Das schaltbare Glas bietet auch die Möglichkeit an der Fassade Kunst zu projizieren.

Dies erhöht die Flexibilität in den Museumsinnenräumen während Ausstellungen, Vorführungen, Vorträgen etc.

Das Material bietet je nach Wunsch Transparenz oder Diskretion

39 [http:// www.bendheimwall.com/pdf_other/Nelson-Atkins_Museum_of_Art_Bloch_Building.pdf](http://www.bendheimwall.com/pdf_other/Nelson-Atkins_Museum_of_Art_Bloch_Building.pdf)

40 [http:// www.barteltglas.berlin/ContentRedirect.aspx?dokument=e4cf6855-fe0a-4cbf-a2c1-6eefb488136](http://www.barteltglas.berlin/ContentRedirect.aspx?dokument=e4cf6855-fe0a-4cbf-a2c1-6eefb488136)





ENTWURF

Visualisierung



GUGGENHEIM
MUSEUM
ISTANBUL
KADIKÖY
RIHTIM CADDESİ



QUELLENVERZEICHNIS

BÜCHER | ZEITSCHRIFTEN | INTERNET

Alle Websites wurden das letzte mal am 12.09.2016 aufgerufen

Buket Uzuner: My name is Istanbul
Rem Koolhaas: What ever Happened to Urbanism, 1994
Istanbul wird grün; Arch+ Zeitschrift für Architektur und Städtebau; Ausgabe 195 Nov. 2009
Sustainable Design: Ecology, Architecture, and Planning von Daniel E. Williams
<http://designgu.genheimhelsinki.org>
<https://www.ft.com/content/7d67873e-a33d-11e1-ab98-00144feabdc0>
Der Tagesspiegel, Kunstszene Helsinki: Das Guggenheim Gespenst
Malcolm Reading
http://mal.olmreading.s3.amazonaws.com/helsinki/Competitio_Conditions.LR_1.pdf
urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf
Blouinartifolio, Artikel Jan. 27, 2015
<http://www.nexthelsinki.org/competitio>
<http://www.metropolismag.com/Point-of-View/January-2015/We-Mean-to-Be-Provocateurs-Michael-Sorkin-on-the-Next-Helsinki-Competitio>
Sustainable Design: Ecology, Architecture, and Planning von Daniel E. Williams
Mit City Atlas Istanbul; Dilek Zaptcioglu, Jürgen Gottschlich; Marco Polo
Istanbul: City of Intersections; Urban Age 2009 Conference newspaper
Ömer Kapınak:
<http://www.secities.net/media/objects/articles/deciphering-istanbul/tr-tr/>
<http://www.arkitera.com/yarisma/630/sos-istanbul-fiki-projesi-yarismasi-2015>
<http://www.arkitera.com/etilet/1608/brigide-weber1>
<http://www.timeoutistanbul.com/istanbulunritmi/2414/sehirlerin-yesil-alan-oranlari/>
<http://www.tuerkei-news.de/10017-zu-wenige-gruenflaechen-in-istanbul/>
<http://hu.arsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=11926014&p=2>
<http://www.kadikoy.bel.tr/Kadikoy/Cografikonum>
<http://en.wikipedia.org/wiki/Kadıköy>
http://www.mymerhaba.com/de/main/content.asp_Q_id_E_1109
http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Istanbul#Seeverkehr
<http://www.uzmantv.com/haydarpasa-garinin-hikayesi-nedir>
http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Istanbul_Haydarpasa
<http://www.arkitera.com/haber/18254/2>
<http://www.unesco.de/kultur/welterbe/welterbe-richtlinien/welterbe-aufnahmekriterien.html>
<http://de.wikipedia.org/wiki/Marmaray>
http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Istanbul
<http://www.barteltglas.berlin/ContentRedirect.aspx?dokument=e4cf6855-fe0a-4cbf-a2c1-6eefb488136>
<http://www.eccoliving.com.au/product-category/switchable-glass/>
http://www.pilkington.com/europe/germany/german/products/bp/bybenefit_glasssystems/profilit/downloads.htm
www.bendheimwall.com/pdf_other/Nelson-Atkins_Museum_of_Art_Bloch_Building.pdf

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle Websites wurden das letzte mal am 12.09.2016 aufgerufen

Abb. 01 <http://www.dreamstime.com>
Abb. 02 <http://mal.olmreading.s3.amazonaws.com/helsinki/JPG-aerial%20photograph.zip>
Abb. 03 <http://mal.olmreading.s3.amazonaws.com/helsinki/JPG-aerial%20photograph.zip>
Abb. 04 <http://www.arkitera.com/yarisma/630/sos-istanbul-fiki-projesi-yarismasi-2015>
Abb. 05 vgl. urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.38
Abb. 06 urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.28
Abb. 07 urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.32
Abb. 08 urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.19
Abb. 09 urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.24

Abb. 10 urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf

Abb. 11 Seda Altintas

Abb. 12 vgl. urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.26

Abb. 13 Seda Altintas

Abb. 14 Seda Altintas

Abb. 15 vgl. urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.42

Abb. 16 Istanbul wird grün; Arch+ Zeitschrift für Architektur und Städtebau; Ausgabe 195 Nov. 2009; S.137

Abb. 17 <http://www.timeoutistanbul.com/istanbulunritmi/2414/sehirlerin-yesil-alan-oranlari/>

Abb. 18 Seda Altintas

Abb. 19 vgl. urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.37

Abb. 20 vgl. urban age istanbul
http://v0.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulNewspaper_en.pdf; S.34

Abb. 21 <http://stlinepress.org/i-bellissimi-poster-da-occupygezi-e-come-va-avanti-la-potesta/>

Abb. 22 <http://everywheretaksim.net/tr/altyazi-kente-baska-bir-gozle-bakmak-bir-gezi-albumu/>

Abb. 23 <http://www.kanalistanbul.com.tr/gezi-parkina-destek-bildirileri/>

Abb. 24 <http://pekguelseyler.blogspot.co.at/2013/06/posterlerle-gezi-park-direnisi.html>

Abb. 25 http://de.wikipedia.org/wiki/Proteste_in_der_Türkei_2013

Abb. 26 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=170012&page=7>

Abb. 27 <http://www.dreamstime.com>

Abb. 28 <http://oodistanbul.blogspot.co.at/2011/05/bagdat-caddesi-baghdad-avenue>

Abb. 29 <http://www.istanbul.com/en/explore/info/the-asian-side-in-general>

Abb. 30 <http://ultursanat.kadikoy.bel.tr/tr/kultur-merkezleri/sureyya-operasi2>

Abb. 31 <http://suleymanboyoglu.blogspot.co.at/2012/11/tarihi-kemer-ve-nostaljik-tramvay>

Abb. 32 <http://www.urbantravelblog.com/district/kadikoy-istanbul/>

Abb. 33 <http://www.youtube.com/watch?v=UJAoKHkHWc>

Abb. 34 <http://t24.om.tr/haber/kadikoydeki-basogretmen-ataturk-aniti-aldiriliyor,219197>

Abb. 35 <http://www.urbantravelblog.com/district/kadikoy-istanbul/>

Abb. 36 <http://www.gezilmesigerekenyerler.com/muze-kultur-tarihi-guzellikler/istanbul-oyuncak-muzesi-nerede-ve-giris-fiatlari-goztepe-istanbul>

Abb. 37 http://www.kadikoylife.com/BAR_MANCO_YU_37_BIN_KII_ZIYARET_ETTI_/1319

Abb. 38 <http://ultursanat.kadikoy.bel.tr/tr/kultur-merkezleri/sureyya-operasi2>

Abb. 39 http://magbelblog.blogspot.co.at/2014_01_01_archive

Abb. 40 <http://www.trtturk.om/haber/istanbulda-tum-vapur-seferleri-iptal-107371>

Abb. 41 Seda Altintas

Abb. 42 <http://www.dreamstime.com>

Abb. 43 <http://selinmaden.wordpress.com/category/istanbul-2010-avrupa-kultur-baskenti>

Abb. 44-46 <http://www.flickr.com/photos/apsuva/with/5263196203/>

Abb. 47 http://de.wikipedia.org/wiki/Marmaray#/media/File:Marmaray_Istanbul_Project.png

Abb. 48 <http://www.arkitera.com/yarisma/630/sos-istanbul-fiki-projesi-yarismasi-2015>

Abb. 49-71 Seda Altintas

Abb. 72 <http://contraperiodismomatrix.ning.com/photo/tulipanes-amarillos-en-el-campo-de-flores-de-color-azul-foto-de-a?context=pular>

Abb. 73 [http://www.wikiwand.com/ca/Plàtan_\(arbre\)](http://www.wikiwand.com/ca/Plàtan_(arbre))

Abb. 74 <http://davisla.wordpress.com/2011/04/>

Abb. 75 <http://imgspoint.com/405261-wisteria>

Abb. 76 http://de.wikipedia.org/wiki/Immergrüne_Magnolie#/media/File:Magnolia_grandiflora

DANKSAGUNG

Vielen Dank an

Rojjar

Ersin

Patrik

und all meine Freunde für die Unterstützung.

Besonderer Dank gebührt auch Professor Mathias Mittergger für die Betreuung meiner Diplomarbeit.


Den größten Dank möchte ich meiner Mutter und meinem Vater aussprechen, denn ohne ihre Unterstützung wäre das Studium nie möglich gewesen.

Danke.

SEDA ALTINTAS




11.10.1987
wien

sedaalti tass@gmail.com 





neilreichgasse 113/23/37F 
1100 wien, österreich

LEBENS LAUF

AUSBILDUNG

| | | | |
|--------------|---|--|-----------------|
| 2001 2006 |  | BORG, Hegelgasse 14 1010 Wien | MATURA |
| 2007 2016 |  | Technische Universität Wien 1040 Wien | BACHELORSTUDIUM |
| 2016 2016 |  | Technische Universität Wien 1040 Wien | MASTERSTUDIUM |

BERUFSERFAHRUNG

| | | | |
|----------------------|---|--------------------------------------|-----------|
| MÄR 2012 AUG 2012 |  | AW Architekten ZT Gmbh 1200 Wien | PRAKTIKUM |
| APR 2015 AUG 2015 |  | ADD Architekten ZT Gmbh 1090 Wien | MITARBEIT |
| APR 2015 JUN 2015 |  | ACD4 Architekten 1090 Wien | MITARBEIT |
| FEB 2016 JUL 2016 |  | SMERTNIK KRAUT ZT Gmbh 1020 Wien | MITARBEIT |

SPRACHEN

DEUTSCH, TÜRKISCH, ENGLISCH

SOFTWARE SKILLS

ARCHICAD, AUTOCAD, RHINO, INDESIGN, ILLUSTRATOR,
PHOTOSOP, MICROSOFT OFFICE