



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN  
Vienna University of Technology

## DIPLOMARBEIT KADIKÖY FÄHRENSTATION UND UMGEBUNG

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung  
des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof.i.R.Mag.arch.Dr.tech. Christa Illera  
E253/1 Institut für Architektur und Entwerfen  
Abteilung Gebäudelehre und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Emre Can Eroglu  
0929282

Wien, am 26.05.2015



## KURZFASSUNG

Der Bezirk Kadıköy gewährleistet die Verbindung zwischen dem Asienteil und Europateil, mittels öffentlicher Verkehrsmittel. Die bedeutendste Station im Asien Teil ist Kadıköy. Verkehrsmittel, wie Fähren, Busse oder U-Bahnen von Europa, haben in Kadıköy die wichtigste Anlegestelle. Aus diesem Grund hat dieser Ort einen Stellenwert wie eine Bosphorus Brücke.

Dieses bringt Vor- und Nachteile für den Bezirk.

Der aktuelle Verkehr wurde vor 40 Jahren geplant und erbaut, dieser kann die heutigen Verkehrsverhältnisse nicht decken. Das größte Problem ist die Entstehung einer bestehenden Straße die eine Trennung zwischen Stadt und Meer entwickelt hat. Somit geht die Verbindung zum Meer verloren.

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Hauptverkehrsachse. Diese wird in ein anderes Höhenniveau geplant. Die Hauptverkehrsachse, die zwischen Stadt und Meer liegt, ist in diesem Projekt unter dem Nullbereich. Somit wird die Küste zu einer ununterbrochenen Fußgängerzone.

Die vorhandenen Fährenstationen und Hauptplätze werden neu geplant. Zusätzlich werden Haupt- und Nebenstraße, der Stadt, bis zum Meer erweitert und eine Verbindung zwischen Mensch und Meer gewährleistet. Zwischen den Verbindungswegen werden Grünräume und Rekreationsplätze geplant.

## ABSTRACT

Kadıköy District serves as a bridge between European and Asian Side of Istanbul, standing as the main hub and most frequented transit station of the public transportation vehicles. This crucial position brings along a number of disadvantages as well as advantages.

Rıhtım Avenue and Kadıköy Square, that were planned way back forty years ago, cannot meet the present-day needs.

The uppermost handicap of Kadıköy being a transportation hub is that it interferes with the unity of the sea and the land.

In this project, populous traffic along the Kadıköy shore is moved underground and the shore is wholly and uninterruptedly pedestrianized.

Existing coast buildings and urban attractions were replanned.

Facilitating smooth extension of the primary and secondary roads to the seaside, a relationship between people and coastal sea is established.

Areas located along the link roads are utilized as greenfield sites and recreational areas.



# INHALTSVERZEICHNIS

## DIE STADT ISTANBUL

---

- Lage	.....11
- Topografie	.....13
- Bevölkerung	.....14
- Klima	.....15
- Geschichte	.....17
ke	.....19

## DER BEZIRK KADIKÖY

---

- Lage	.....23
- Geschichte	.....25
- Analyse	
- Infrastruktur	.....27
- Hauptverkehrachsen	.....28
- Fahrradwege	.....29
Grünbereiche	.....30
tende Orte	.....31

## R BAUPLATZ

---

age	.....35
estand Fotos	.....37
nalyse	
- Schwarzplan	.....39
- Infrastruktur	.....41
- Verkehrsrouten	.....43
- Bistro´s - Mobileverkäufer	.....45

## KONZEPTENTWICKLUNG

---

- Küstenkonzept	.....51
- Verkehrskonzept	.....52
- Gebäudekonzept	.....52
- Städtebau- und Freiraumkonzept	.....53

## MURF

---

sterpläne	.....57
renstation	.....61
erführung	.....73
oflanzung	.....70
Visualisierungen	.....75
verzeichnis	.....87
zeichnung	





41°01' Nord





DIE STADT ISTANBUL

**SCHWARZES MEER**

**EUROPA**

**MARMARAMEER**



## Geographische Lage und strategische Bedeutung

Istanbul liegt an einer Meerenge umgeben von zwei Gewässern. Diese Meerenge heißt Bosphorus und teilt zwei Kontinente, Asien und Europa. Diese Stadt ist bedeckt von einer Landschaft die hügelig ist. Sie hat eine hügelige Fläche mit 1.830 Quadratkilometer. Am Bosphorus fällt das Ufer steil in die intensive genutzte Sedimentierungsfläche ab.

Istanbul hat eine 50 Kilometer Ausdehnung nach Norden und Süden und eine 100 bis 120 Kilometer Ausdehnung nach Osten und Westen. Die Altstadt heißt Fatih und Eminönü, sie sind das historische Kern der Stadt.

Mit natürlichen Umgebungen und Landschaften und historischen Monumenten ist Istanbul damals das Zentrum der Alten Welt und zurzeit eine wichtiges Megapol geworden. Istanbul ist die einzige Stadt, die auf zwei Kontinenten liegt. Diese wird zusätzlich von einem engen Meerkanal durch trennt. Istanbul hat eine 2500ige Geschichte und war schon in seiner Gründerzeit ein wichtiger Ort des Handels.

Istanbul befindet sich zwischen den 28° 01' und 29° 55' östlichen Längen sowie den 41° 33' und 40° 28' nördlichen Breiten.

Der Megapol ist eine leicht zu verteidigende Stadt, da sie eine Halbinsel ist. Diese war eine wichtige Strategische Bedeutung. Außerdem war Istanbul die Tür für die seidene Straße nach Europa. Istanbul ist die einzige Hauptstadt die von drei Reichen war, vom osmanischen, römischen und byzantinischen Reich.

Nach mehr als 1600 Jahren haben in Istanbul 120 Kaiser und Sultane regiert. Diese Eigenschaften hat auf der ganzen Welt nur Istanbul. Durch die Verlagerung der Stadtmauer nach Westen, die anfangs 22 km lang war wurde die Stadt viermal so groß.

Die Fundamente des heutigen Istanbul wurden im siebenten Jahrhundert gelegt. Die Stadt wurde von Kaiser Konstantin im vierten Jahrhundert neu errichtet und zur Hauptstadt gemacht. Das christliche Konstantinopel wurde 1453 erobert und zur wichtigsten Stadt in der islamischen Zone geworden. Sie wurde damals langsam mit osmanischer Kultur aufgefüllt. Zum Beispiel Moscheen, Hammams und andere islamische Charaktere. Einige Kirchen wurden dann renoviert und zu Moscheen umgebaut.

## Topographie

Istanbul, die Metropole befindet sich auf zwei Halbinseln, auf Kocaeli und Catalca. Diese Zwei sind Plateaus die ausgewachsen sind. Istanbul war am Ende der Miosen Ära des Sarmatinnen Meeres eine Bucht a. In der Nächste Epoche trat das Meer zurück und das Festland tritt hervor.

Das Tal, das dann gebildet wurde vergrößerte sich, durch das Anschwellen des nördlichen Bosphorus Teiles in Peneplain und durch die Anschwellung des südlichen Teils, änderte sich die Wasserteilungslinie. Dadurch nahm die Neigung der Flusstäler zu und die Wassererosion ebenfalls. Die großen Gewässer im Osten schütteten ins Schwarze Meer und die im Westen ins Marmara Meer. Aus diesem Grund trat die Erscheinung eines Plateaus mit einer verschwommenen Erdoberfläche hervor.

Die Erscheinungen der Täler und Erhöhungen sind nicht stark ausgeprägt. Die östliche Seite hat hohe Gebiete und bewegt sich auf der Gebze-Ömerli-Staudammlinie. Nach Osten steigen diese lang an. Diese Erhöhungen liegen über der 350 Meter Grenze. Auf der Kocaeli Halbinsel ist die Wasserteilungslinie den Ufern näher. Das Plateau hat im anderen Teil weite Täler und leicht hügelige Gebiete.

Auf dem zweiten Plateau liegt die Wasserteilungslinie näher am Schwarzen Meer. Die Flüsse fließen in die Seen in ihrer Umgebung auf, betroffen sind zum Beispiel die Seen das goldene Horn, Büyük-und Küçükçekmece Seen und das Marmara Meer. Die Flüsse von den Istranca Bergen gelangen in Terkos See. Die Istranca Bergen haben manch über 350 Meter Höhen.

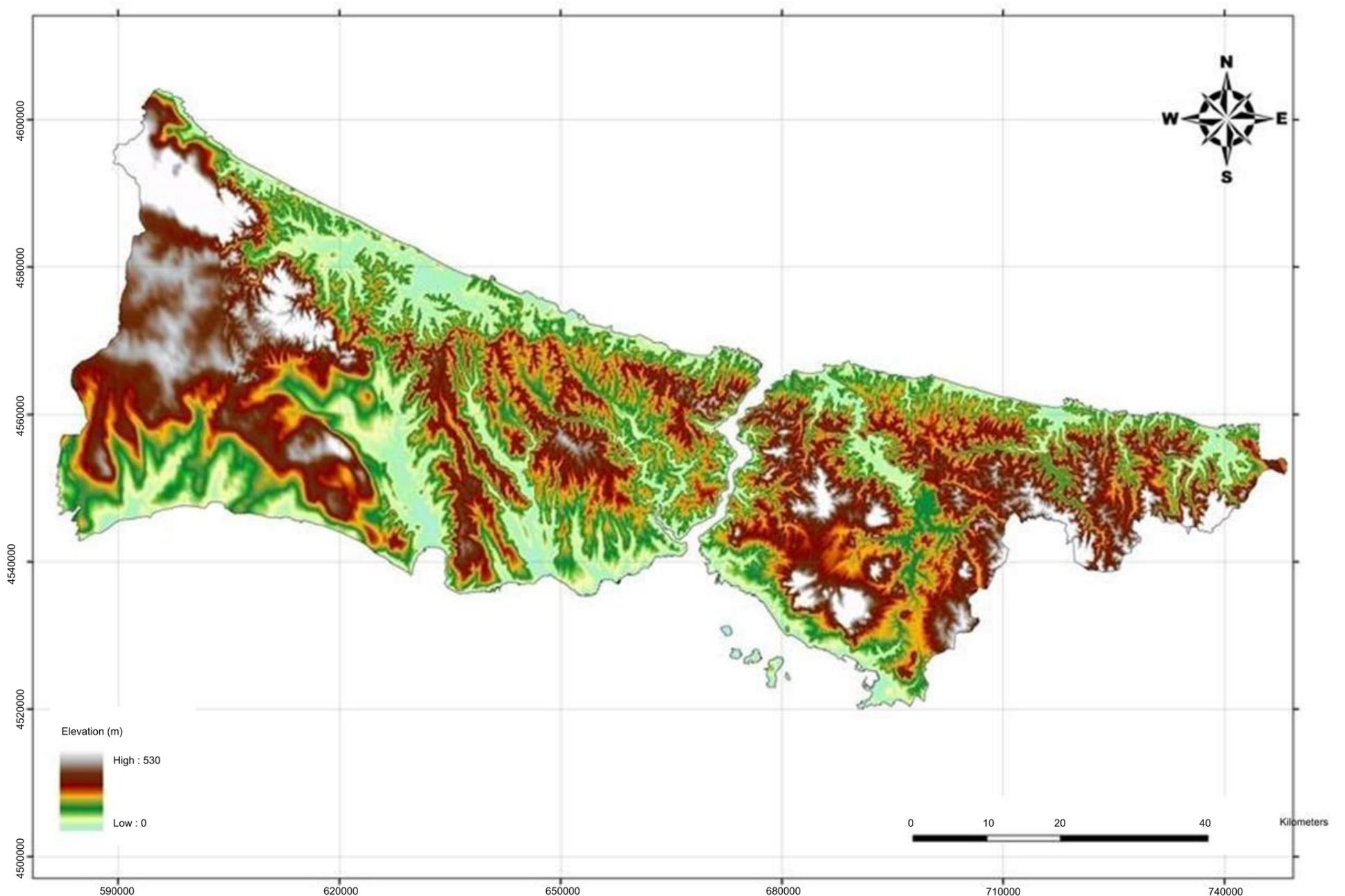


Abb.2:Istanbul Topographiekarte

## Bevölkerung

Die amtliche Einwohnerzahl Istanbuls betrug am 31. Dezember 2010 nach dem Statistikinstitut der Türkei, 13.255.685. Die Aufteilung auf den europäischen und asiatischen Teil dieser Zahl liegt nicht bei 50 Prozent. 64,66 Prozent dieser Einwohner leben im europäischen Teil und der Rest mit 35,33 Prozent im asiatischen Teil. Die Bevölkerungsdichte beträgt 2.481 Einwohner je Quadratkilometer und hat eine Fläche von 5.343,02 Quadratkilometer. 1927 lag die Zahl der Einwohneranzahl bei 680.000. Im Jahre 1955 stieg diese Zahl auf 1,3 Millionen. 2,5 Millionen Menschen leben im Jahre 1975 in dieser Stadt und 2007 liegt diese Zahl bei 11,2 Millionen.

Wirtschaftlich und kulturell ist Istanbul die wichtigste Stadt, obwohl Ankara die Hauptstadt der Türkei ist. Nach UN Kriterien ist diese Stadt eine Megastadt. Der Großteil der Bevölkerung ist aus dem Südosten beziehungsweise aus dem Osten des Landes zugezogen. 13,8 Prozent der Bevölkerung in Istanbul ist ein echter Istanbuler, der Rest ist dazu gezogen. Jedes Jahr kommen dadurch viele Menschen und Bauen über Nacht ihre Häuser am Stadtrand.

In der Übersicht ist die Einwohnerzahl nach Jahreszahl. Bis 1914 handelt es sich um Schätzungen der Bevölkerungszahlen. Diese variiert um 50 Prozent. Es gab einige Rückgänge in den Jahren zwischen 1897 und 1927. Damals sind die Gründe, die Vertreibung der griechischen Bevölkerung unter der Macht des Osmanischen Reiches. Zwischen 1927 und 2000 sind die Zahlen ein Ergebnis der Volkszählung. Zwischen 2000 und 2007 wurden Hochrechnungen durchgeführt und ab 2007 sind Volkszählung für die Ermittlung der Einwohnerzahl verwendet worden. Die Verdopplung zwischen 1980 und 1985 ist auf den Zuwachs der Stadtgrenzen zurückzuführen. Diese Zahlen bezieht sich auf die politischen Grenzen und nicht auf die ohne politisch selbständige Vororte.

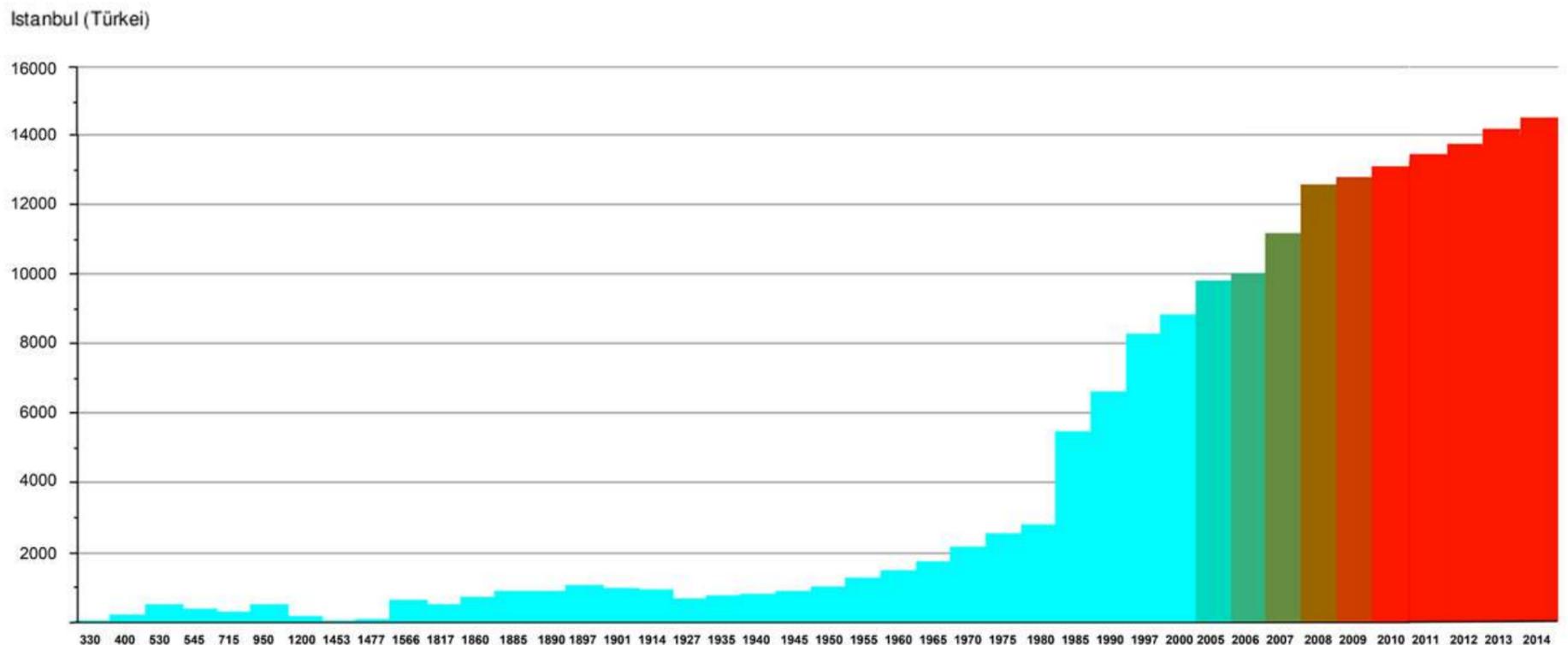


Abb.3:Istanbul Bevölkerungsdiagramm

# Das Klima

Es ist nicht möglich einen bestimmten Klimatyp für die gesamte Provinz Istanbul anzugeben. Die klimatischen Bedingungen sind in Istanbul sehr unterschiedlich und kann nicht mit anderen Ansiedlungen verglichen werden. Der Megapol befindet sich in der subtropischen Hochdruckzone und an der Tiefdruckgrenze der kalt-warm Gebiete oder der ländlichen Passatwinden. Das Meer liegt an der Grenze der Westwinde. Im Winter und Sommer entsteht durch die Bewegung des Globus eine unterschiedliche Klimabedingung.

Drei Wettertypen prägen Istanbul. Von Norden und Süden kommende ruhige Wettertypen, von Ost-und Westwind verbundene Wettertypen und die Nordwinde. Die Nordwinde hat die größte Wehzahl. Nach den Jahreszeiten gibt es vier Zyklen. Kalte und warme Zyklen und kurze, lange Übergangszyklen.

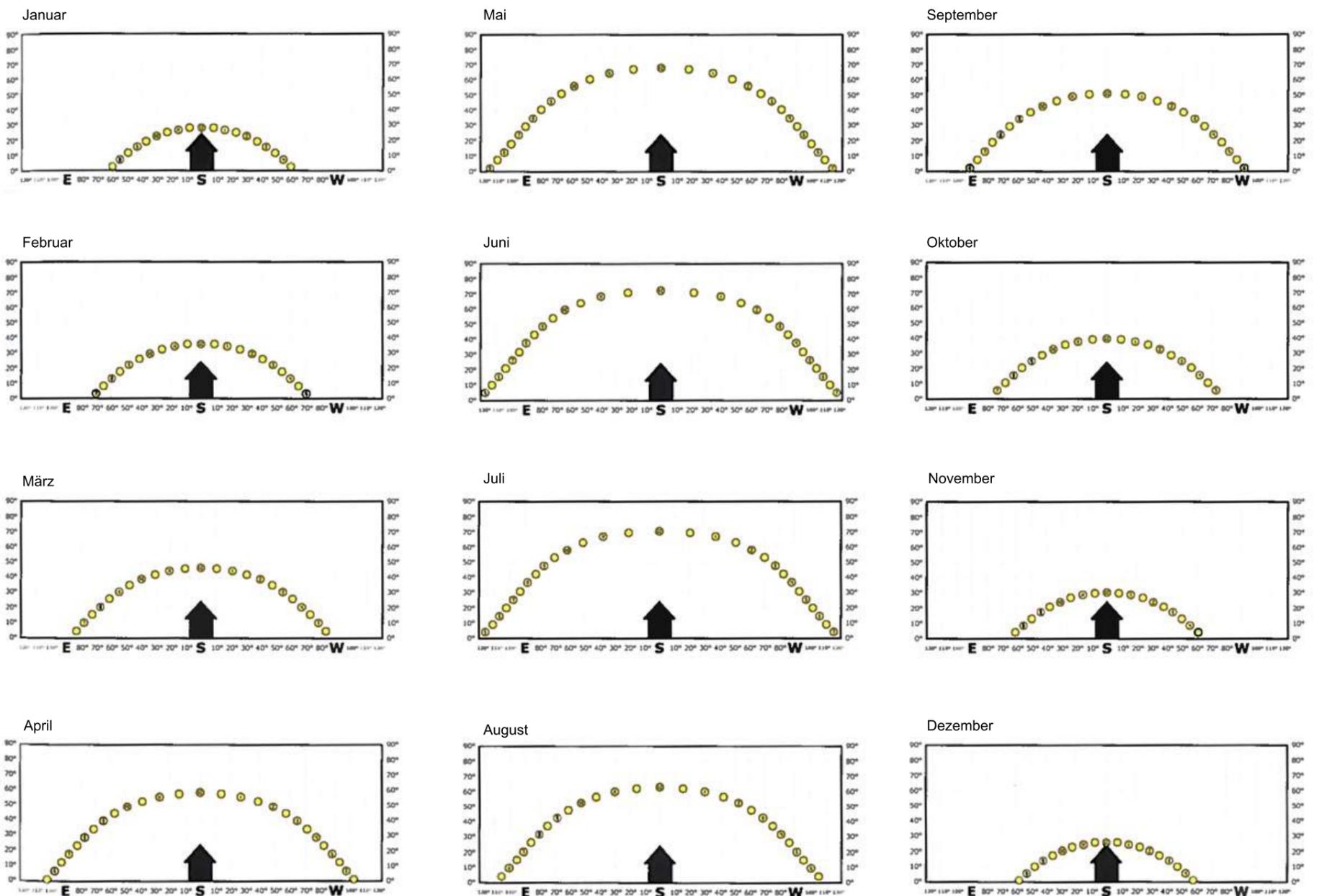


Abb.4:Sonnenwinkeldiagramm

Monat	Höchsttemperatur		Tiefemperatur		Regen im mm	Sonnenstunden (tägl.)
	Mittel	Absolut	Mittel	Absolut		
Januar	9	19	3	-10	99	2,6
Februar	9	24	2	-10	67	3,3
März	11	27	3	-7	62	4,4
April	16	33	7	-1	49	6,6
Mai	21	34	12	3	31	8,9
Juni	26	37	16	7	22	10,8
Juli	29	37	18	11	19	11,7
August	29	49	20	10	26	11,3
September	25	38	15	6	41	8,5
Oktober	21	33	12	3	71	6,2
November	15	27	9	-7	89	4,6
Dezember	11	22	5	-11	122	2,3
Jahresmitte	18,5	31,6	10,2	-0,5	12	7

Abb.5: Diagramm:Temperaturen,Sonnenstunden,Regen

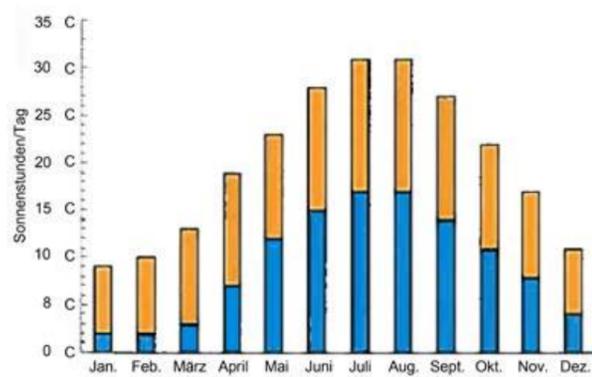


Abb.6: Durchschnittliche Sonnenstunden

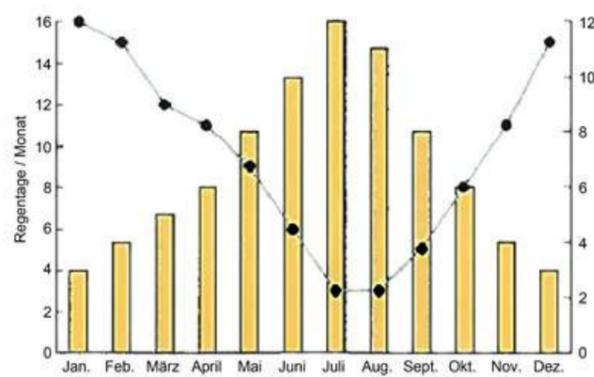


Abb.7: Durchschnittliche Regentage

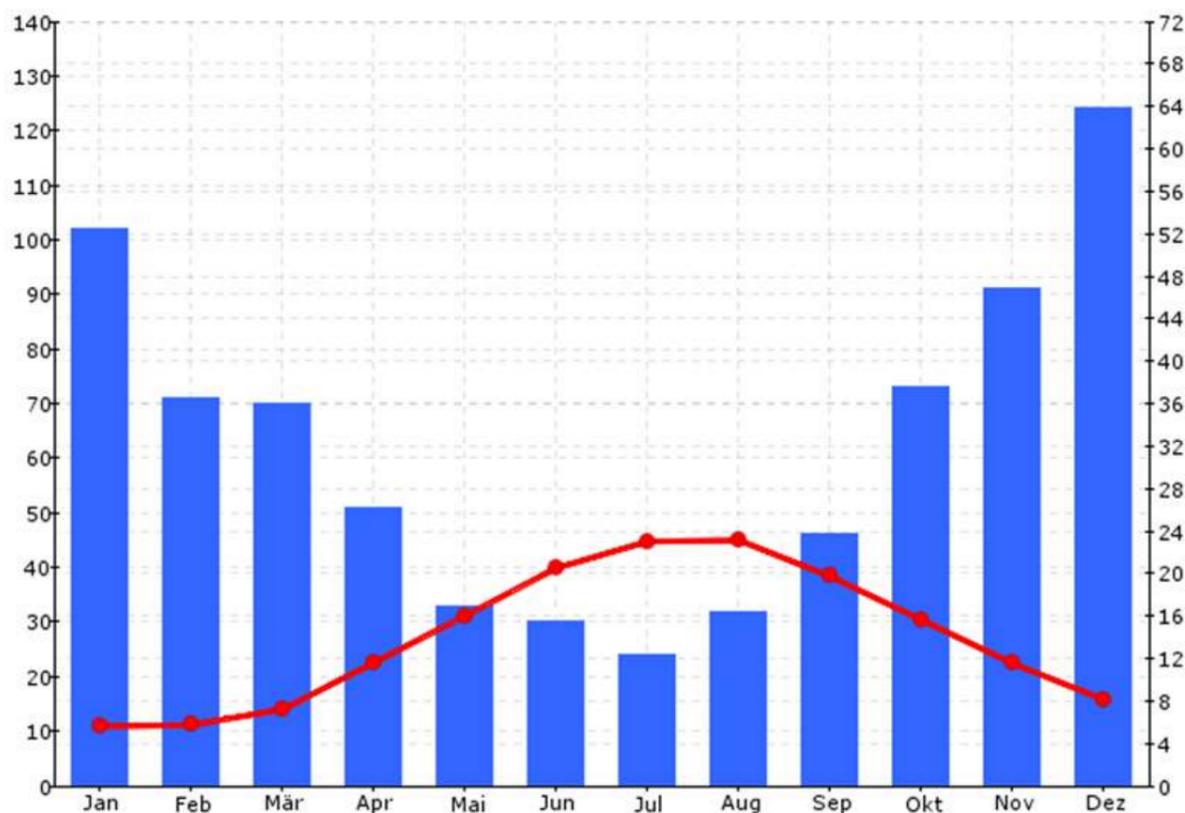


Abb.8:Klimadiagramm

# Geschichte

## Urgeschichte

Die ersten Fundstücke, für den Beweis von Menschenansiedlungen, wurden bei Ausgrabungen in Yarimburgaz am Rande des Kückekmece Sees entdeckt. Die Menschen der Neusteinzeit haben sich dort niedergelassen, nehme man an. Auch aus dem Stadtteil Dudullu auf der asiatischen Seite, wurden Werkzeuge aus dem Altpaläolithikum gefunden. Aus der Jung- und Mittelpaläolithikum wurden in der Nähe von Agacli handwerkliche Mittel gefunden. Angenommen wird, dass in Kadiköy eine dichte Besiedlung stattgefunden haben soll.

## Byzanz

Das heutige Kadiköy wurde damals von den Magaraner aus Griechenland gegründet. Der Legende nach heißt dieser Ort „das Land der Blinden“. Nach der ersten Siedlung, kamen mehrere Magara mit dem Führer Byzas und gründete gegenüber von dem heutigen Topkapi eine große Zentrale Siedlung. Der Führer gab den Namen Byzantion.

Binnen kürzester Zeit wurde dieser Ort wegen seiner guten Anbindung zum Meer zu einem sehr großen Handelszentrum. Nach 100 Jahren wurde Byzantion von Persern, dann von den Griechen danach von den Spartanern erobert.

Nach dem griechischen Bürgerkrieg wurde Byzantion von Makedonen, Phillip II. belagert. Byzantion fürchtete sich vor den Mazedonier und bat das römische Reich um Hilfe. Ab da begann der Einfluss des römischen Reiches auf Byzantion.

## Römisches Reich

73 n. Chr. wurde Byzantion an die römische Provinz Bithynia-Pontos gebunden. Alexander der Große hatte damals die Stadt nicht erobert, sondern der römische Kaiser Septimus Severus im Jahre 193n. Christus. Kaiser Konstantin I., ernannten Byzantion im Jahre 324 zum Verwaltungszentrum des römischen Reiches. Sechs Jahre nach seiner Errungenschaft wurde das „neue Rom“ zu Konstantinopel umgeändert. Nach und nach wurden christliche Bauwerke errichtet, im Jahre 360 wurde Beispielsweise die Hagia Sofia gebaut. Diese Stadt wurde ein wichtiges Zentrum für das Christentum.

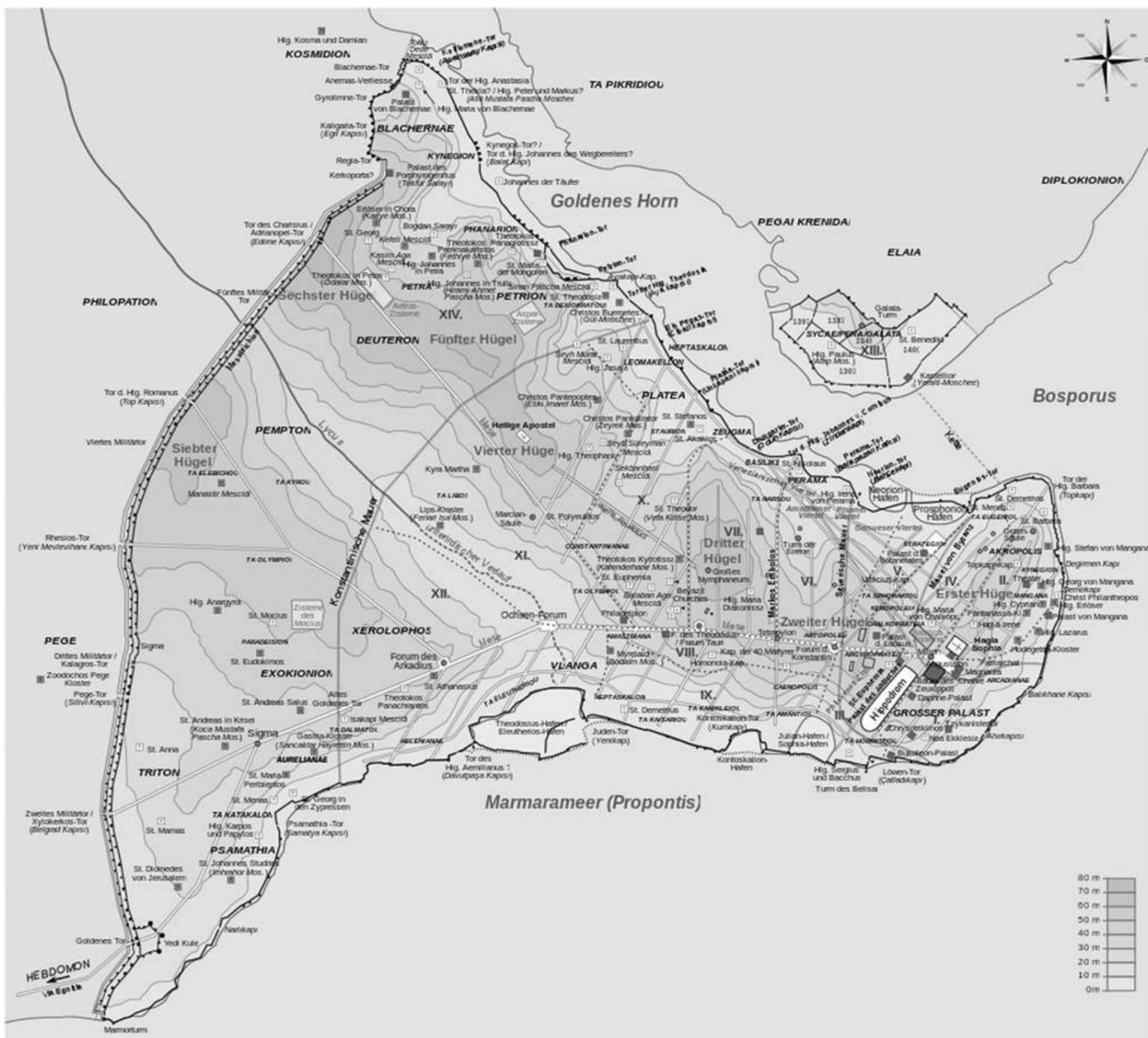


Abb.09:Konstantinopel Karte



Abb.10:Darstellung der Stadt um 1635

## Die Latiner

Die Stadt wurde von den Sasaniden, Bulgaren, Russen und Arabern im 7., 8. und 9. Jahrhundert belagert. Am Anfang des 13. Jahrhundert wurde die Stadt von Kreuzrittern geplündert und konnte deshalb sein altes Reichthum nicht zurück erlangen. Durch die rück Eroberung des Kaisergeschlechts Palaigolos wurde die Latinische Epoche beendet.

In dieser Zeit begann die Besetzung der Osmanen . Sultan Yildirim Beyazid und Sultan Murad II. haben zwischen 1393 und 1422 Konstantinopel ohne Erfolg belagert. Durch Orhan Gazi konnte die anatolische Küste übernommen werden.

## Der Anfang des Osmanischen Reiches

Die Osmanen sind das erste Mal 1354 die europäische Seite Istanbuls. Bursa wurde 1361 zur Hauptstadt der Osmanen. Beim ersten Versuch die Stadt zu übernehmen scheiterte das Osmanische Reich. 1452 wurde auf der europäischen Seite die Festung Rumeli Hisari in vier Monaten erbaut. Sie diente als Kontrolle für die Durchfahrt nach Byzantion. Die Byzantiner wurden dadurch isoliert.

1453 wurde Konstantinopel von Sultan Mehmet zusammen mit den Janitscharen erobert. Nach der Eroberung wurde die Stadt Istanbul genannt. Der Name Istanbul kommt vom griechischen und heißt „ist in polin“ übersetzt „in die Stadt“. Diese Stadt wurde zur Hauptstadt des Osmanischen Reiches. Sie erhielt politische, wirtschaftliche und kulturelle Wichtigkeiten.

# Wichtige Orte

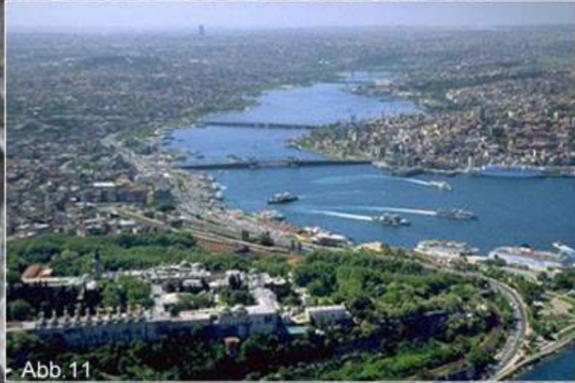


Abb. 11

DAS GOLDENE HORN



Abb. 15

TAKSIM

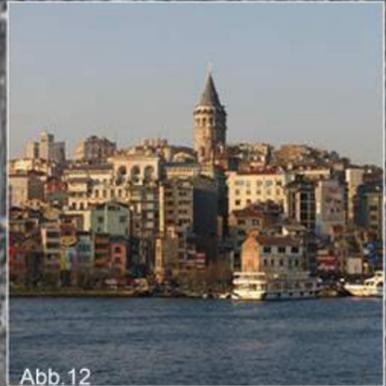


Abb. 12

KARAKÖY - GALATATURM



Abb. 13

SULTANAHMET



Abb. 14

EMINÖNÜ



Abb. 16

BESIKTAS



Abb. 17

BOGAZICI BRÜCKE



Abb. 18

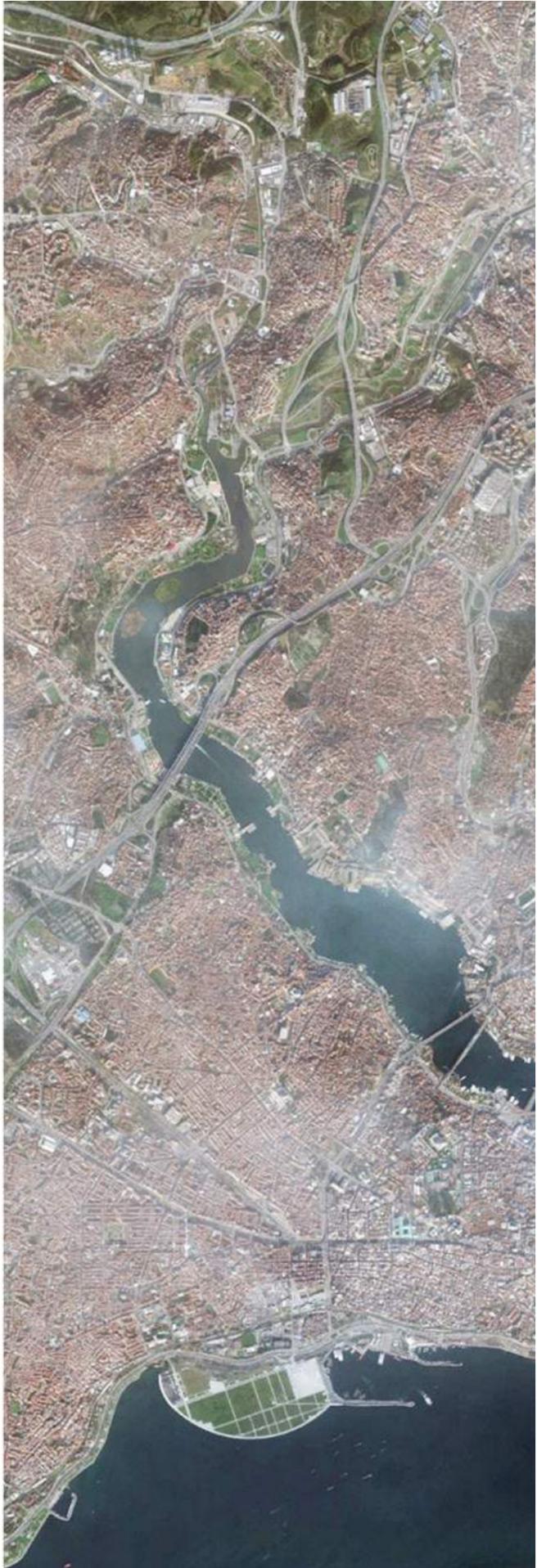
HAYDARPASA BAHNHOF





02

DER BEZIRK KADIKÖY



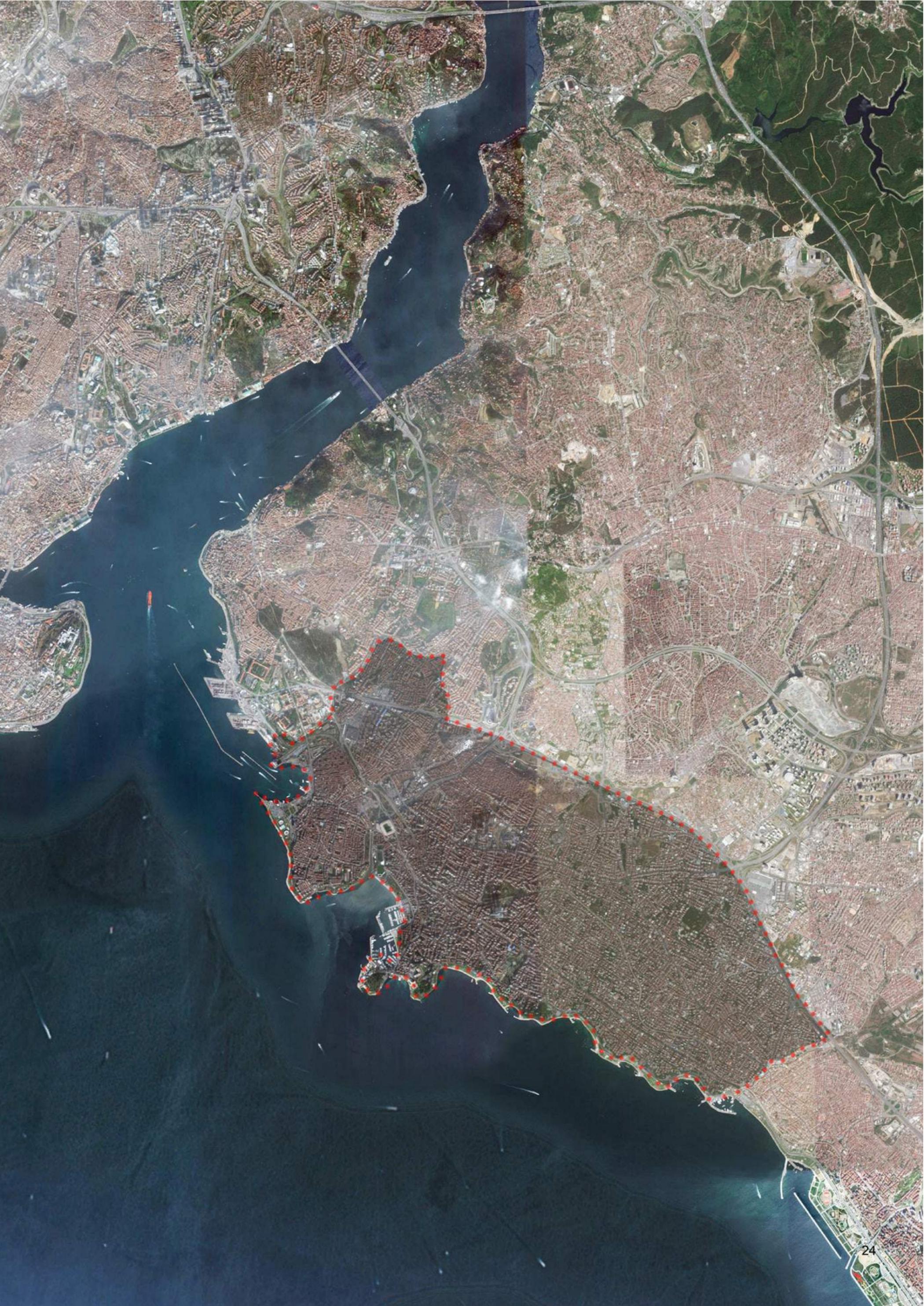
## Kadiköy

Kadiköy hat heute eine Einwohnerzahl von 553.000 Menschen und liegt auf der asiatischen Seite Istanbuls. Auf dieser Seite der Stadt liegt Kadiköy im Süden am Marmara Meer. Die Größe Kadiköys beträgt 25,2 Quadratkilometer. Die Nachbarbezirke sind Üsküdar, Maltepe und Atasehir. In diesem Bezirk gibt es genauso historische Monumente und Kulturerben, wie in der Altstadt in Fatih oder Eminönü.

Mit Haydarpasa als Zugstation gehört Kadiköy zu den wichtigsten Bezirken im asiatischen Teil von Istanbul. Kadiköy hat eine Küstengrenze von 21 Kilometern. Die Wasserinfrastruktur ist sehr stark ausgebaut.

Die wichtigste Fährstation im asiatischen Teil Istanbuls, liegt in Kadiköy. Die Infrastruktur hat eine sehr große Rolle hinsichtlich Stadterreichbarkeit und Landerreichbarkeit, Beispielsweise läuft die D100 Autobahn durch Kadiköy und weiter zu in das Landinnere oder in den europäischen Teil Istanbuls.

Nicht nur die Fährlinien haben einen besonderen Wert in diesem Bezirk, sondern die wichtigste U-Bahn Station der U-Bahn M4 ist die Hauptstation Kadiköy. Außerdem liegt In Kalamis ein sehr großer Yachthafen.



## Geschichte

Vor 9000 Jahren waren die ersten bekannten Einwohner von Kadiköy die Zivilisation der jungen Steinzeit in Kurbeagalidere und in den Rändern.

Nach einigen Tausend Jahren kamen aus Finike Siedler, die als Handelskolonie galten, in die Umgebung von der heutigen Fikirtepe. 659 vor Chr. kamen aus Thrakien ausgewanderte Magerakolonien an die gegenüberliegende Seite dieser Ansiedlung, zwischen Haydarpasa Bucht und Moda Spitze und nannten die Gegend „Khalkhedon“.

### Bysas und Kalkhedon

Byzas, der sich als Enkel des Zeus sah, verstand niemals warum die Bevölkerung Kadiköys also Kalkhedons Bewohner, auf die andere Seite von Istanbul, Halic ihre Stadt gegründet haben. Halic war eine sehr fruchtbare Landschaft und Fische am Meer waren leichte Beute. Aus diesem Grund behauptete Byzas: „Sie mussten vielleicht wirklich Blind sein so, dass sie diese Reichhaltigkeit des Landes nicht sehen konnten“. Kadiköy wurde aus diesem Grund „Das Land der Blinden“ genannt.

Laut Historiker war das Volk von Kalkhedon eine sehr weitsichtige Bevölkerung. Kalkhedon hat die Bedeutung „Kupferland“.

Oströmisches Kadiköy

Der Kaiser des römischen Reiches, Konstantin, gewann den Machtkampf zwischen ihm und Licinius mit dem letzten Angriff zwischen Kadiköy und Üsküdar und machte Byzanz zu Hauptstadt. Er nannte die Stadt Neorum, „Neu Rom“. Durch den Tod Konstantins wurde die Stadt nach ihm benannt, Konstantinopolis.

Kalkhedon verlor mit der Zeit seine Popularität.

451 nach Chr. trat das letzte Mal der Name Kalkhedon auf, ab dem Zeitpunkt wurde der Name nicht mehr verwendet. Mehmet Nuri Akbulut entdeckte, dass es das erste Mal in Kadiköy die ersten christlichen Orthodoxen und Katholizisten gelebt haben.

### Historisches Zentrum Kalkhedon

Durch die schnelle Bebauung in Kadiköy gab es keine genaue Ausgrabungsarbeit. In den Rettungsausgrabungen konnten zufällig entdeckte Ausgrabungen in den Museen ausgestellt werden.

Nach antiken Quellen, sind in Kalkhedon wichtige Bauwerke wie der heutige Kadiköyplatz, ein Herahafen, auf der nördlichen Seite, der Eutropo- Hafen. In der antiken Erzählung gab es auch in Kalamisbucht insgesamt vier Häfen, Theater, Pferderennbahnen, Paläste und Kirchen.

Die Sommerhäuser erstreckten sich bis zum heutigen Maltepestrand.

Damals wurde von Justinianus I. ein Leuchtturm gemacht, der „Hera Pharo“ hieß. Dieser Leuchtturm heißt heute Fener.

### Kadiköy in der Zeit der Osmanen

1353 wurde Kadiköy von den Osmanen eingenommen und ins Land hinzugefügt. Die ersten Ansiedlungen waren an der ersten Moschee in der Umgebung von Kadiköy. Diese Moschee heißt Osman Aga Moschee. Fatih Sultan Mehmet nahm kurz darauf die Stadt Istanbul ein und nannte den Ort Kalkhedon, Kadilik.

Somit entstand der Name Kadiköy in diesem Ort der Stadt. Späterer Zeit wurden andere Viertel Istanbul nach bestimmten Personen benannt. Beispielsweise wurden Stadtviertel nach Gözcü Baba, Eren Baba, Kartal Baba, Sari Gazi genannt. Diese Viertel heißen jetzt Göztepe, Erenköy, Kartal und Sarigazi. Im damaligen Kadiköy wurde Landwirtschaft und Erholung durchgeführt.

Im 19. Jahrhundert kamen das Dampfschiff und die Eisenbahnlinie. Durch diese wirtschaftliche Entwicklung wurde der Bezirk Kadiköy gefördert. Mit Schulen und anderen modernen Bauwerken wurde Kadiköy zu einer der Lebenswertesten Stadtteilen Istanbul.

### Kadiköy in der Republik

Nach der Gründung der Republik Türkei sind die ausländischen Soldaten, die meist in Kadiköy wohnten, am 6. Oktober 1923 zurück zu ihren Ländern gereist. 1930 wurden die Stadt und die Republik immer moderner. Der Strom ermöglichte zwischen 1929 und 1930 die Errichtung von Straßenbahnen zwischen Üsküdar und Kisikli.

Durch die Sanierung der Gemeinde Istanbul wurde in den 1980er Jahren Kadiköy zu einem beliebten Siedlungsort.



Abb.20: Blick zur Bosphorus

# Infrastruktur

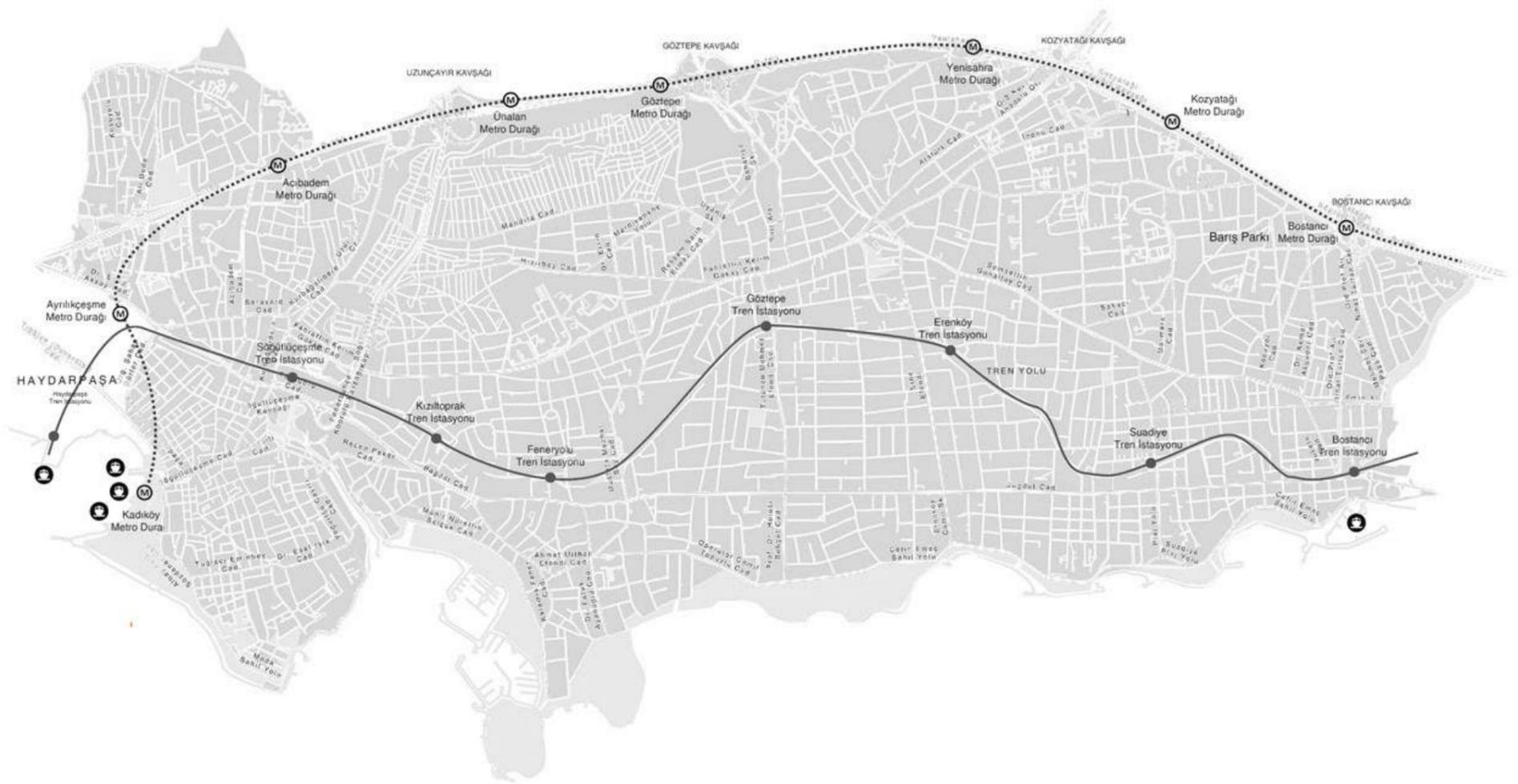


Abb. 21: Kadıköy U-Bahn Station



Abb. 22: Kadıköy U-Bahn Station



Abb. 23: Haydarpaşa S-Bahn Station



Abb. 24: Haydarpaşa Station und die Fähren

# Hauptverkehrsachsen

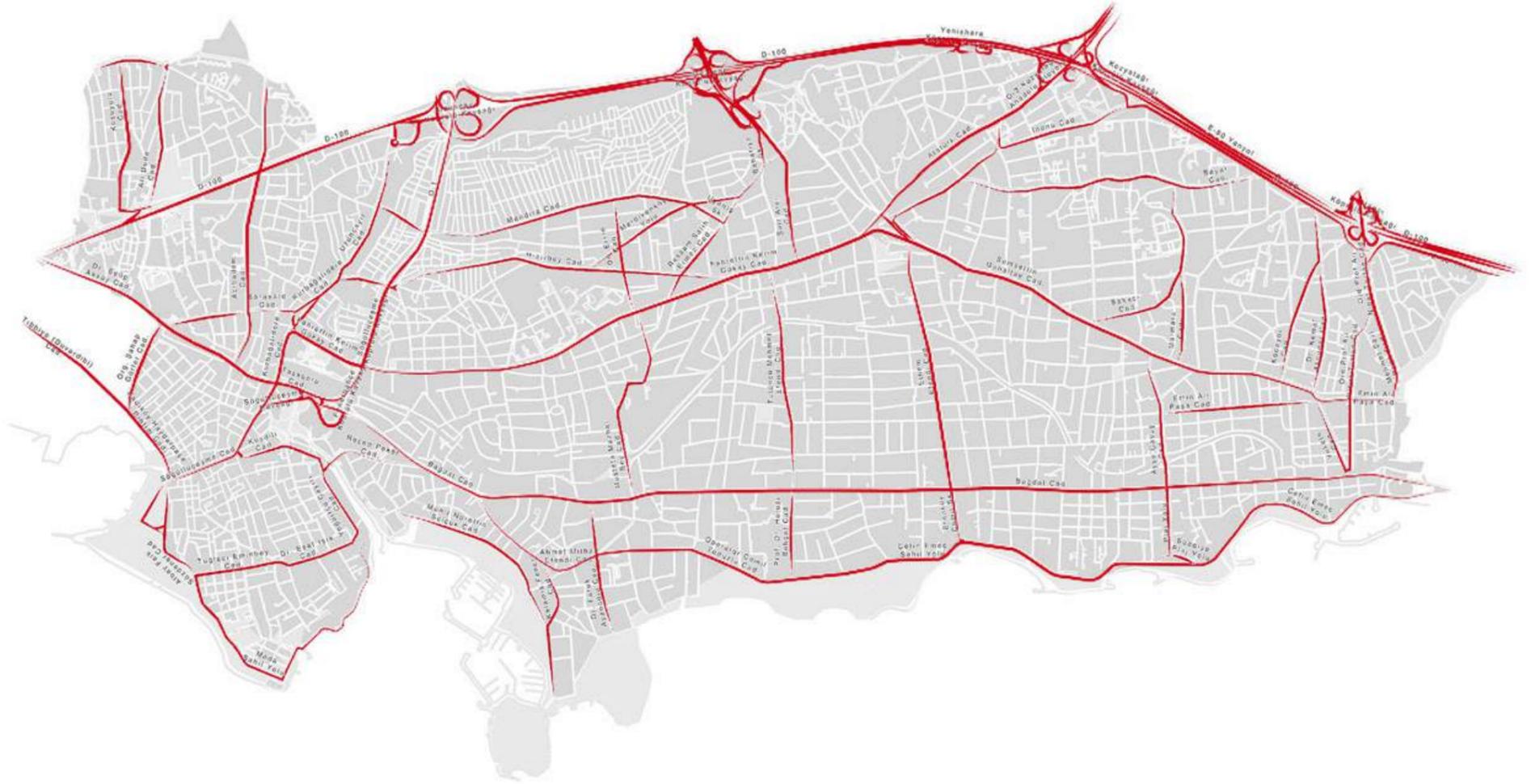


Abb.25.Alliyol Strasse



Abb.26.Bagdat Strasse



Abb.27.Bahariye Strasse



Abb.28.Rihtim Strasse



Abb.29.Metrobus Station

# Fahrradwege

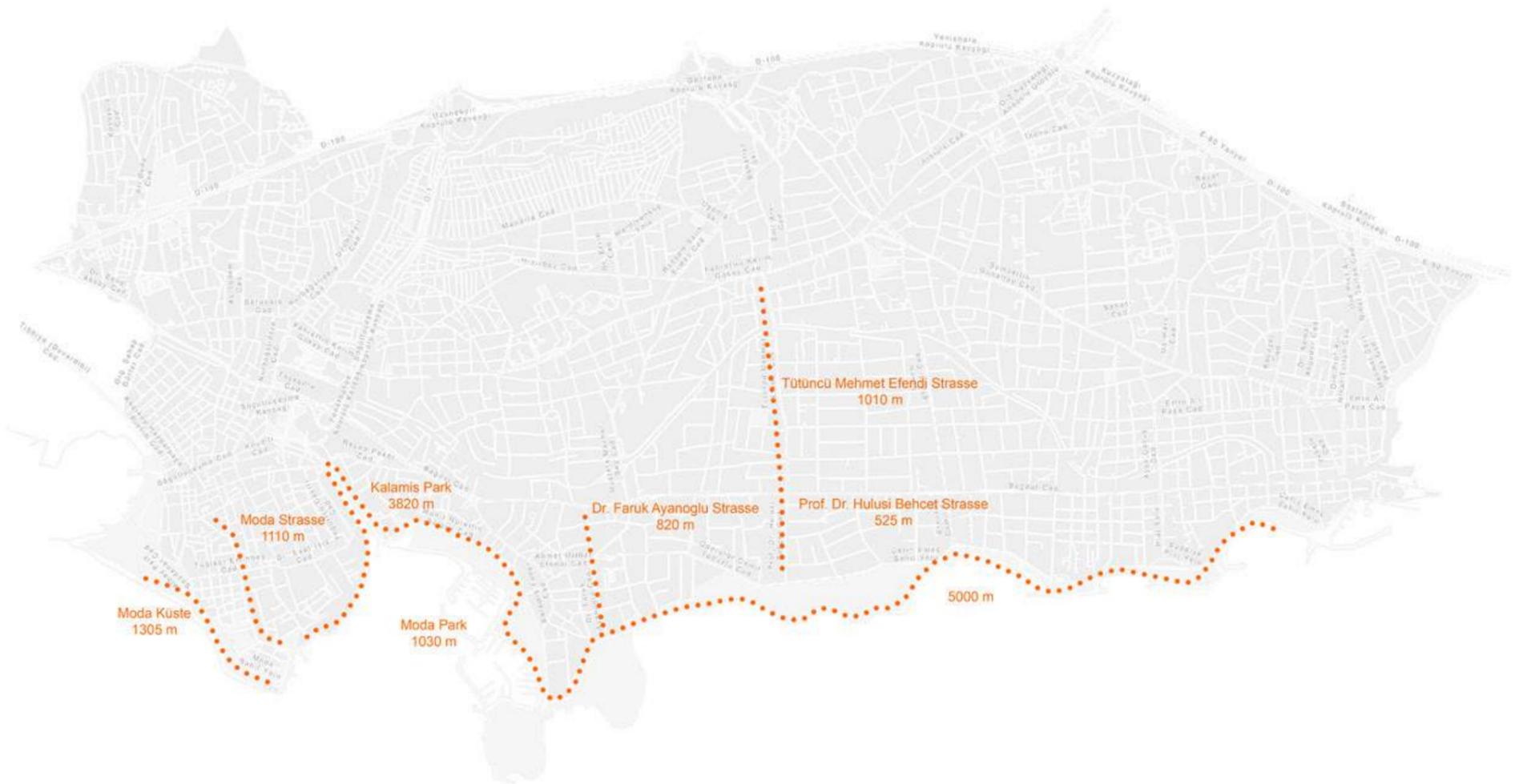


Abb.30: Caddebostan Küste



Abb.31: Moda Park



Abb.32: Caddebostan Küste



Abb.33: Caddebostan Küste

# Parken u. Grünanlagen

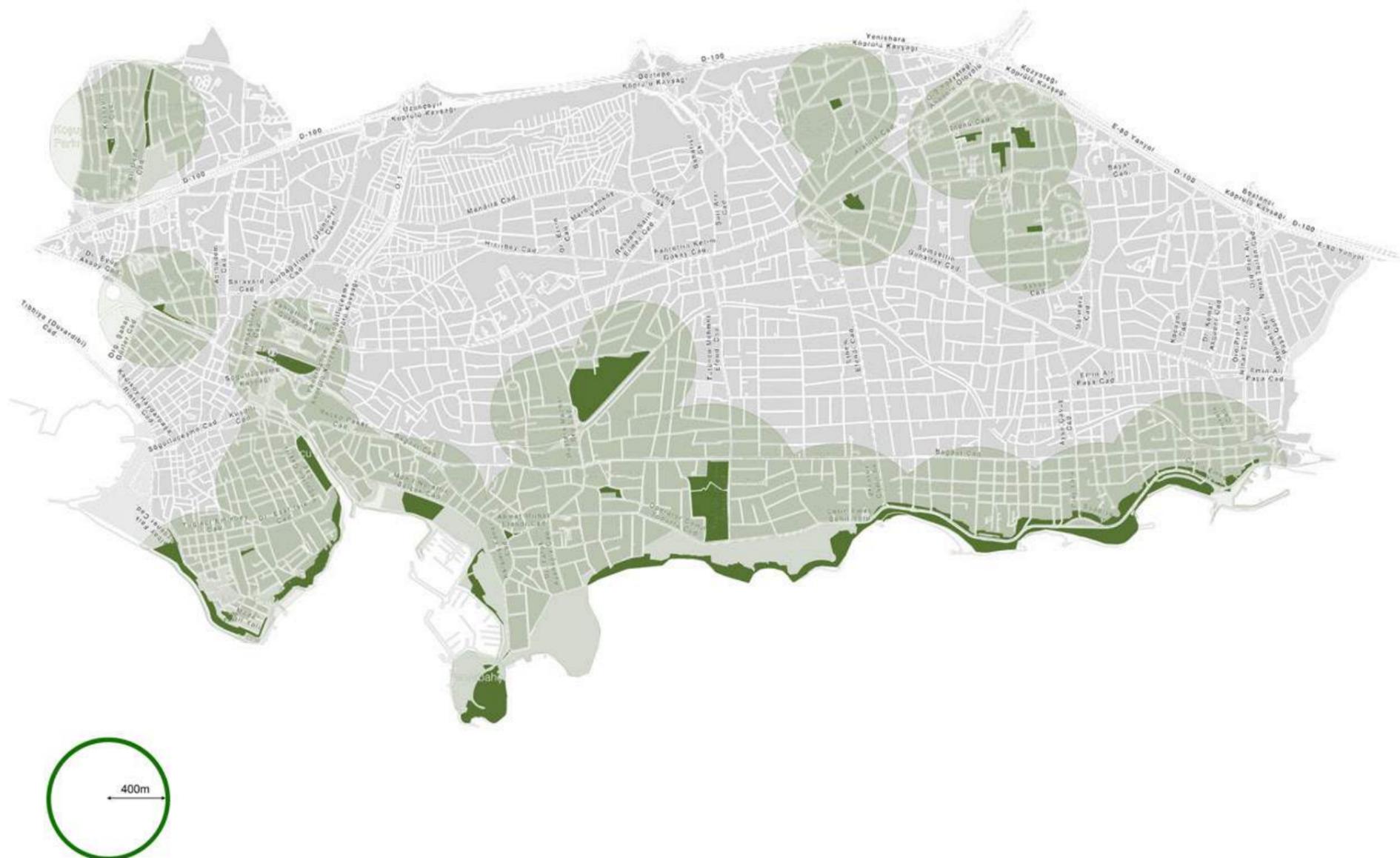


Abb. 34: Caddebostan Park



Abb. 35: Caddebostan Park



Abb. 36: Suadiye Park



Abb. 37: Demokrasi Park



Abb. 38: Caddebostan Park

## Wichtige Bestand

### Haydarpasa Bahnhof

Haydar Pasa ist ein sehr großer Bahnhof auf der asiatischen Seite Istanbuls. Er gehört zum zweit Größten Bahnhof in Istanbul und ist für die Infrastruktur sehr wichtig.

Haydar Pasa wurde nach den Plänen der deutschen Architekten Otto und Helmut Cuno gebaut. Die Bauzeit betrug zwei Jahre und war zwischen 1906 und 1908. Unter Kaiser Willhelm II. wurde dieser Bahnhof finanziert und errichtet.

Die Verbindung Haydar Pasas in das Landesinnere ist sehr wichtig. Von hier aus gehen die Züge nach Ankara, Konya, Karaman, Adana, Osmaniye, bis an die Grenzen von Südanatolien und weit über die Grenzen in den Irak, Iran oder Syrien. Die tägliche Anzahl an Fernzügen liegt bei elf. Dieser Bahnhof wird auch oft vom Orient Express, als Station genutzt.

Im Norden Haydar Pasas liegen Güter- und Hafen Bahnhöfe. Die Verbindung zum europäischen Teil erfolgt mit Fähren, deren Stationen in Kadiköy bei Haydar Pasa liegen.

Das Bauwerk ist ein Ausdruck der Neoklassizistischen Architektur aus Deutschland. Es wird nicht als Bahnhof gesehen sondern als Schloss. Im inneren des U-Förmigen Gebäudes werden hochwertige Materialien, wie Marmor und Sandsteinreliefs verwendet. Haydar Pasa ist eine dreiflügelige Anlage, die an den Eckpunkten runde Türme besitzt. Große Räume mit hohen Decken sind in Haydar Pasa gang und gäbe. Diese sind mühsam verziert und mit Wandmalereien geschmückt.

Dieses Gebäude wurde 1979 wegen einem Tankerunglück restauriert. In 2010 entstand ein Brand im Obergeschoss, aus diesem Grund wurden damals erneut die Restaurierungsarbeiten begonnen.



Abb.39





Abb.41

### Bullen Statue

Die Bullen Statue gehört zu den wichtigsten Symbolen Kadiköys.

1917 wurde diese Statue vom deutschen Kaiser Wilhelm II. an den türkischen Sultan Abdüllhamit II. geschenkt. Der Standort dieser Statue war bis 1987 an unterschiedlichen Stellen. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Bullen Statue in Kadiköy, Altiyol Kreuzung positioniert.



Abb.42

### Sükrü Saracoglu Stadion

Dieses Stadion wurde nach dem fünften Ministerpräsidenten der Türkei Mehmet Sükrü Saracoglu benannt. Das Stadion ist die Heimstätte des Fußballvereins Fenerbahce Istanbul. Saracoglu war zwischen 1934 und 1950 Präsident Fenerbahce. Die Kapazität dieses Stadions beträgt 50.509.



Abb.43

### Bagdat Caddesi

Die Bagdat Caddesi ist eine Einkaufsstraße an der Grenze von Kadiköy und erstreckt sich von Kiziltoprak bis zur Grenze von Maltepe. Die Länge dieser Einkaufsstraße beträgt neun Kilometer und war damals in der osmanischen Zeit als der Beginn der Straße von Istanbul nach Anatolien.



Abb.44

### Süreyya Opern

Dieses Gebäude gehört zu den Ansehnlichsten Gebäuden in Kadiköy und wurde 1924 errichtet. Seit eher wurde es als Oper verwendet.



Abb.45

### Haldun Taner Theater

Dieses Gebäude wurde 1925 erbaut und wurde bis 1984 als Lager für Gemüse und Obst verwendet.

1984 wurde dieses Bauwerk restauriert und an die Universität von Istanbul übergeben. Zurzeit wird dieses Gebäude Teils als Konservatorium und Teils als Theater verwendet.



Abb.46

### Fischmarkt

Dieser Fischmarkt ist Meter lang und wird als Verkaufsstelle von Fischen verwendet. Zusätzlich sind Fischrestaurants in der Umgebung des Marktes vorhanden.

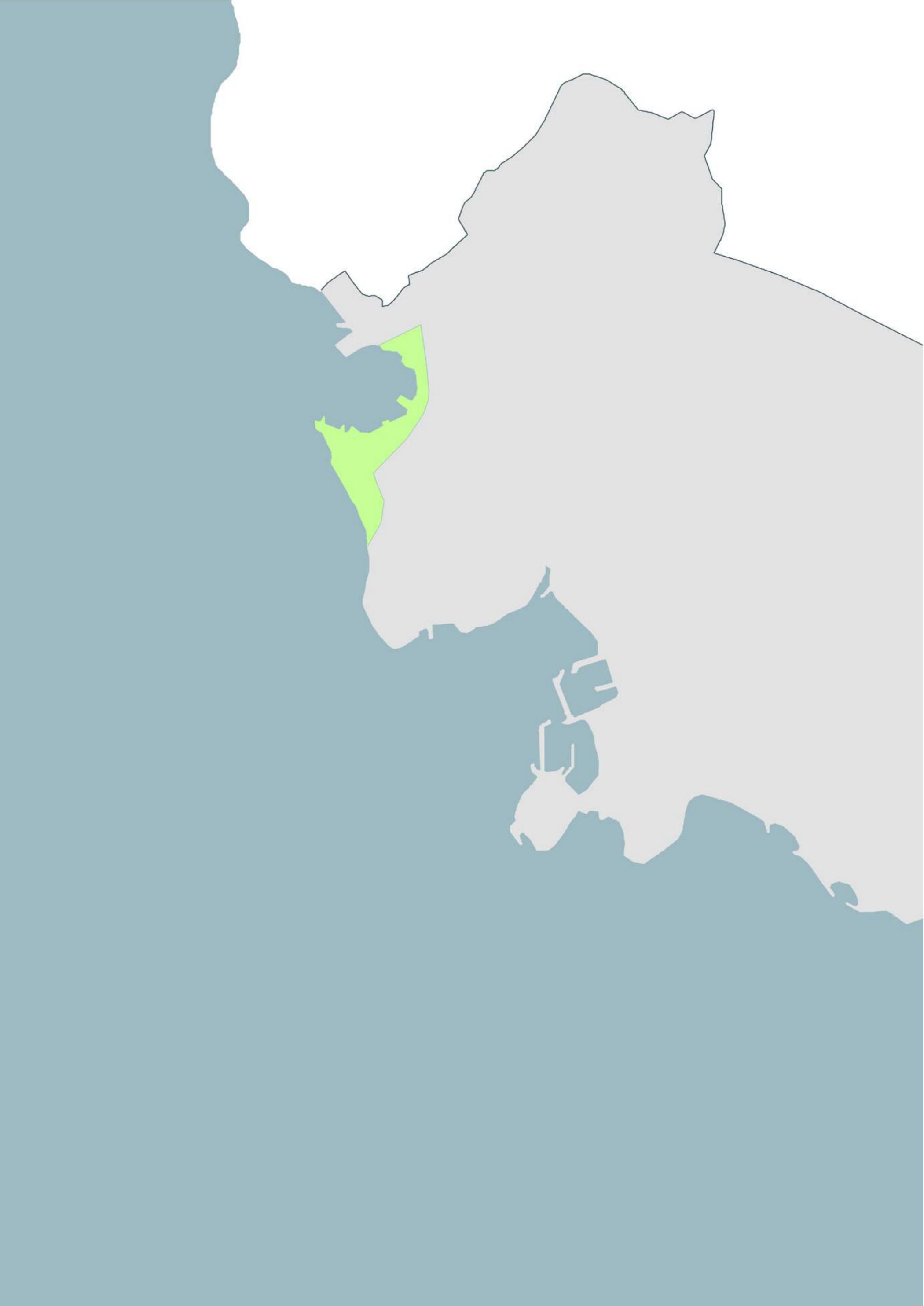


Abb.47

### Atatük Statue

Diese Statue soll die Abbildung vom Übergang des osmanischen Alphabets in das türkische Alphabet darstellen. Dieser Übergang erfolgt im Jahre 1928. Die Statue steht seit etwa 20 Jahren in Kadiköy in Rihtim.







DER BAUPLATZ



Abb.49

1918



Abb.50

1920



Abb.51

1930



Abb.52

1940



Abb.53

1950



Der Platz zwischen Inci Burun Leuchtturm und Haydar Pasa Bahnhof ist der Kadiköy Rihtim Hauptplatz. Die Küste hat eine Länge von 1,6 Kilometer, davon sind 1,1 Kilometer an der Küste begehbar. Der Kadiköy Rihtim Hauptplatz hat eine Größe von 230.000 Quadratmeter.

Der Hauptplatz spielt bei der Verbindung zwischen Innenstadt von Istanbul und Kadiköy eine große Rolle. Zusätzliche sind Fährenstationen am Hauptplatz vorhanden, diese ermöglichen eine wichtige Verbindung zwischen Asien und Europa.

Der Hauptplatz ermöglicht eine Fahrt von den Fährenstationen auf die Prinzeninseln. Am Kadiköy Rihtim Hauptplatz ist die M4 U-Bahnstation vorhanden, die zugleich die Endstation von der M4 Linie ist. Als zweit größter Bahnhof Istanbul ist Haydar Pasa an der Küste von Kadiköy unmittelbar am Hauptplatz Kadiköy Rhitim.



Abb.54



Abb.55



Abb.56



Abb.57

# Bestand Fotos



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.



13.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



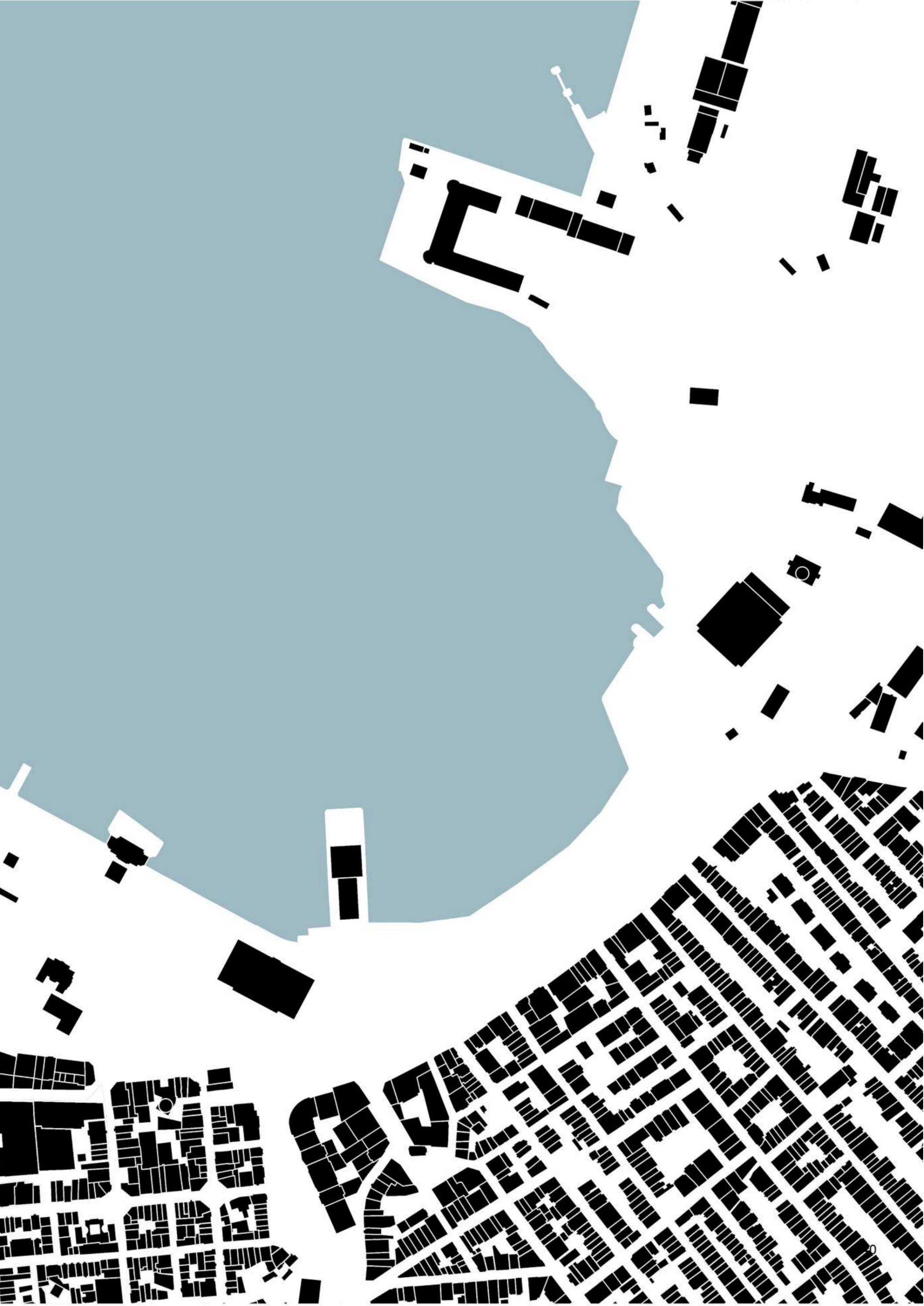
21.



# Schwarzplan

1/2000





# Infrastruktur

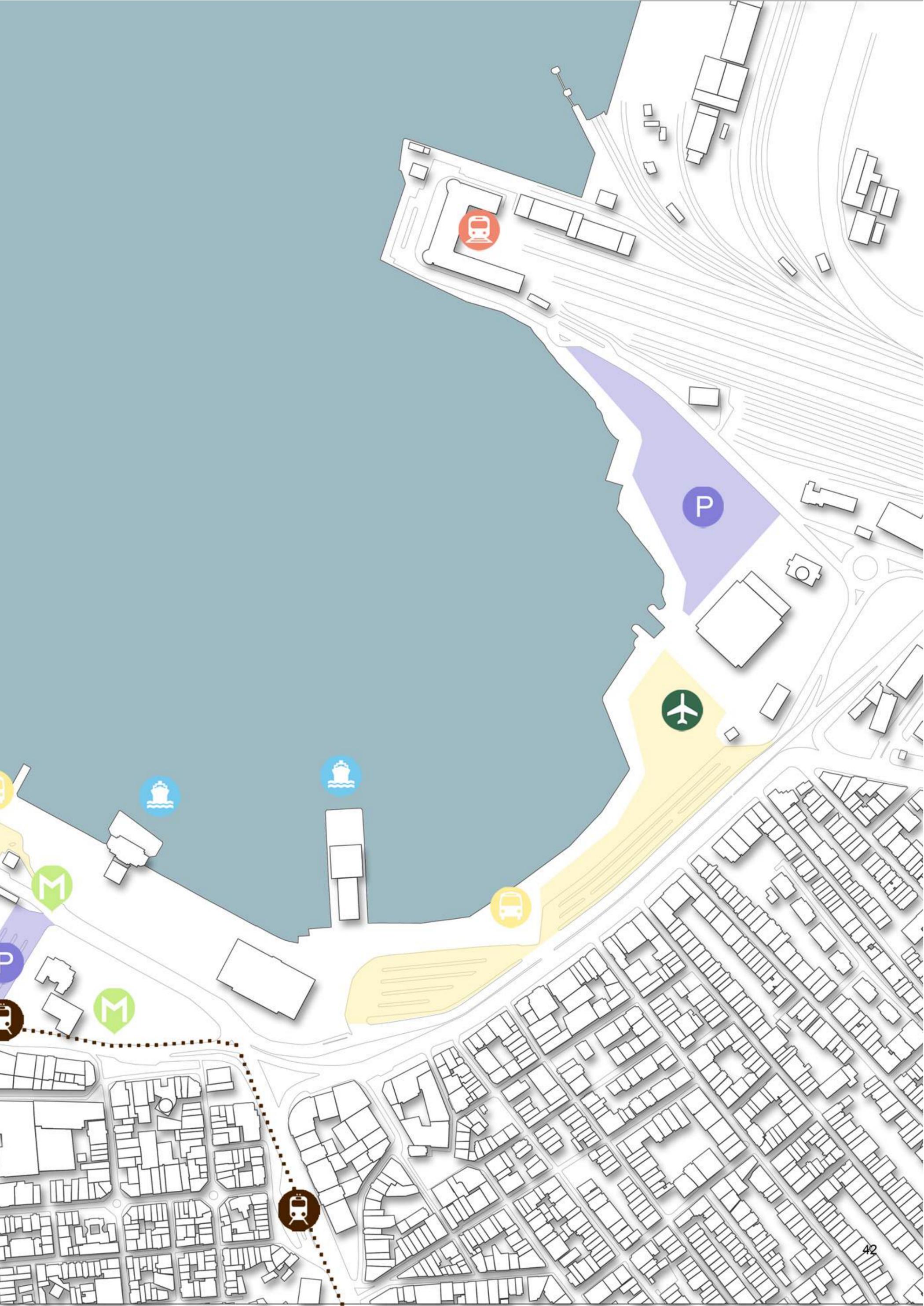
1/2000

0 100 250 500



-  METRO (U-BAHN) STATIONEN
-  HAYDARPASA BAHNHOF
-  FÄHRSTATIONEN
-  BUS STATIONEN
-  FLUGHAFEN TRANSFER
-  NOSTALGIC TRAM
-  PARKPLÄTZE



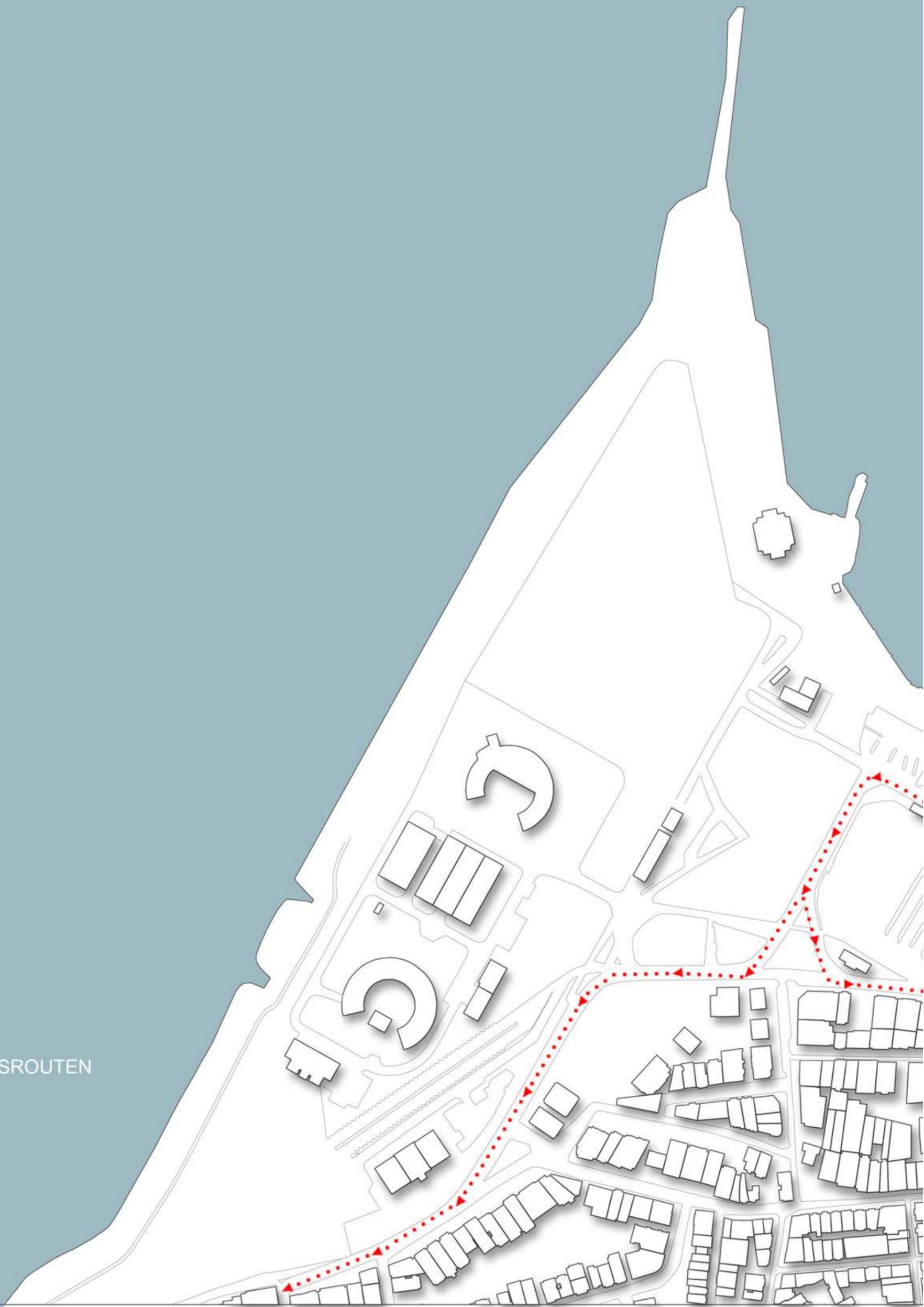


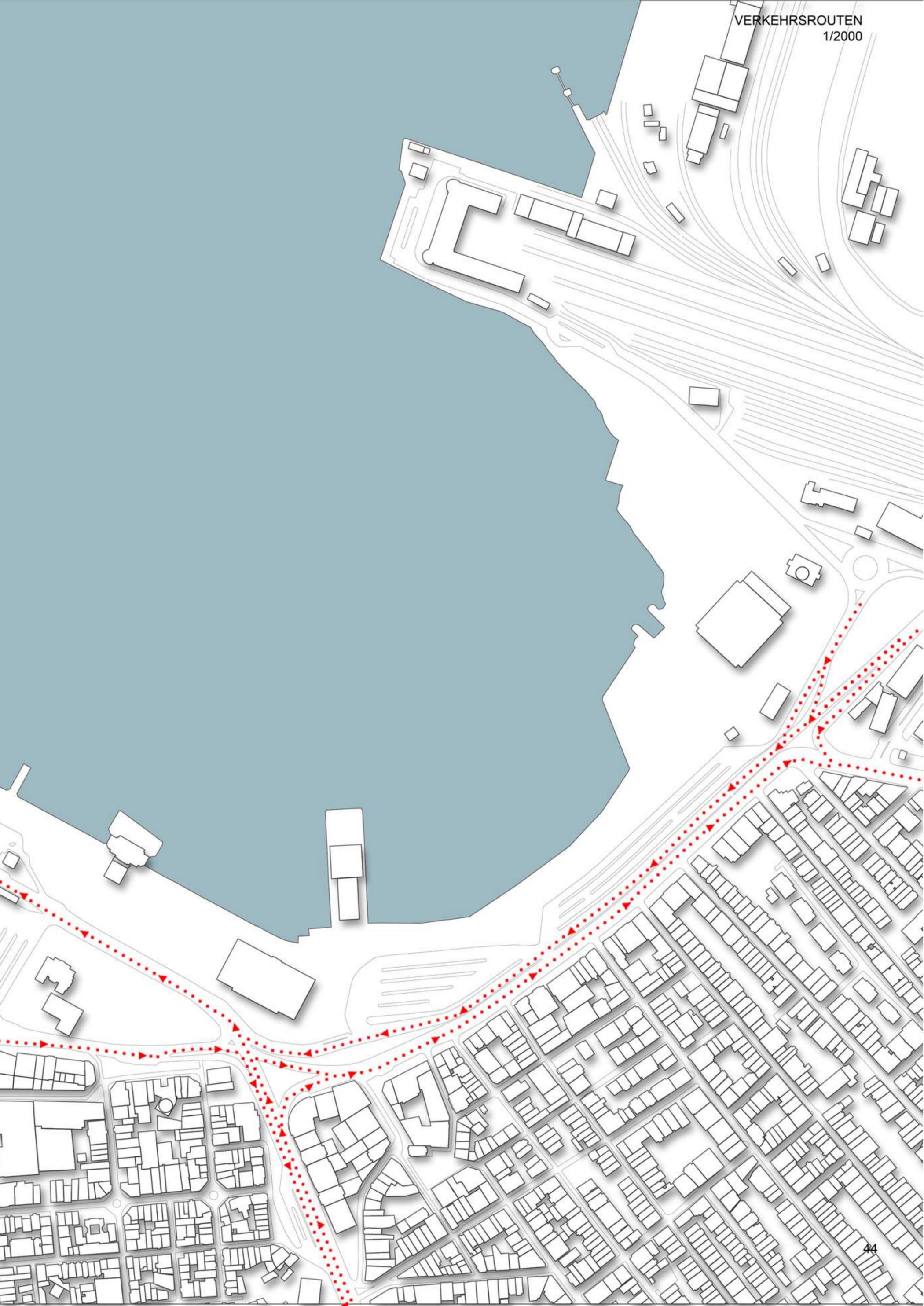
# Verkehrsrouten

1 / 2000



 VERKEHRSROUTEN

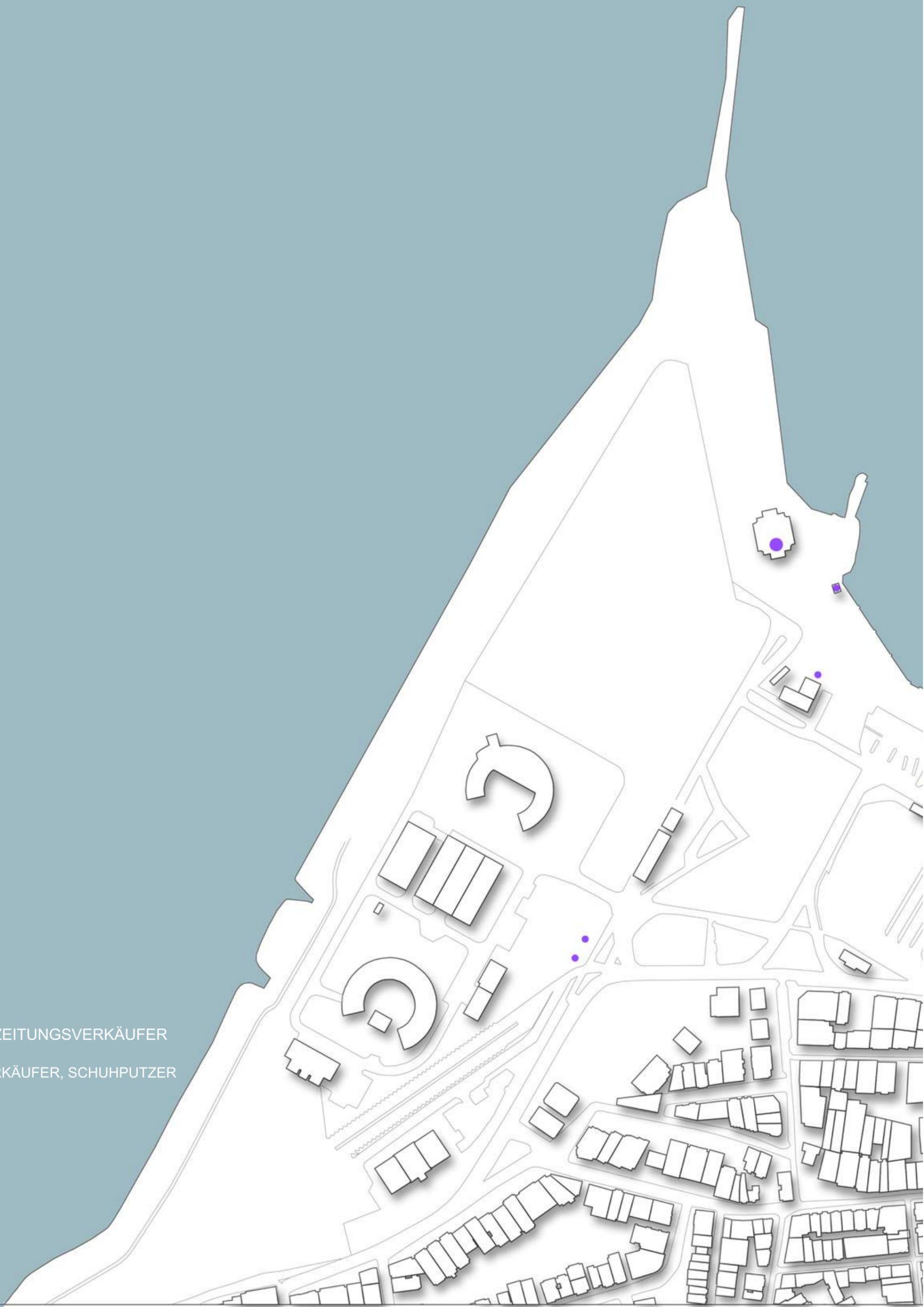


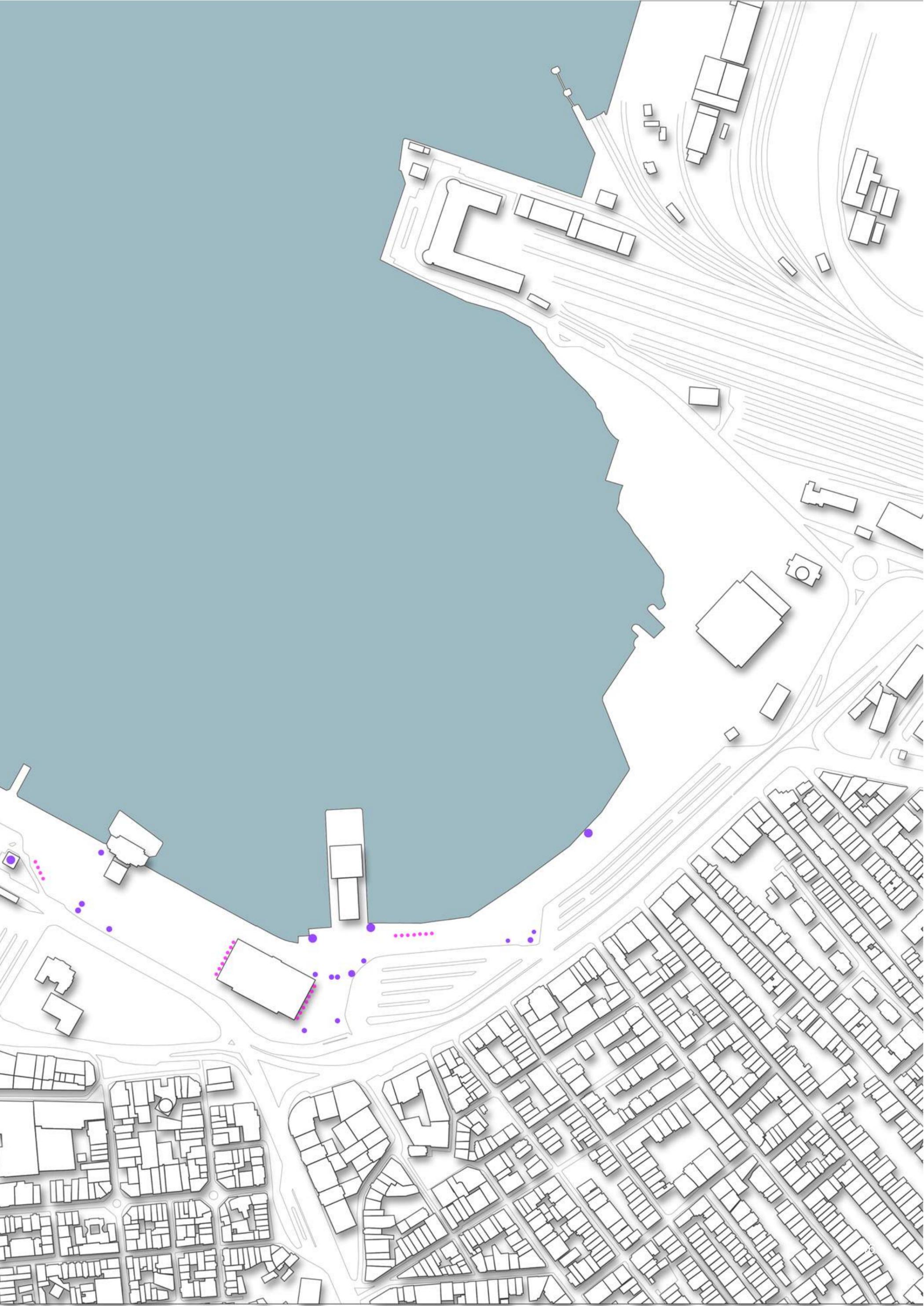


Bistros, Zeitungsverkäufer, Blumenverkäufer, Schuhputzer  
1 / 2000



-  BISTROS, ZEITUNGSVERKÄUFER
-  BLUMENVERKÄUFER, SCHUHPUTZER





## Seeverkehr in Kadiköy

Die Fährenlinie von Kadiköy kann von der Geschichte in den 19 Jh. Zurück geführt werden. Nur zwischen Kadiköy und Adalar war die erste Schiffsverbindung. Erst Später begannen die Fähren eine andere Linie über Kadiköy zu nehmen. Vor der türkischen Republik wurde die Verwaltung in die Hände von Engländer gereicht. Das Unternehmen der Schiffsfahrt wurde dann in den 90er Jahren privatisiert.

Die Schiffsreise wurde mit der Zeit keine Reise mehr sondern eine Hilfe in der Infrastruktur der Stadt.

Ein wichtiger Schiffshafen in Istanbul ist Hacıdarpasa Hafen. Mit einer Größe von 55.000 Quadratmeter ist er der größte Hafen im asiatischen Teil Istanbuls.

Die Fährenlinie von Kadiköy geht unter anderem auf den Europa Teil, wie zum Beispiel nach Eminönü, Kabatas, Bakirköy und Besiktas. Zusätzlich gibt es eine Verbindung zu den Prinzeninseln.

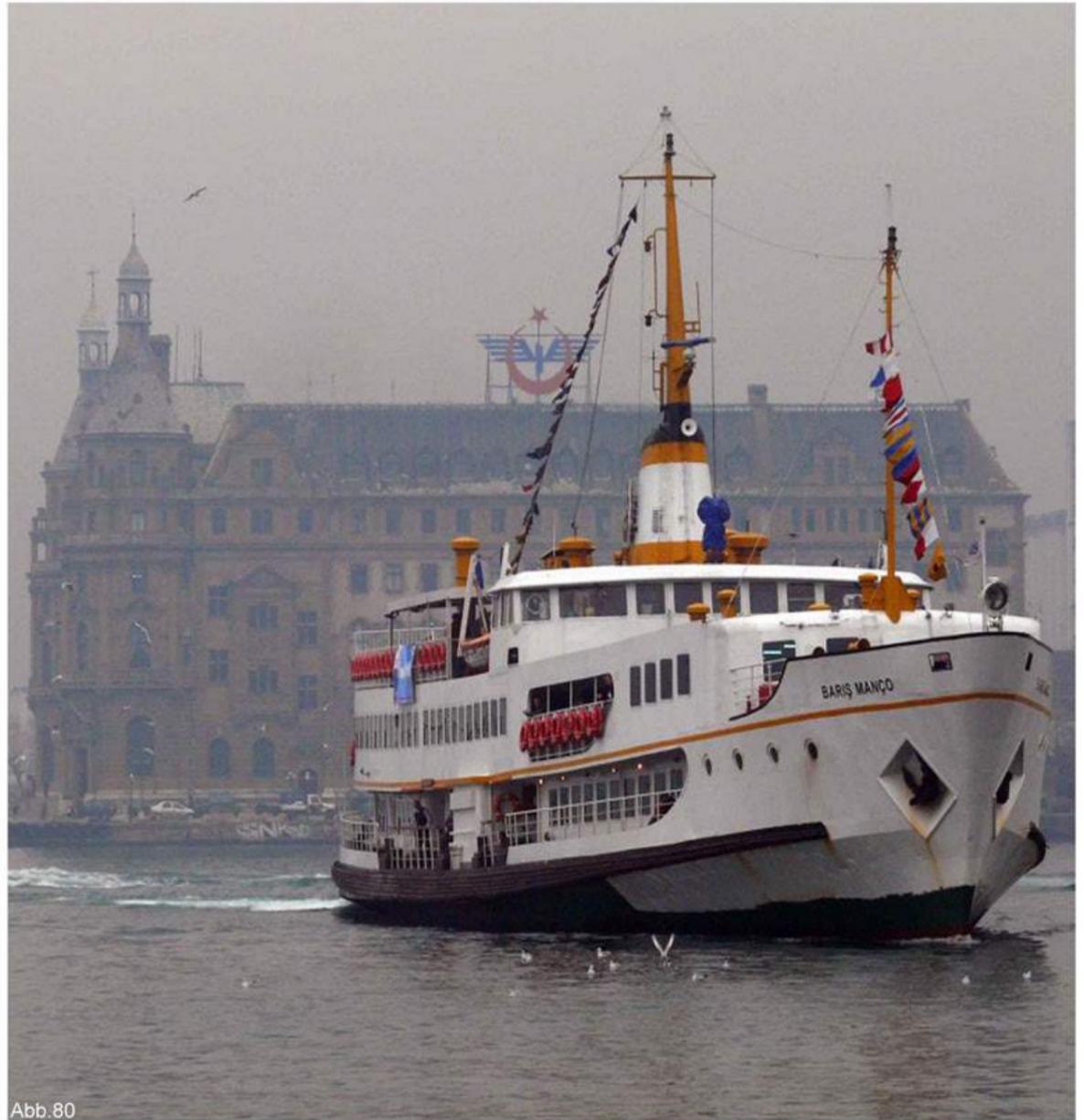


Abb.80



Abb.81:Fährenrouten

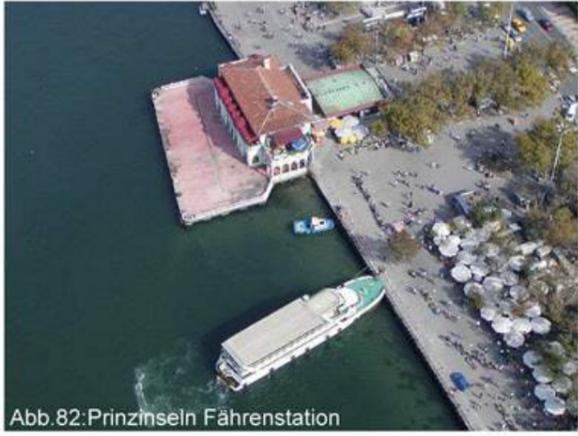


Abb. 82: Prinzinseln Fährstation



Abb. 83: Prinzinseln Fährstation



Abb. 84: Bosporus Tour Fahren



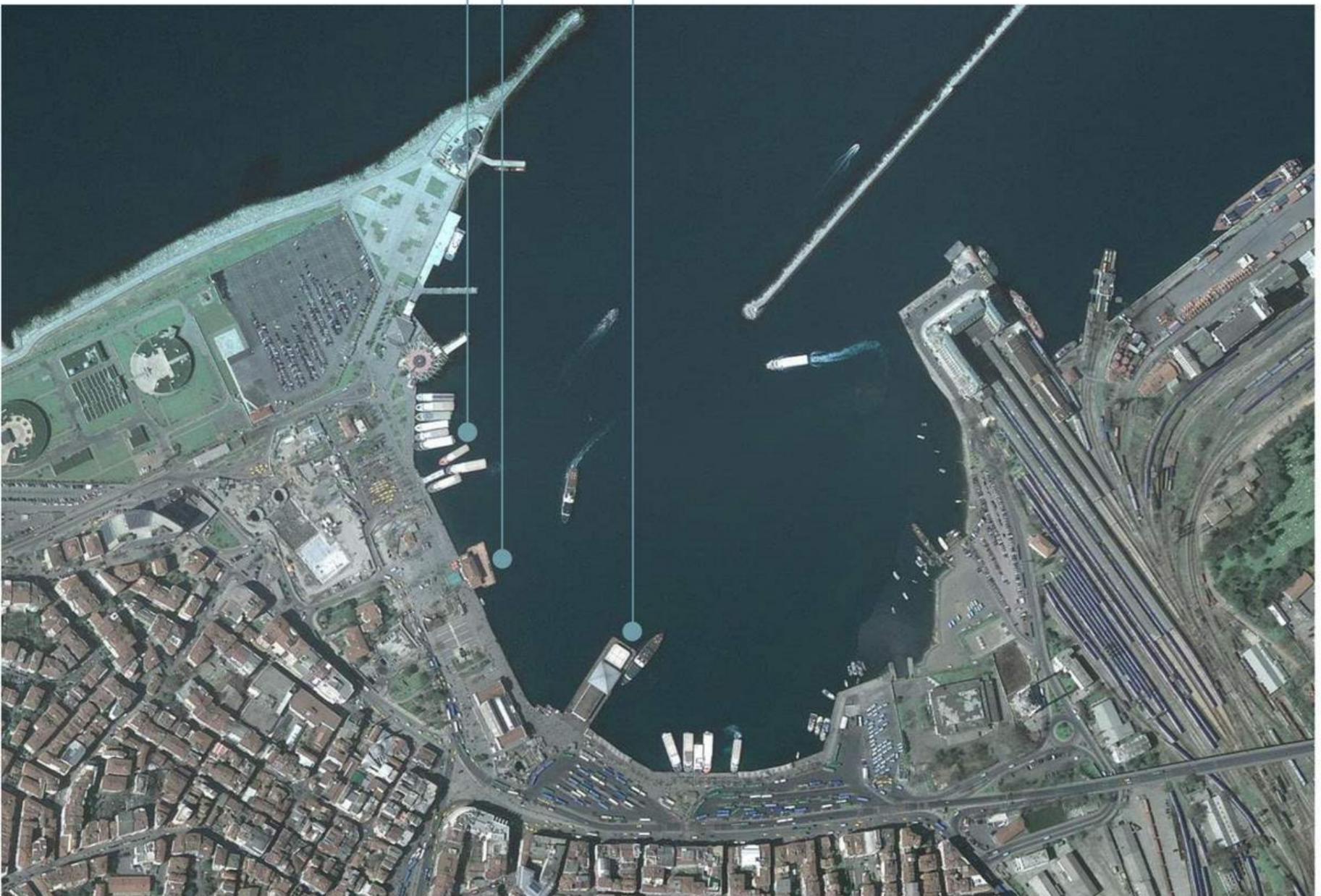
Abb. 85: Eminönü-Besiktas Fährstation

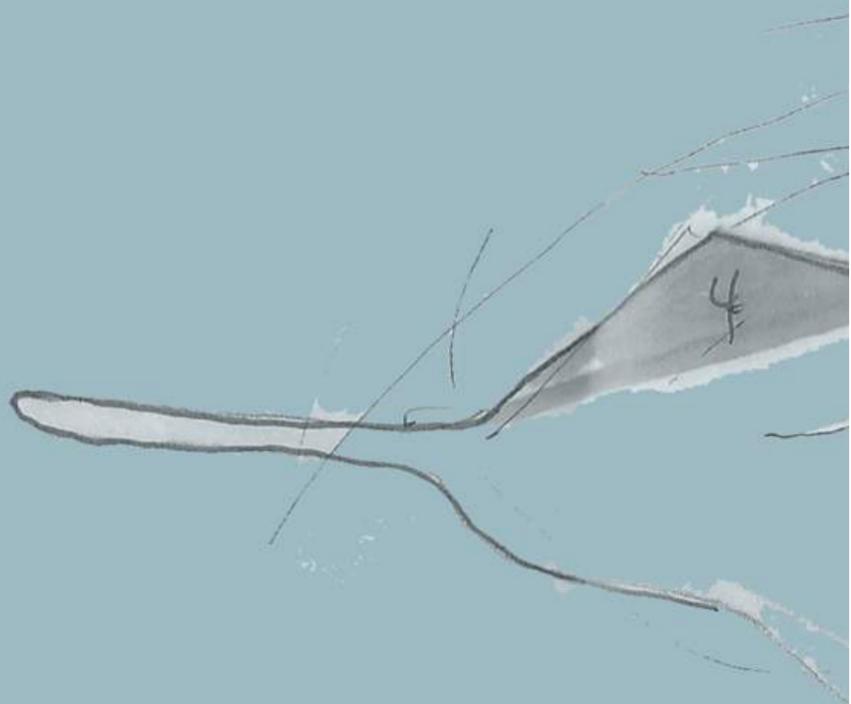


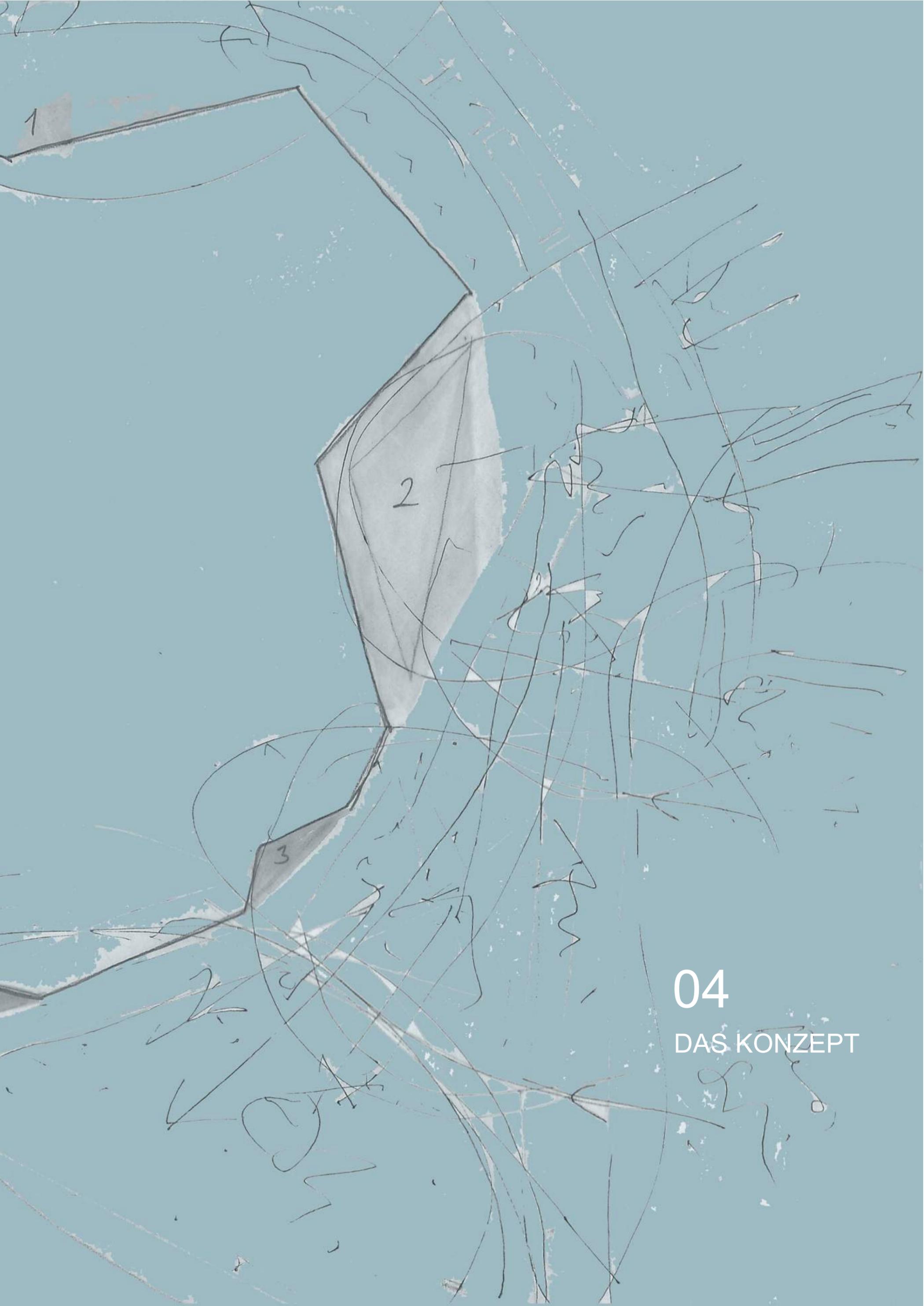
Abb. 86: Eminönü-Besiktas Fährstation



Abb. 86: Eminönü-Besiktas Fährstation







1

2

3

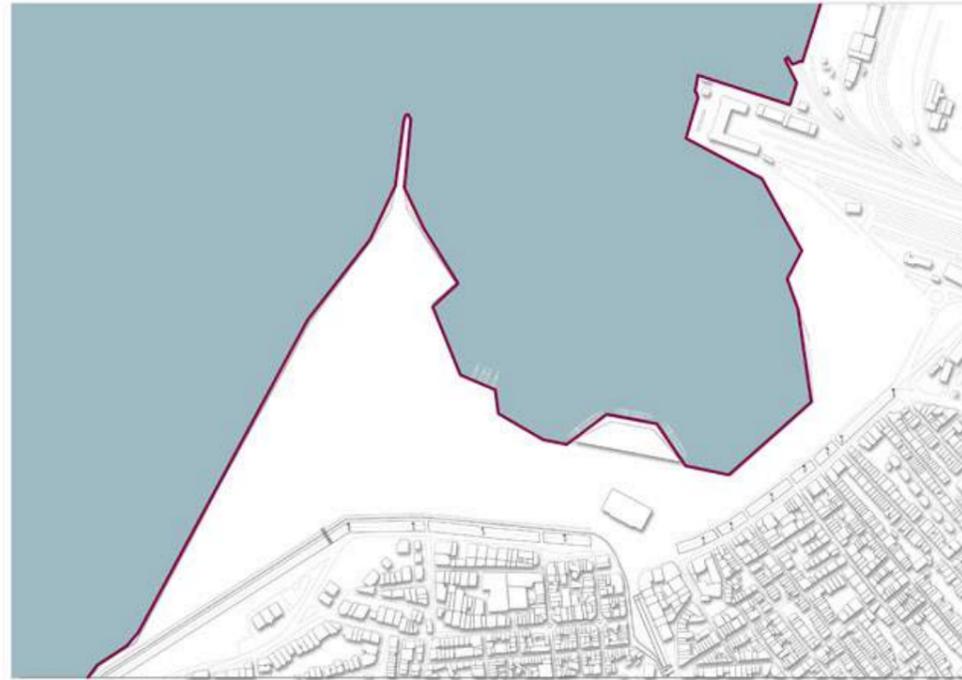
04

DAS KONZEPT

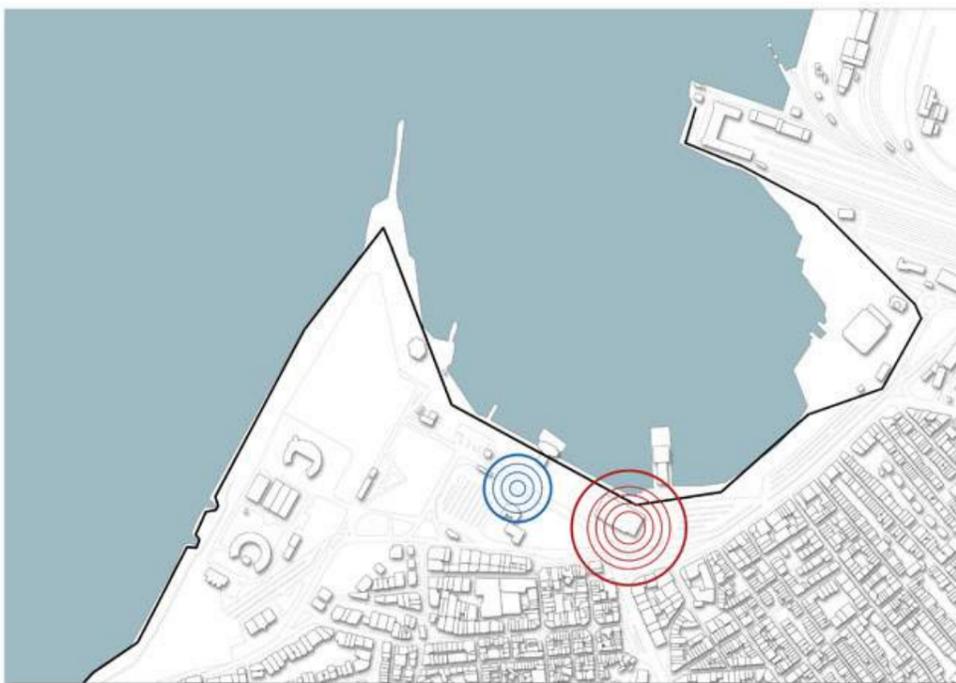
## Küstenkonzept



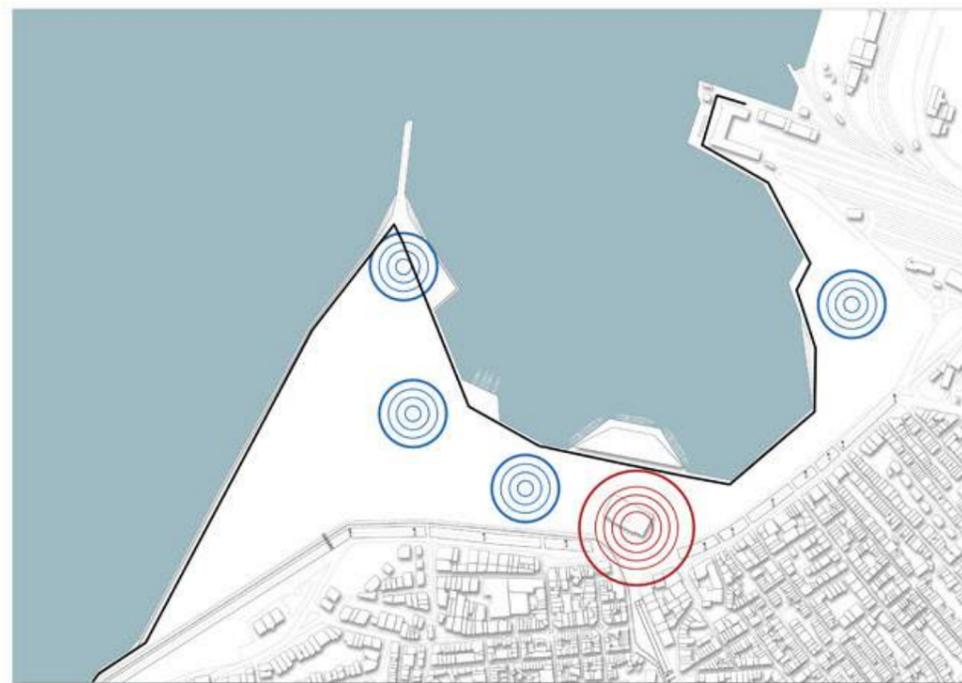
- Heutige Küstenlinie
- Zwei Hauptfährenstation und eine Touristenfährenstation
- Zu starke und funktionslose Ausbuchtungen



- Neue Gestaltung der Küstenlinie
- Funktionen auf den Ausbuchtungen
- Verbindung der zwei Hauptfährenstationen

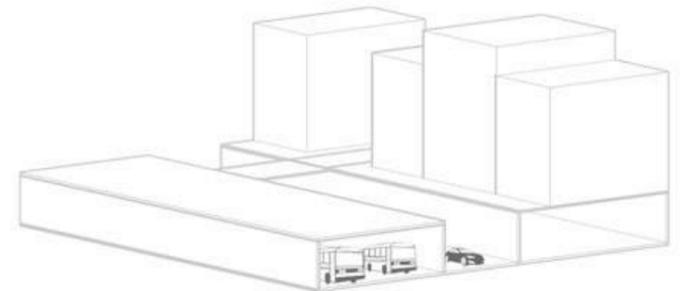
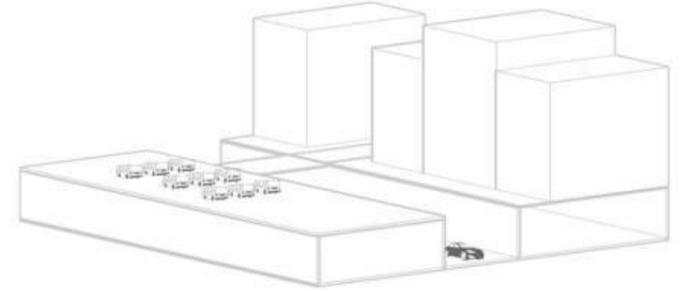
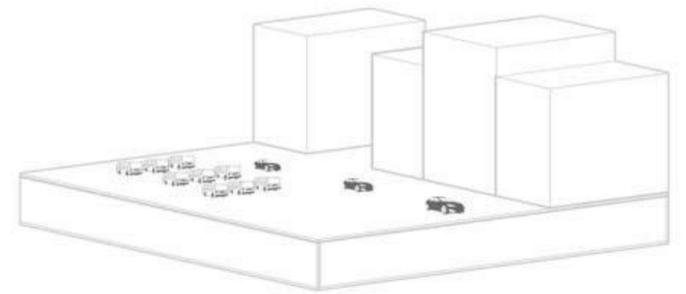
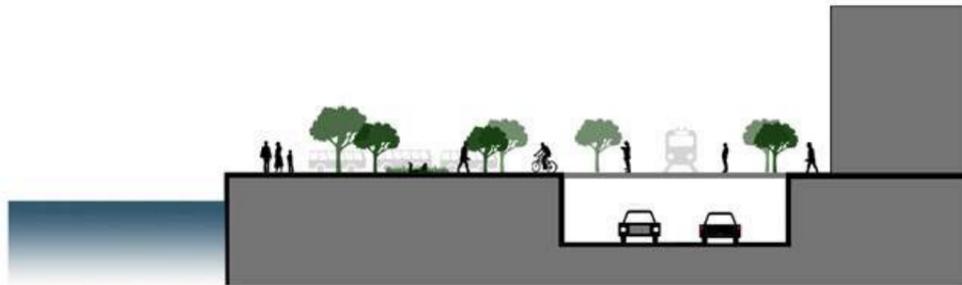
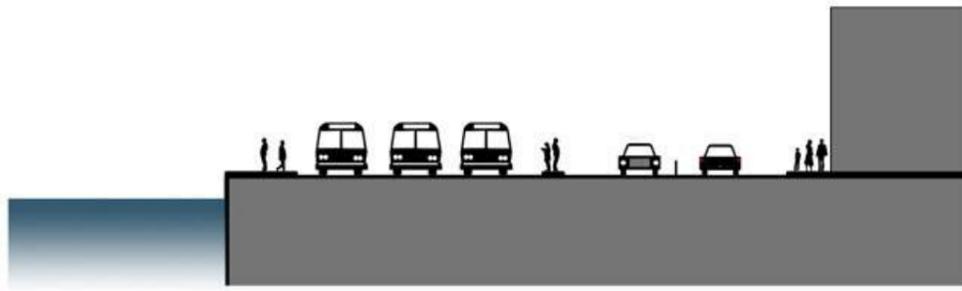


- Hauptplätze im Bestand
- Gehweg im Bestand
- Küstengehweg ist versperrt

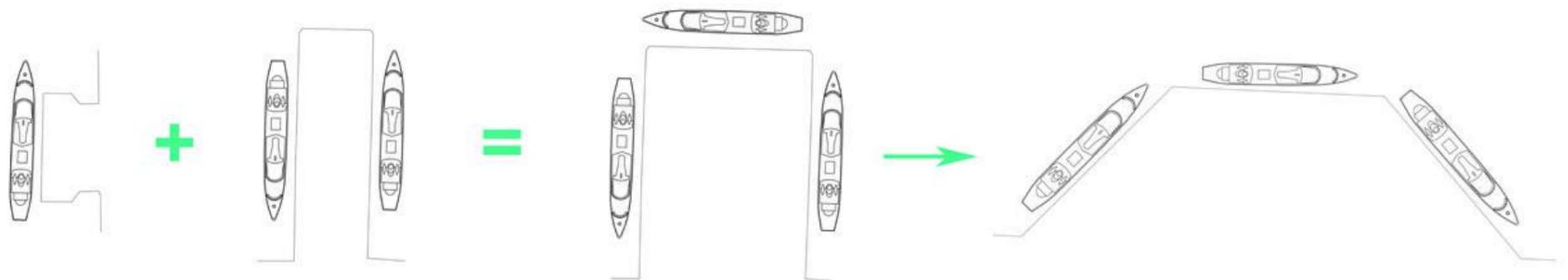


- Neue Hauptplätze mit Nebenfunktionen
- Ununterbrochener Küstengehweg

## Verkehrskonzept



## Fährenstation Konzept - Formfindung



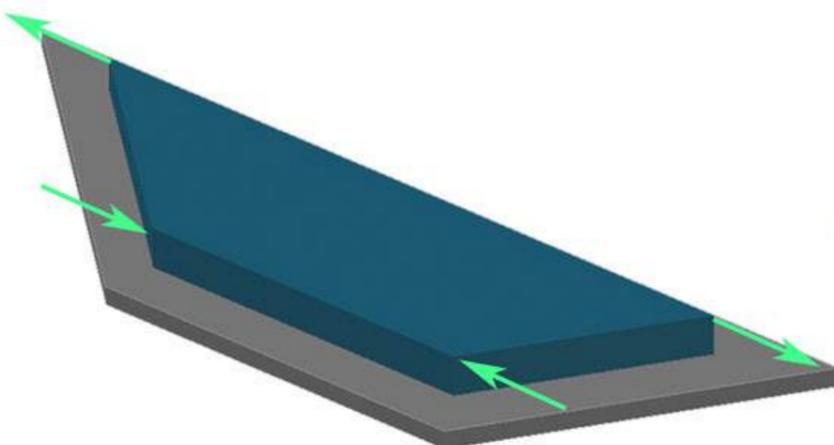
Heutige  
Prinzinseln  
Fährenstation

Heutige  
Eminönü-Besiktas  
Fährenstation

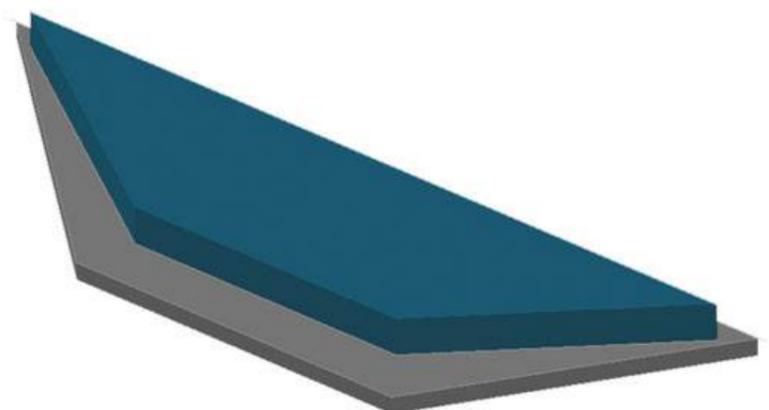
Überlegung  
3 Fähren

Entwicklung  
3 Fähren

## Gebäudekonzept

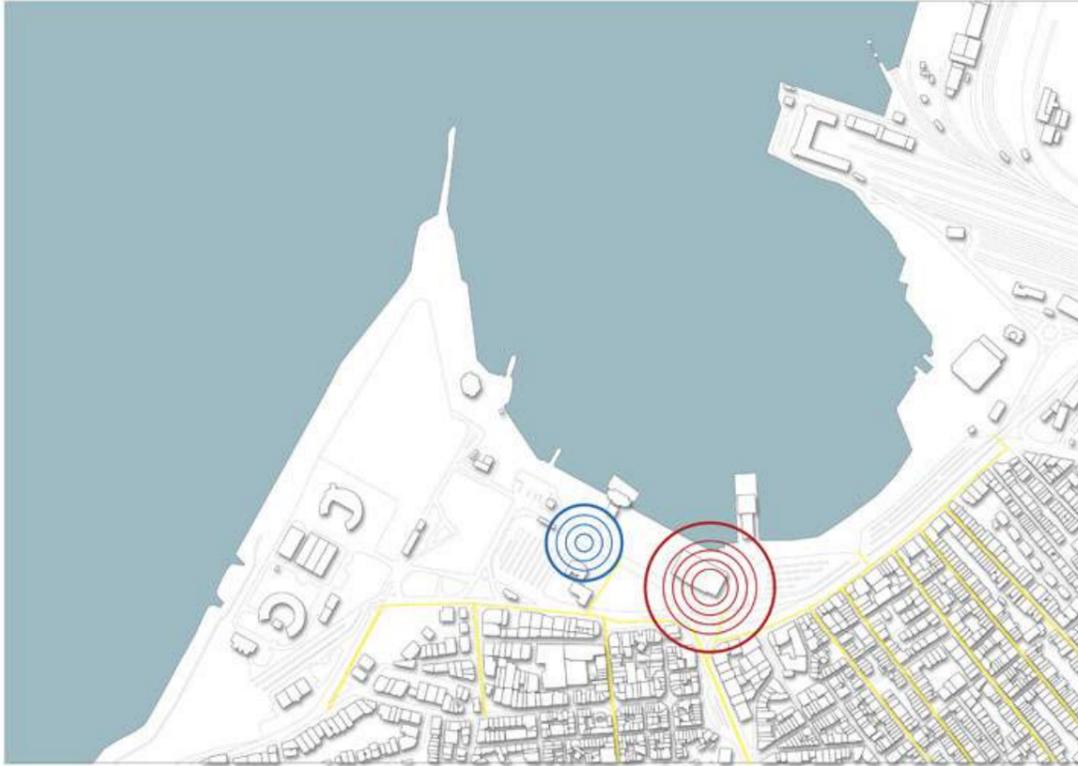


Überlegung  
Parallele Linie zu Ausbuchtung



Entwicklung  
Trapezförmige Gebäude  
Verlängerung der längst Seite  
Verkürzung der kurzen Seite

## Städtebau- und Freiraumkonzept



- Heutige Platzsituierung
- Abkapselung des Küstengebiets von der Stadt
- Fehlende Verbindung von Meer zur Bevölkerung
- Freiraumplanung nicht vorhanden
- Überbelastung der Hauptplätze



- Verlängerung der Straßen zur Küste
- Verbindung von Stadt und Küste
- Verbindung von Menschen und Meer



- Zusätzliche Hauptplätze an der Küstenpromenade
- Neue Funktionen für Hauptplätze
- 1) Erholung und Blickbeziehung
- 2) Erholung und Verbindung zu anderen Hauptplätzen
- 3) Hauptplatz der Küstenpromenade mit Fährenstation
- 4) Markt und Verbindung zum Hauptbahnhof



- Erweiterung der Straßen an der Küstenpromenade von der Stadt

- Verbindung der Straßen zu den Hauptplätzen



- Verbindung von Hauptplätzen und Nebenwegen

- Kürzeste Verbindung von Hauptplätzen und Nebenfunktionen auf den Ausbuchtungen

- Zwischenplätze der Nebenanbindungen als Freiraum und Grünflächen benutzt



- Schnittpunkte der Anbindungen als Sammelort





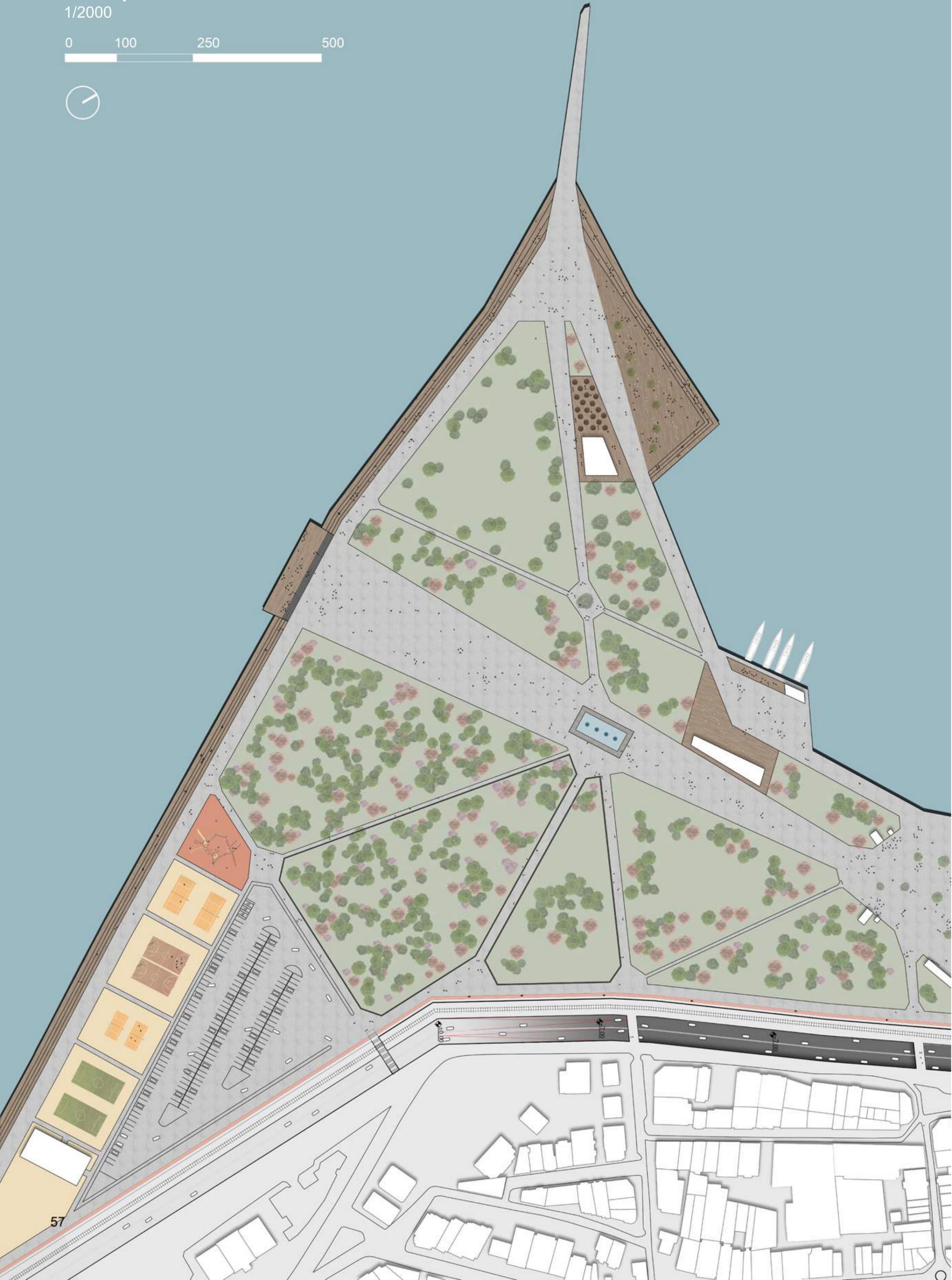
05

DER ENTWURF

# Masterplan

1/2000

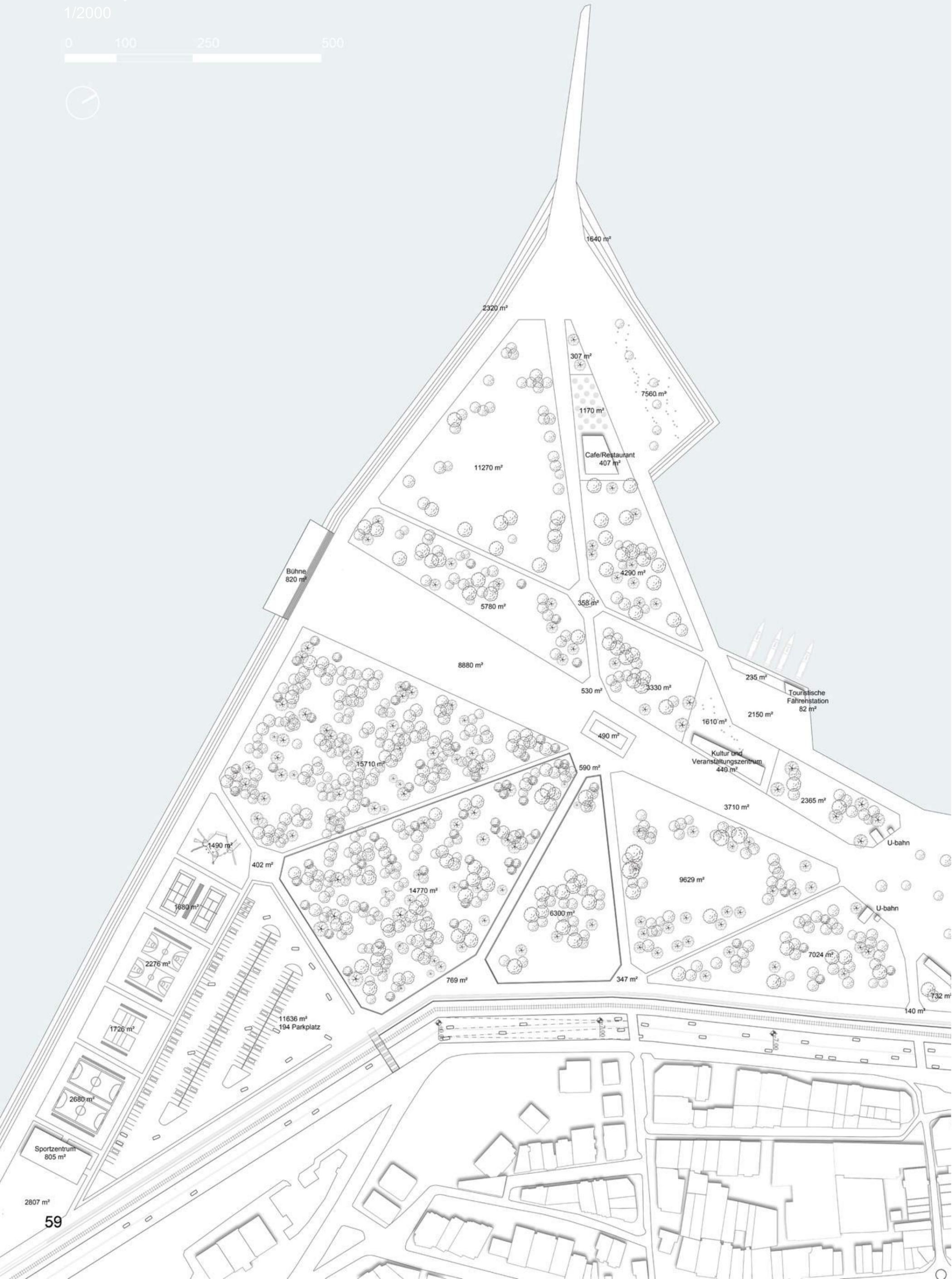
0 100 250 500





# Masterplan

1/2000





Fahrenstation  
4980 m<sup>2</sup>

24480 m<sup>2</sup>

Haldun Taner  
Theater  
2680 m<sup>2</sup>

7400 m<sup>2</sup>

Blumenverkäufer/  
Schuhputzer  
75 m<sup>2</sup>

Fahrradparkplatz  
380 m<sup>2</sup>

Cafe  
120 m<sup>2</sup>

1630 m<sup>2</sup>

490 m<sup>2</sup>

380 m<sup>2</sup>

260 m<sup>2</sup>

630 m<sup>2</sup>

190 m<sup>2</sup>

440 m<sup>2</sup>

380 m<sup>2</sup>

190 m<sup>2</sup>

53 m<sup>2</sup>

430 m<sup>2</sup>

440 m<sup>2</sup>

286 m<sup>2</sup>

480 m<sup>2</sup>

180 m<sup>2</sup>

53 m<sup>2</sup>

440 m<sup>2</sup>

286 m<sup>2</sup>

155 m<sup>2</sup>

110 m<sup>2</sup>

150 m<sup>2</sup>

51 m<sup>2</sup>

520 m<sup>2</sup>

310 m<sup>2</sup>

150 m<sup>2</sup>

30 m<sup>2</sup>

110 m<sup>2</sup>

31 m<sup>2</sup>

260 m<sup>2</sup>

310 m<sup>2</sup>

160 m<sup>2</sup>

206 m<sup>2</sup>

480 m<sup>2</sup>

280 m<sup>2</sup>

280 m<sup>2</sup>

1020 m<sup>2</sup>

1060 m<sup>2</sup>

160 m<sup>2</sup>

390 m<sup>2</sup>

80 m<sup>2</sup>

1020 m<sup>2</sup>

160 m<sup>2</sup>

1020 m<sup>2</sup>

1020 m<sup>2</sup>

1870 m<sup>2</sup>

3470 m<sup>2</sup>

1450 m<sup>2</sup>

540 m<sup>2</sup>

290 m<sup>2</sup>

440 m<sup>2</sup>

1220 m<sup>2</sup>

1710 m<sup>2</sup>

9080 m<sup>2</sup>  
182 Parkplatz

Markt  
2050 m<sup>2</sup>

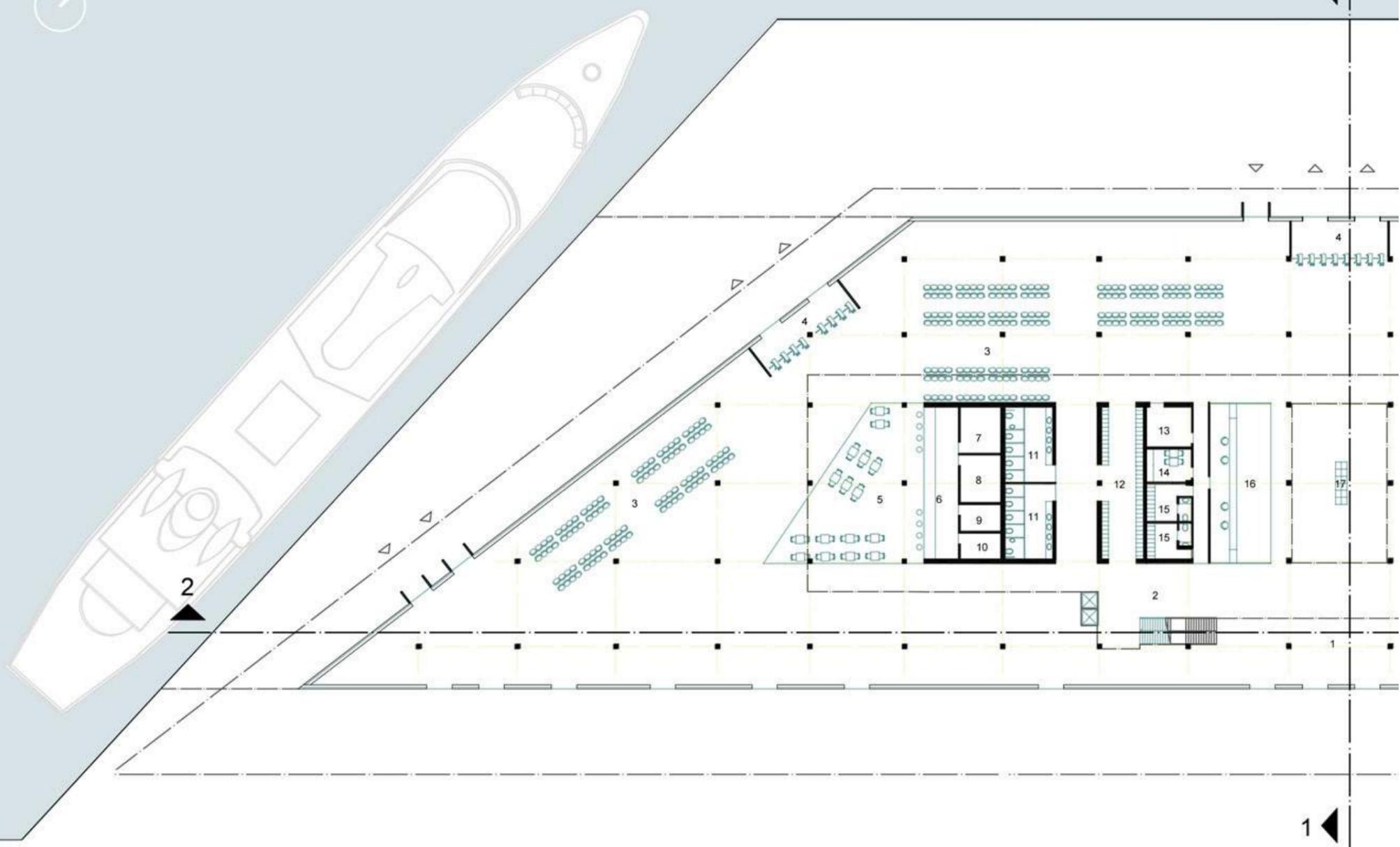
Cafe  
190 m<sup>2</sup>

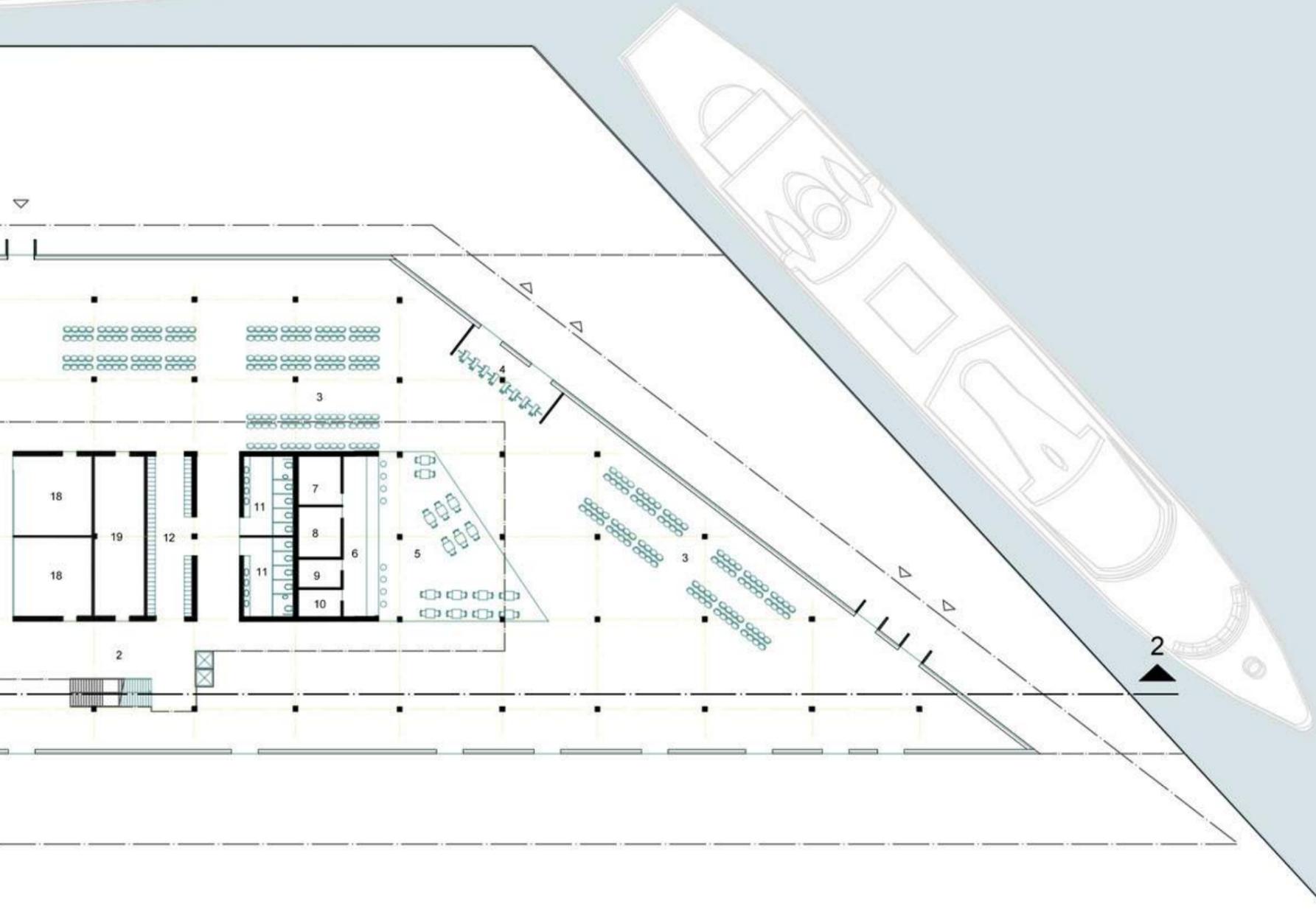
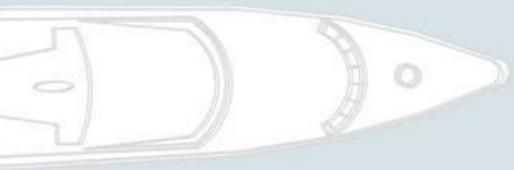




# EBENE 0

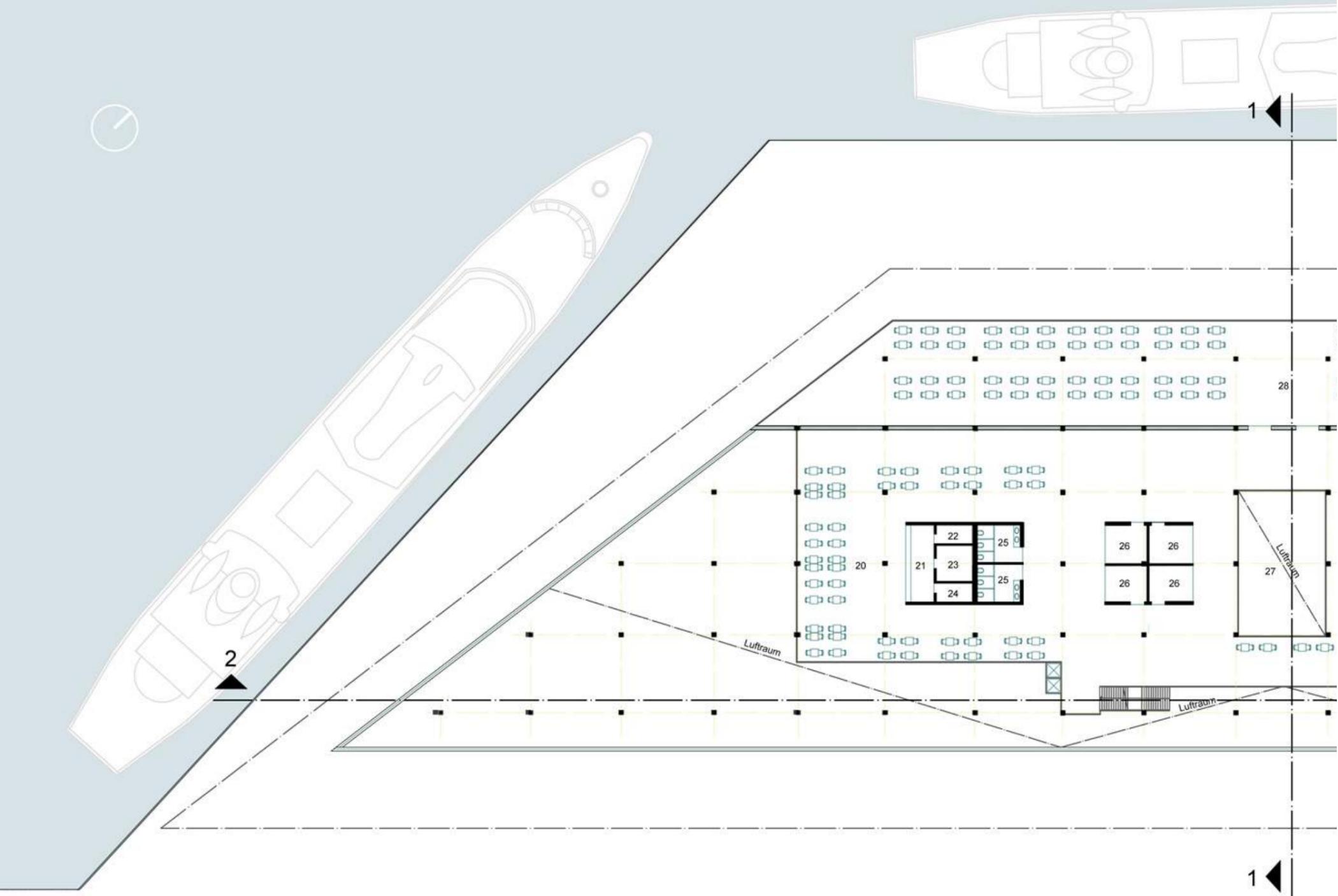
1 Foyer	152 m <sup>2</sup>
2 Erschließungszone	36 m <sup>2</sup>
3 Wartebereich	116 m <sup>2</sup>
4 Drehkreuze	20 m <sup>2</sup>
5 Cafe	85 m <sup>2</sup>
6 Diele	26 m <sup>2</sup>
7 Personalräume D&H	10 m <sup>2</sup>
8 Kühlraum	10 m <sup>2</sup>
9 Gemüse Vor.	6 m <sup>2</sup>
10 Küche	6 m <sup>2</sup>
11 Wc D&H	19 m <sup>2</sup>
12 Schließfächer	32 m <sup>2</sup>
13 Putzraum	9 m <sup>2</sup>
14 Teeküche	9 m <sup>2</sup>
15 Personalräume D&H	9 m <sup>2</sup>
16 Info - Ticketverkauf	45 m <sup>2</sup>
17 Ticket - Automaten	-
18 Geschäftslokale	28 m <sup>2</sup>
19 Technikraum	38 m <sup>2</sup>

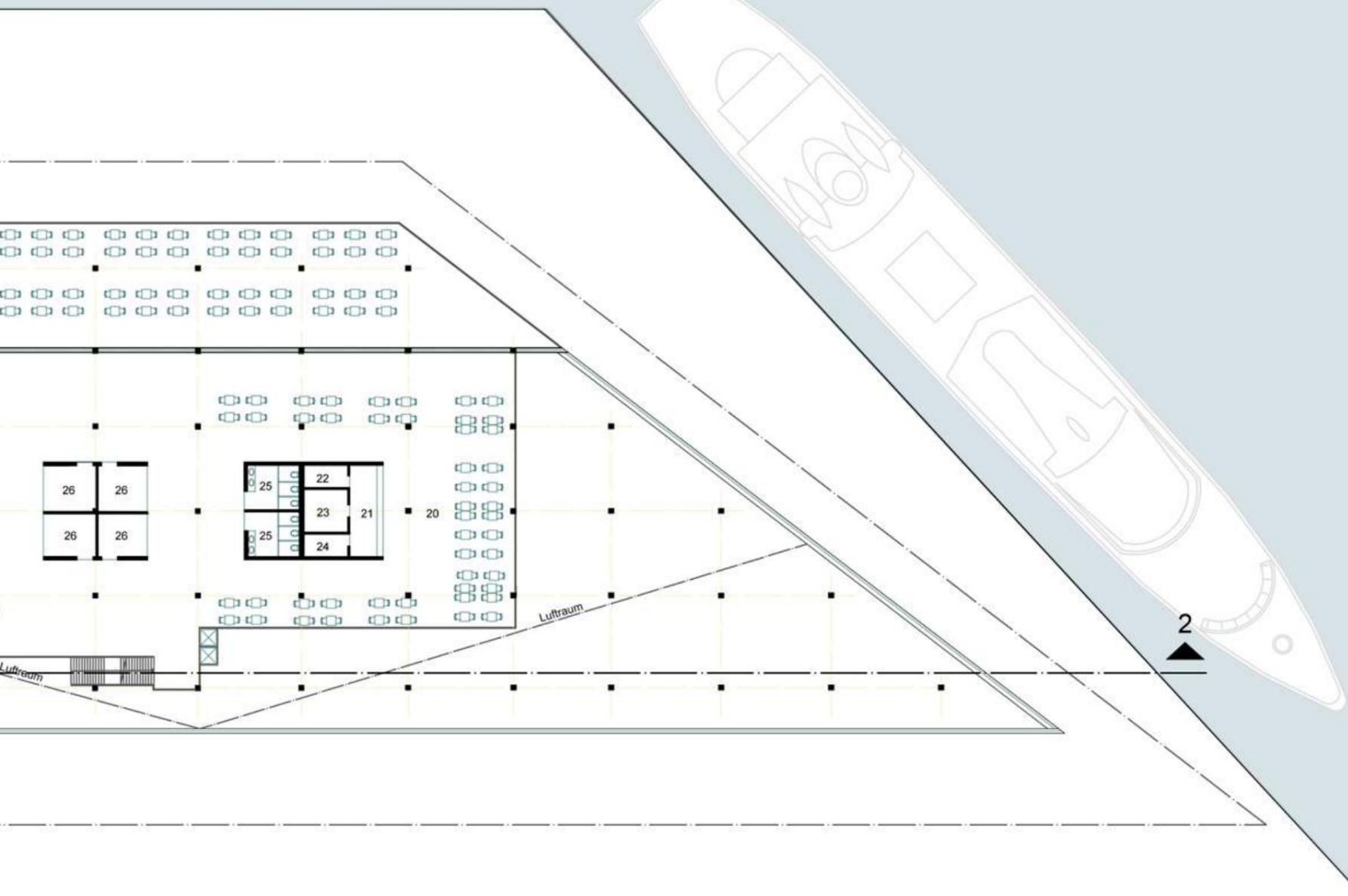
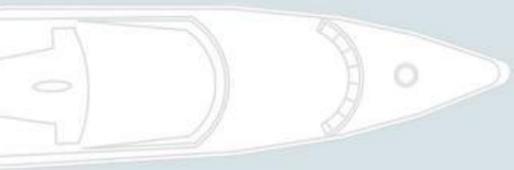




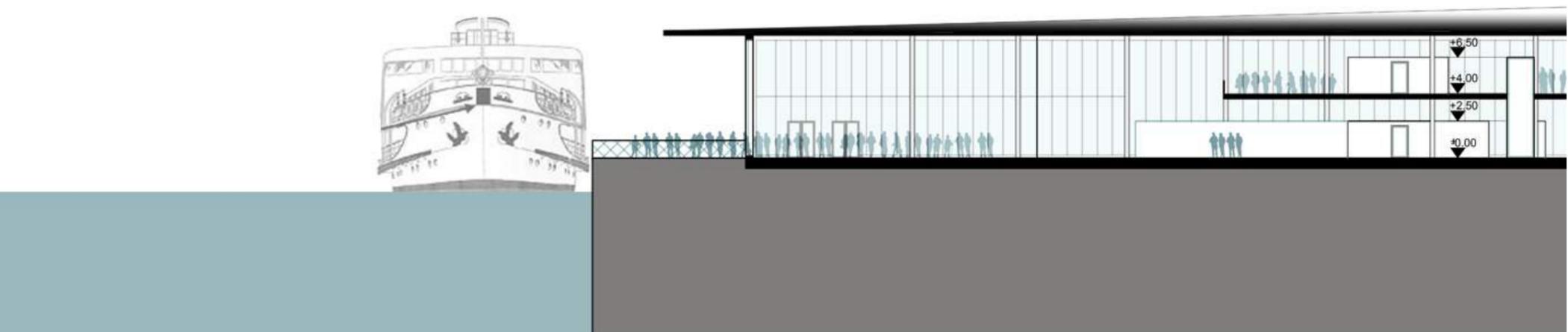
# EBENE 1

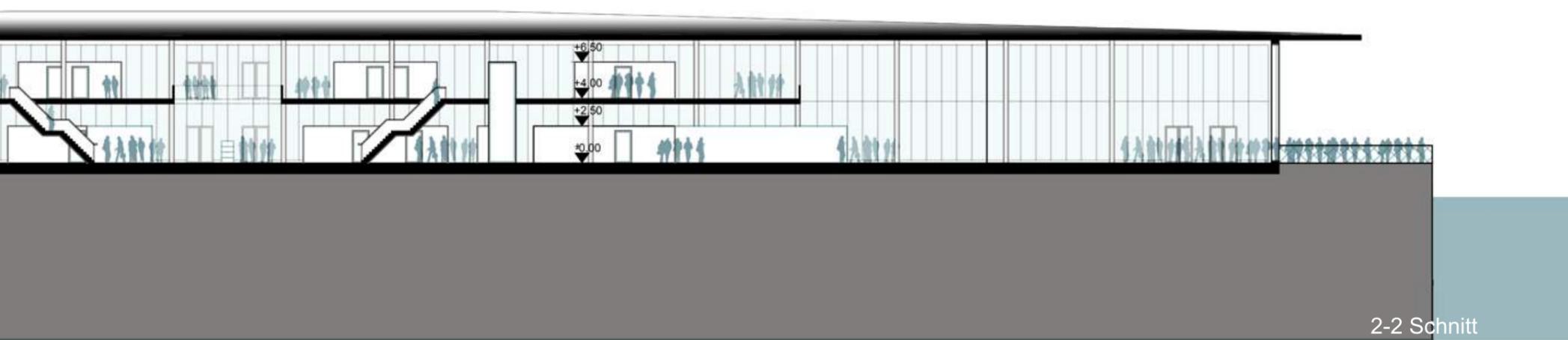
20 Cafe	222 m <sup>2</sup>
21 Diele	14 m <sup>2</sup>
22 Kühlraum	6 m <sup>2</sup>
23 Küche	10 m <sup>2</sup>
24 Gemüse Vor.	8 m <sup>2</sup>
25 Wc D&H	11 m <sup>2</sup>
26 Geschäftslokale	10 m <sup>2</sup>
27 Luftraum	75 m <sup>2</sup>
28 Terasse	580 m <sup>2</sup>





Schnitte  
1/350

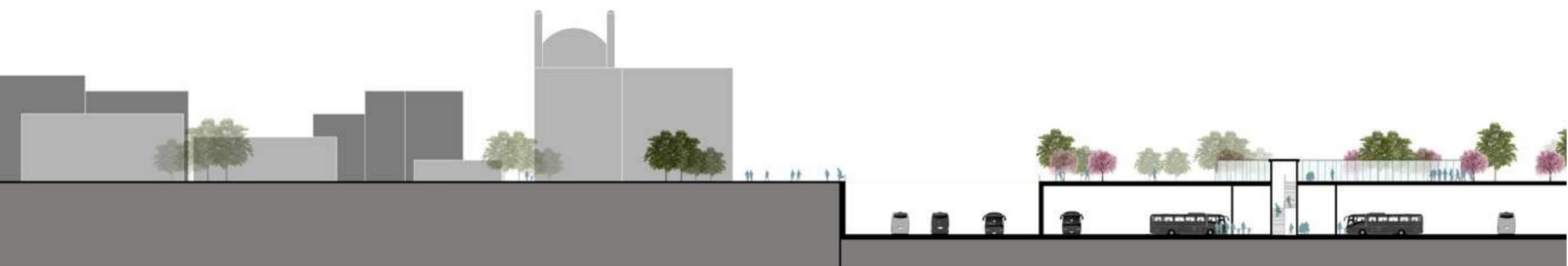
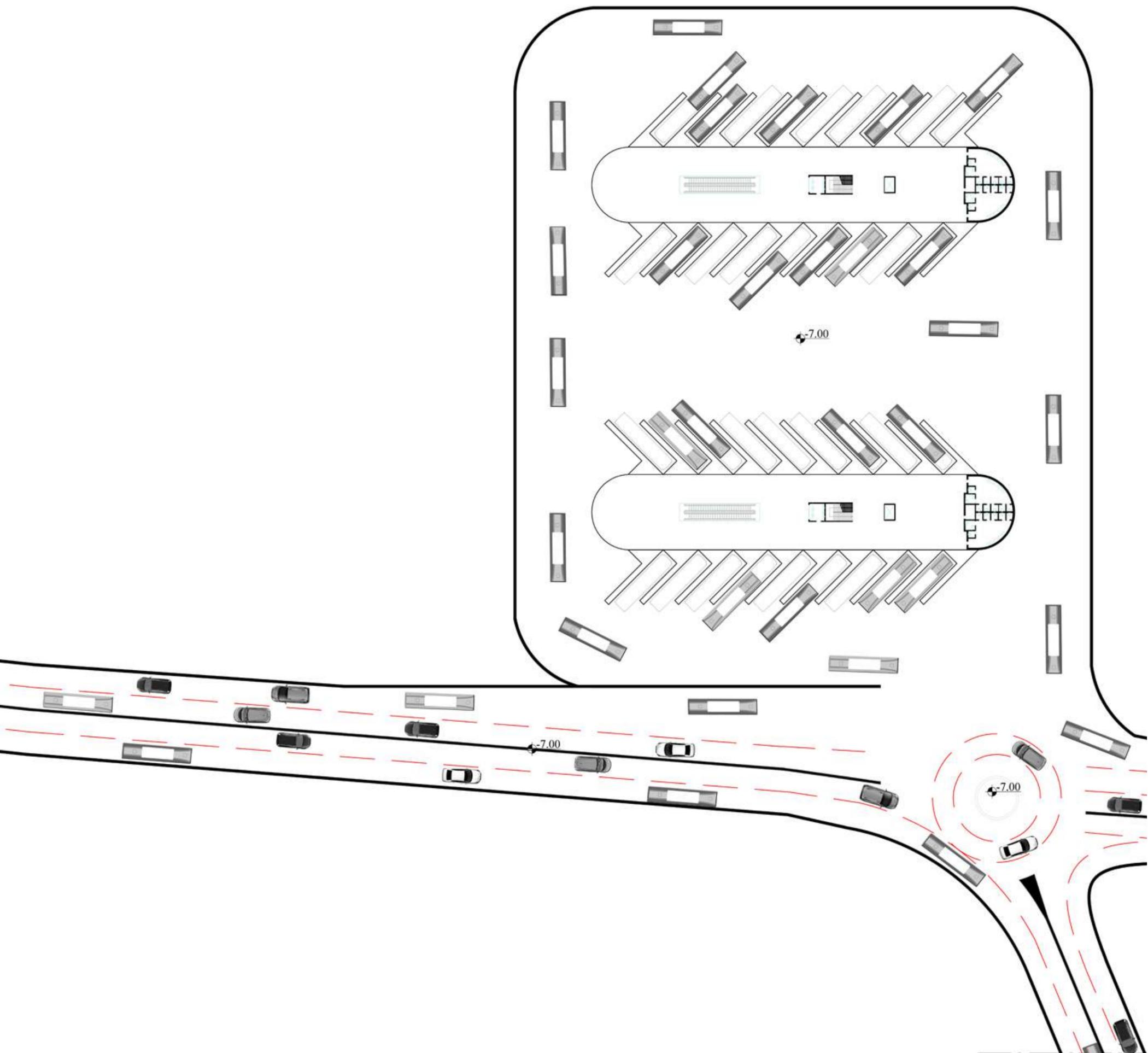




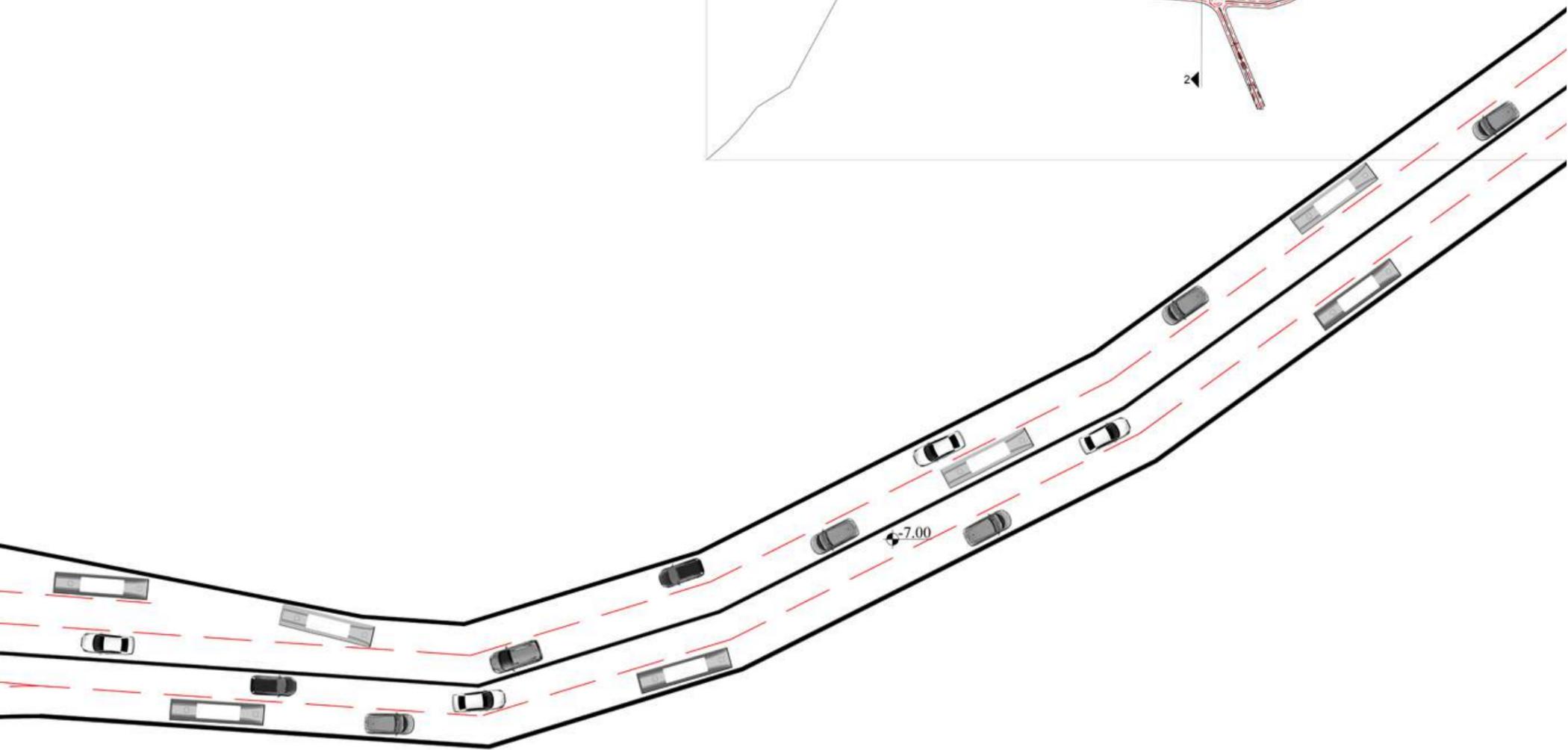
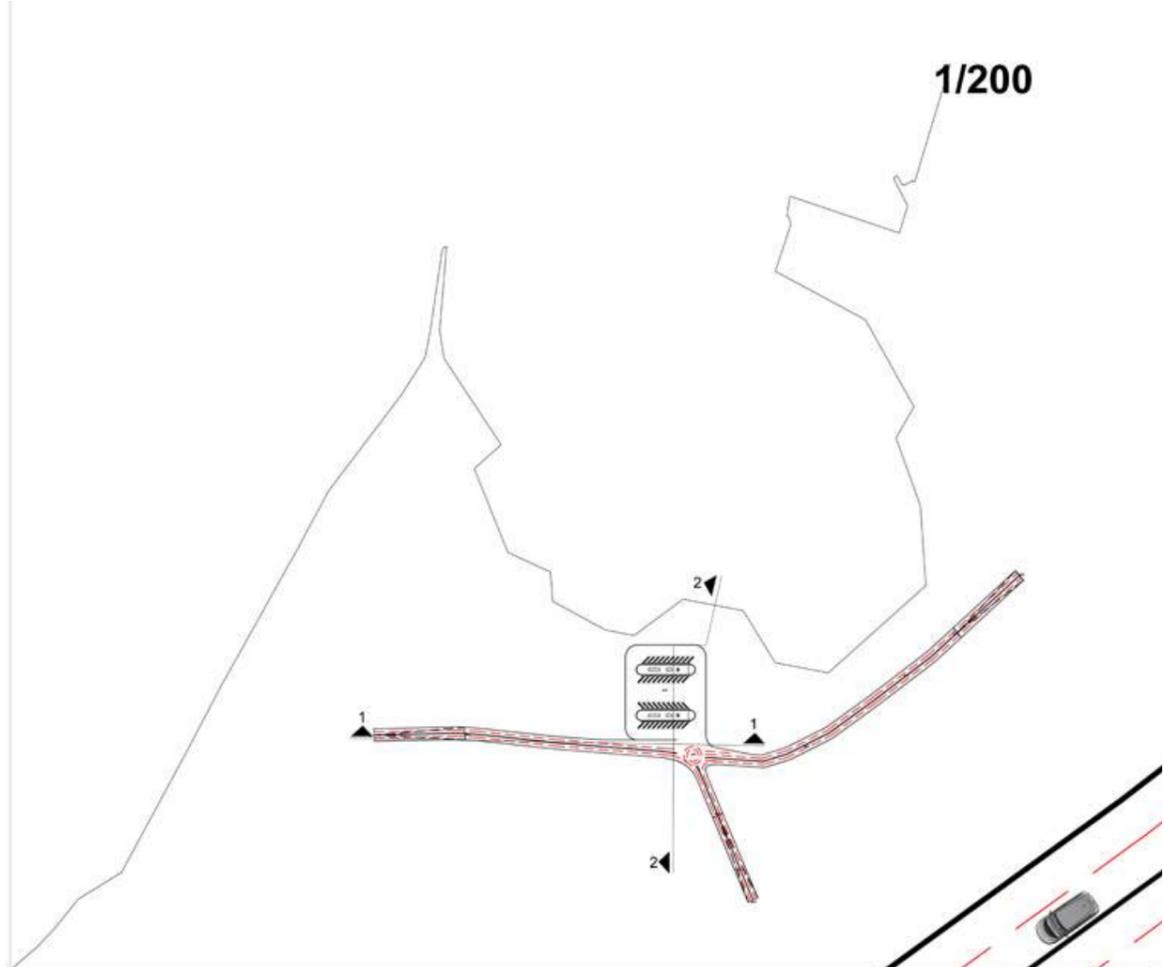




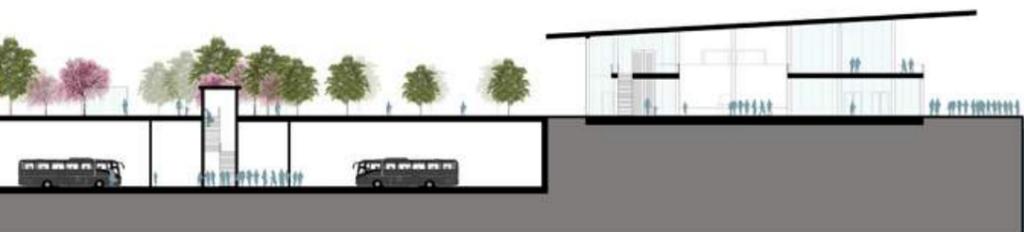
# UNTERFÜHRUNG UND BUSSTATION



1/200



1-1 Schnitt



2-2 Schnitt

# Bepflanzung

Cercis Siliquastrum



Cirsium Arvense



Lagerstroemia Indica



Andromeda Polifolia



Juglans



Acer Negundo



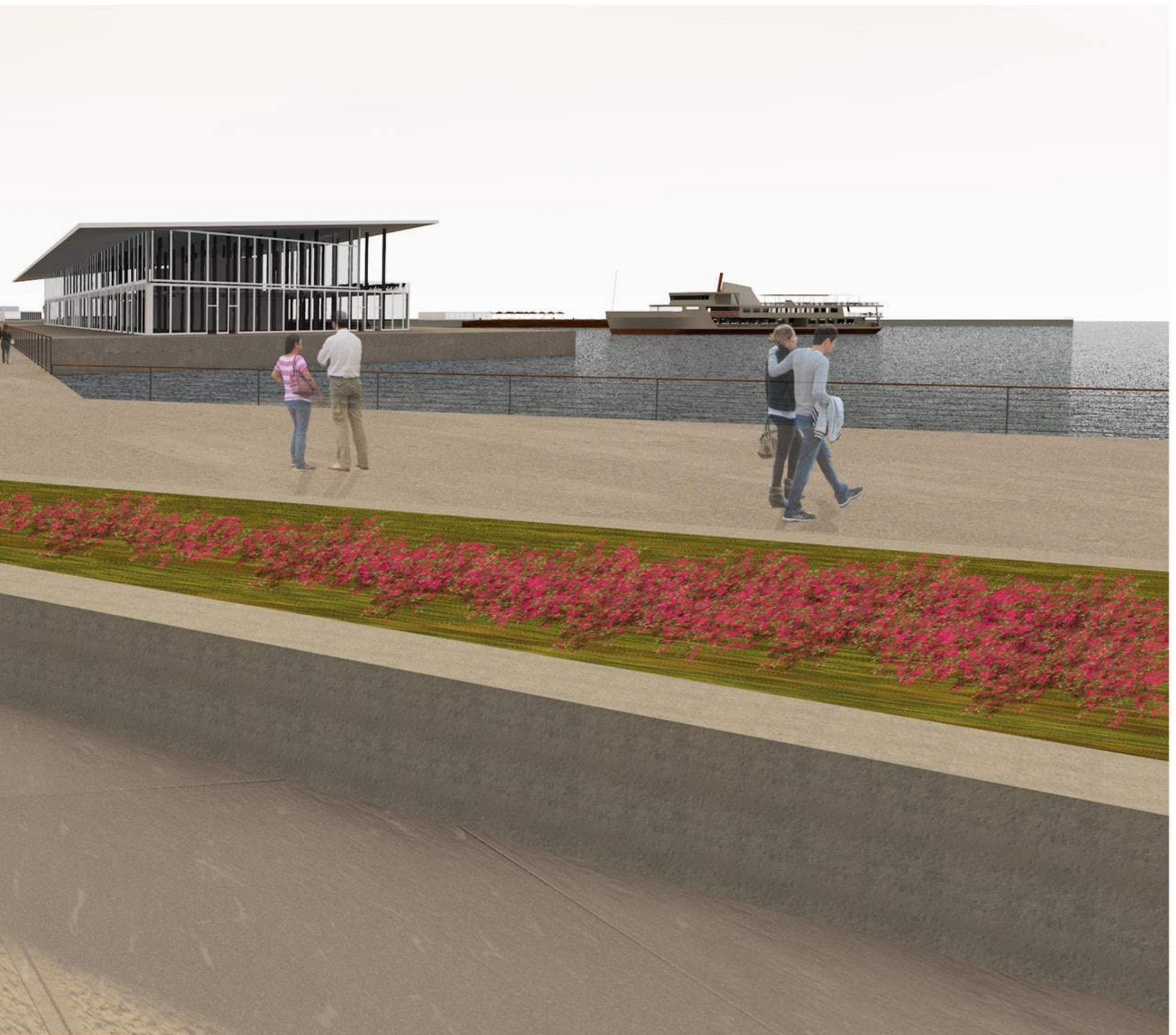
Asteraceae



Acer Palmatum



Quercus Robur



























## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

### Abb. 1: Istanbul Karte

Quelle: [http://tr.wikipedia.org/wiki/Anadolu\\_Yakası](http://tr.wikipedia.org/wiki/Anadolu_Yakası)

### Abb. 2: Istanbul Topographiekarte

Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Istanbul\\_topographic\\_map.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Istanbul_topographic_map.jpg)

### Abb. 3: Istanbul Bevölkerungsdiagramm

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Bevölkerungsentwicklung\\_von\\_Istanbul](http://de.wikipedia.org/wiki/Bevölkerungsentwicklung_von_Istanbul)

### Abb. 4: Sonnenwinkeldiagramm

Quelle: <http://susdesign.com/sunangle/>

### Abb. 5 - 8: Diagramme

Quelle: <http://www.iten-online.ch/klima/europa/tuerkei/istanbul.htm>

### Abb. 9: Konstantinopel Karte

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Byzantion#/media/File:Byzantine\\_Constantinople-de.svg](http://de.wikipedia.org/wiki/Byzantion#/media/File:Byzantine_Constantinople-de.svg)

### Abb. 10: Constantinopolis Darstellung

Quelle: <https://ottomanhistorians.uchicago.edu>

### Abb. 11: Das Goldene Horn

Quelle: <http://eyup.bel.tr/icerik/328/2610/pierre-loti-tepesinden-halic-manzarasi.aspx>

### Abb. 12 : Karaköy - Galata Turm

Quelle: <http://enginsalli.blogcu.com/galata-kulesi/4302136>

### Abb. 13: Sultanahmet

Quelle: <http://www.ziel2wien.at/dt/portal/content.php?navId=126>

### Abb. 14: Eminönü

Quelle: <http://www.haberkita.com/emlak/eminonu-manhattanla-yarisacak-h261936.html>

### Abb. 15: Taksim

Quelle: <http://taymz.com/t/75>

### Abb. 16: Besiktas

Quelle: <http://www.hayalleme.com/dolmabahe-eski-ve-yeni/>

### Abb. 17: Bogazici Brücke

Quelle: <http://www.oktaydonmez.com/?portfolio=tarkan>

### Abb. 18: Haydarpasa Bahnhof

Quelle: <http://www.fotokritik.com/2130948/hgkg-haydarpasa-gari-koruma-grubu>

### Abb. 19: Das Bezirk Kadiköy

Quelle: <https://www.google.com/maps/place/Kadiköy%2Fİstanbul,+Türkiye/@40.9968117,29.0431404,13z/data=!4m2!3m1!1s0x14cac790b17ba89d:0xd2d24ea0437a7ee2>

### Abb. 20: Blick zur Bosphorus - Kontantinople

Quelle: [https://inrumelia.files.wordpress.com/2012/01/fer\\_-\\_veue\\_de\\_constantinople.png](https://inrumelia.files.wordpress.com/2012/01/fer_-_veue_de_constantinople.png)

### Abb. 21: Kadiköy U-Bahn Station

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 22: Kadiköy U-Bahn Station

Quelle: <http://onedio.com/haber/kadikoy-kartal-metrosu-gercek-durak-isimleri-ve-anlamlari-480018>

### Abb. 23: Haydarpasa S-Bahn Station

Quelle: [http://e40003.me.metu.edu.tr/Olcum\\_Treni/](http://e40003.me.metu.edu.tr/Olcum_Treni/)

### Abb. 24: Haydarpasa Station und die Fähren

Quelle: [http://wowturkey.com/t.php?p=/tr321/ismail\\_K\\_20090530\\_istanbul\\_012\\_.jpg](http://wowturkey.com/t.php?p=/tr321/ismail_K_20090530_istanbul_012_.jpg)

### Abb. 25: Altiyol Strasse

Quelle: [http://wowturkey.com/t.php?p=/tr136/ismail\\_K\\_20070303\\_Kadikoy003.jpg](http://wowturkey.com/t.php?p=/tr136/ismail_K_20070303_Kadikoy003.jpg)

### Abb. 26: Bagdat Strasse

Quelle: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/25123672.asp>

### Abb. 27: Bahariye Strasse

Quelle: <http://listelist.com/korler-ulkesi-kadikoy/>

### Abb. 28: Rihtim Strasse

Quelle: [http://wowturkey.com/t.php?p=/tr143/onurc\\_Kadikoyde\\_Bir\\_Kis\\_Gunu\\_2007.jpg](http://wowturkey.com/t.php?p=/tr143/onurc_Kadikoyde_Bir_Kis_Gunu_2007.jpg)

### Abb. 29: Metrobüs Station

Quelle: [http://tr.wikipedia.org/wiki/Metrobüs\\_\(İstanbul\)#/media/File:Metrobus\\_in\\_Istanbul\\_1.jpg](http://tr.wikipedia.org/wiki/Metrobüs_(İstanbul)#/media/File:Metrobus_in_Istanbul_1.jpg)

### Abb. 30: Caddebostan Küste

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 31: Moda Park

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 32: Caddebostan Küste

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 33: Caddebostn Küste

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 34: Caddebostan Park

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 35: Caddebostan Park

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 36: Suadiye Park

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 37: Demokrasi Park

Quelle: <http://www.anadoluparkbahceler.com/parklarimiz.php?ilce=Kadiköy&park=Göztepe%2060.Yılı%20Parkı&no=192>

### Abb. 38: Caddebostan Park

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 39: Haydarpasa Hauptbahnhof

Quelle: <http://www.sanatblog.com/infografik-tasarim-atolyesi-sehrine-ses-ver/>

### Abb. 40: Haydarpasa Hauptbahnhof

Quelle: <http://www.fotografurk.com/haydarpasa-gari-p55555>

### Abb. 41: Bulle Statue

Quelle: <https://geolocation.ws/v/P/61332538/kadkyn-boas-2009/en>

### Abb. 42: Sükrü Saracoglu Station

Quelle: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=220424&page=13>

### Abb. 43: Bagdat Caddesi

Quelle: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=442128&page=83>

### Abb. 44 : Süreyya Opern

Quelle: [http://www.istanbuloperafestival.gov.tr/Kadikoy\\_Sureyya.html](http://www.istanbuloperafestival.gov.tr/Kadikoy_Sureyya.html)

### Abb. 45: Haldun Taner Theater

Quelle: <http://aragec.com/haldun+taner+sahnesi.html>

### Abb. 46: Fischmarkt

Quelle: <http://www.nextistanbul.org/caferaga-balikcilar-sokagi/>

### Abb. 47: Atatürk Statue

Quelle: <http://t24.com.tr/haber/kadikoydeki-basogretmen-ataturk-aniti-kaldiriliyor,219197>

### Abb. 48: Kadiköy Küste

Quelle: <https://www.google.com/maps/place/Kadiköy%2Fİstanbul,+Türkiye/@40.9744099,29.0326903,2921m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x14cac790b17ba89d:0xd2d24ea0437a7ee2!6m1!1e1>

### Abb. 49 - 57: Kadiköy Küste Timeline

Quelle: <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.147338135349855.39377.147065585377110&type=3>

### Abb. 58 - 79: Bestand Fotos

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 80: Haydarpasa Hauptbahnhof

Quelle: <http://www.fotokritik.com/2130948/hgkg-haydarpasa-gari-koruma-grubu>

### Abb. 81: Fährenrouten

Quelle: eigene Grafik

### Abb. 82: Prinzinseln Fährenstation

Quelle: <http://www.degisti.com/index.php/archives/8334>

### Abb. 83: Prinzinseln Fährenstation

Quelle: <http://verilobi.com/vapur+iskelesi+sokak/>

### Abb. 84: Bosphorus Tour Fähren

Quelle: eigenes Foto

### Abb. 85 - 86 - 87: Eminönü-Besiktas Fährenstation

Quelle: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=6542>

### Abb. 88: Kadiköy Küste

Quelle: <https://www.google.com/maps/place/Kadiköy%2Fİstanbul,+Türkiye/@40.9927275,29.0217388,2067a,20y,270h/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x14cac790b17ba89d:0xd2d24ea0437a7ee2!6m1!1e1>

## QUELLENVERZEICHNIS

<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/de-DE/0-Istanbul-Tanitim/Pages/Home.aspx>  
<http://www.kadikoy.bel.tr/AltSayfa.aspx?pid=759>  
<http://www.anadoluparkbahceler.com/parklarimiz.php?ilce=Kadiköy>  
<http://www.kadikoy.bel.tr/AltSayfa.aspx?pid=760>  
<http://www.kadikoy.bel.tr/AltSayfa.aspx?pid=672>  
<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/de-DE/1-Gezi-Ulasim/Pages/Home.aspx>