



YH *Wer von Beşiktaş nach Westen wandert, erreicht vor dem Dolmabahçe-Distrikt den Fähranleger am Bosphorus mit der Baustelle des Marinemuseums. Die Stahlstruktur ist errichtet, doch der Fortgang stockt. Welche unbekannte Seite Istanbuls hätte das Marinemuseum zu zeigen?*

Aysin Ipekçi Istanbul ist eine Stadt, die immer schon auf dem Wasser funktioniert hat. Was heißt ‚funktionieren‘? Das soziale Leben auf dem Bosphorus gehörte dazu, aber auch das, was wir aus Europa kennen: das Flanieren. Was Walter Benjamin für Paris beschrieben hat, passierte in Istanbul auf dem Wasser. Man hat sich in einen Kahn gesetzt und ist damit am Saum des Bosphorus auf- und abgeschippert, hat Picknick gemacht – und ist sich so begegnet. Das Marinemuseum hat eine reiche Sammlung historischer Boote, wunderschön, beeindruckend, schlanke Schiffe aus Holz, unglaublich verziert. Boote für Potentaten und Flaneure. Da sie in der Obhut der Marine waren, sind sie hervorragend erhalten.

Man sagt, Istanbul sei eine Brücke zwischen Ost und West. Die Stadt ist in der Geschichte eher eine Passage zwischen Nord und Süd gewesen. Material für die Städte Kleinasiens wurde in historischer Zeit vom Schwarzen Meer herangebracht und, mit Zwischenstopp, durch den Bosphorus transportiert. Die Stadt als Brücke zwischen Ost und West gibt es, seit wortwörtlich die großen Brücken gebaut wurden. Die erste Bosphorus-Brücke von 1973 - und die zweite, die Fatih-Sultan-Mehmet-Brücke von 1988. Die historischen Wege der Flaneure und die des modernen Massenverkehrs kreuzen sich.

Hybristanbul.

Architektur zwischen den Generationen

Von Ayşin Ipekçi

Hybristanbul, das Metropolmonster. Die Megacity, die rockt. Plötzlich mit der Öffentlichkeit konfrontierte Rock-Youngsters reagieren voller Übermut. Leisten viel in kurzer Zeit. Bedeuten für ihre Anhänger weitaus mehr als nur dieses ‚Viel‘. Erwartungen werden geweckt. Und: Höchstleistung wird verlangt, enormer Krafteinsatz, Selbstaufgabe. Übermut – sprich Hybris – wird zum Vehikel, durch ein permanent forderndes Publikum zu manövrieren. Hybris – auch als Schutzmantel? Lässt sich das Bild auf eine Stadt übertragen?

Hybristanbul – seit jüngstem eine der populärsten Metropolen – steht für den Zustand einer Stadt, vielmehr: eines Organismus, der sich in Teilen unkontrolliert, gar wild verändert. In einem für eine Stadt unfassbar kurzen Zeitraum. Mit dem unerwarteten Strom der Zuwanderer seit den 1950er Jahren fertig zu werden, ist eine beeindruckende Leistung. Die Bevölkerungszahl hat sich während der Lebenszeit einer einzigen Generation verzehnfacht. Seit mehr als einem halben Jahrhundert unverändert, gab es bis zum Anfang der 1960er Jahre eine Million Istanbul. Davor war die Zahl über mehrere Jahrhunderte stabil: bei einer halben Million Menschen. Die Stadt am Bosphorus ist zu einer Metropolregion mutiert.

Mapping Istanbul. Zeitschichten der Megacity von der byzantinischen Periode bis 2009

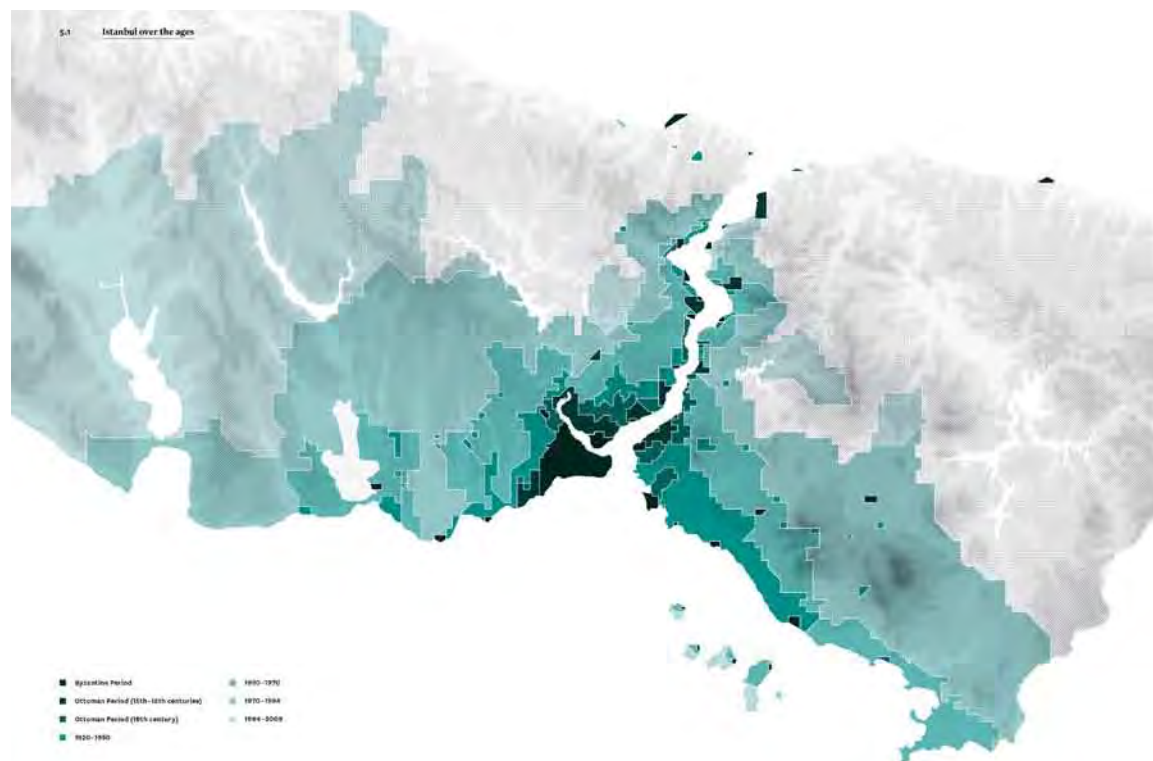
Information graphics: Superpool, Istanbul

Hybristanbul, die eigene Welt Plötzlich, in den 1990er Jahren, war die Stadt auf zehn Millionen, seit der jüngsten Volkszählung auf etwa 15 Millionen Einwohner angewachsen. Keiner, der auf das enorme Wachstum eingestellt gewesen wäre. Weder die Stadt, noch die ‚Ur-Istanbuler‘, schon gar nicht die Stadtverwaltung. Die Ausdehnung der Metropolregion Istanbul erreicht in der West-Ost-Richtung inzwischen die Nachbarstädte – 150 Kilometer westlich: Tekirdağ am Marmarameer, 70 Kilometer östlich: Gebze an der Izmit-Bucht. Der Bosphorus teilt die über 200-Kilometer-Strecke im Verhältnis 2 (West) : 1 (Ost). Dabei trennt er die weltweit einzige, sich über zwei Kontinente erstreckende Stadt. Die Meerenge, die Verbindung von Norden nach Süden, ist für Istanbul als prosperierende Handelsstadt schon seit den Ursprüngen von zentraler Bedeutung.¹ Welche Architekturen, welche Architektengenerationen ließen sich in

diesem beispiellosen Rahmen nennen? Ihsan Bilgin, lange Jahre Dekan der Architekturfakultät an der Bilgi Universität, kategorisiert Hybristanbul als *Stadtstaat mit eigener städtebaulicher Erscheinung und eigenen Gesetzmäßigkeiten* – nicht als Stadt innerhalb eines Gesamtsystems Staat. Selbst anderen Großstädten der geografisch hauptsächlich aus Anatolien bestehenden Türkei liefert Istanbul keine Maßstäbe.

Hybristanbul entwickelt sich, in vielen Stadtteilen ungeplant, ohne Kontrolle städtischer Planungsinstanzen, die das Interesse des Kollektivs vertreten würden. Istanbul als Hyperraum, das ist wirtschaftliche Dynamik von Angebot und Nachfrage, die Wohnraum entstehen lässt oder Wohnraum über Nacht in den Gecekondus selbst erstellt. Wenn privat-

¹ Und in zahllosen Büchern und präzise geschriebenen Artikeln publiziert worden



wirtschaftliche Bedingungen wirksam sind, werden Gebäude von Nicht-Architekten gebaut (yap-) und verkauft (sat-). Das Phänomen hinterlässt „yapsatçı“-Bauten. Städtischer Raum entsteht dabei als eher zufälliges Nebenprodukt.

Unplanmäßigkeit wird zum eigendynamischen Planungsfaktor. Dennoch führt sie nicht unbedingt zur Ohnmacht der Stadtentwicklung. Zwar scheint die Stadt am Rande der Belastbarkeit zu sein. Ob sich der Verkehr staut, die mangelnde Infrastruktur zu Engpässen führt, die Metrolinien unvollständig bleiben, ob die Straßen sich in Flüsse verwandeln, sobald es regnet - irgendwie schafft es die Stadt. Selbst „planlose Entstehung“ auf türkisch „plansız yapılaşma“ hält sie nicht auf - wie Oberbürgermeister Kadir Topbaş den Zustand beschreibt. Ungeplantes und Planloses werden zu bestimmenden Faktoren. Der informell entstandene Nahverkehr, „dolmuş“ genannt (gleichbedeutend mit ‚gefüllt‘ - der Fahrer fährt, wenn alle Sitze seines Transits besetzt sind), illustriert die Dynamik der Selbstorganisation. Dolmuş ist entstanden als privatwirtschaftliche Idee, die als funktionierender Teil des (halb-)öffentlichen Nahverkehrs nicht mehr wegzudenken ist. Kadir Topbaş bezeichnet Entwicklungen dieser Art als verzerrte Urbanisierung, „çarlık şehirleşme“. Wie gehen Architekten und Institutionen mit der Situation um? Welche Akteure bringt eine Stadt wie Istanbul hervor?

Ähnlich wie in Elias Canettis Novelle *Der Ohrenzeuge*, in der ein polyglotter Autor der Moderne fünfzig Charaktere beschreibt, ließen sich für das Hybristanbul von heute charakteristische Typen

einer kreativen Gesellschaft zeichnen. Könnten nicht einige, mit Canetti, als Vordenker, Unterbreiter, Erfinder, Größenforscher, Maestri oder Ohrenzeugen gesehen werden? Als Ingredienzien eines schöpferischen Ganzen, das nicht vollständig beschrieben werden kann? Und wie könnte der Begriff einer „neuen Generation“ einbezogen werden, der nicht zwingend an ein jugendliches Alter gebunden wäre? Dabei wäre gerade das nahe liegend: ein Drittel der Menschen in der Türkei sind unter 20, mehr als die Hälfte unter 30 Jahre alt.

Die Vordenkenden (Der Gottprotz nach Canetti) Das IMP - Istanbul Metropolitan Planlama - ist das erst 2005 ins Leben gerufene Stadtplanungsamt im Ressort des Oberbürgermeisters, das lange Jahre vernachlässigter Stadtplanung aufzuarbeiten hat. Mit dem Ziel, die weiter wachsenden Einwohnerzahlen kontrolliert(er) zu verorten. Regionalplanung bedeutet hier die Beteiligung von ca. 50 Stadtteilen/Gemeinden der Metropolregion. Neben Beteiligungsverfahren werden Planungsverfahren für neu entstehende Stadtviertel initiiert, einige davon aufgrund der Ergebnisse international offener, eingeladener oder auch national offener Wettbewerbe, um Grundlagen für bindende Regionalplanung und Bebauungspläne zu schaffen. Aus einem dieser Verfahren ist der vielfach veröffentlichte Beitrag von Zaha

Cendere-Tal in Kağıthane. Pilotprojekt zur Umstrukturierung der Zone
Planschema: IMP Istanbul, Rendering: TAGO Mimarlık



Istanbul. Blick von der asiatischen Seite: Bosphorus mit Fatih-Sultan-Mehmet-Brücke, darüber die Hochhauslinie der neuen Subzentren Maslak, Levent, Şişli und Osmanbey, die sich im Zuge der Metrotrasse M2 von Norden bis zum Taksim-Platz zieht
Foto: Reinhart Wustlich





Hadid Architects für den Stadtteil Kartal hervorgegangen.

Murat Vefkioğlu initiiert und koordiniert die meisten der Verfahren. Erwähnenswert ist das bislang als Produktionsstandort zahlreicher Firmen bekannte *Cendere Vadisi* in Kağıthane, das Cendere-Tal im europäischen Nordwesten Istanbuls, welches derzeit umstrukturiert wird. Kooperativ sind hier Stadt und vor Ort ansässige Unternehmen an einem Pilotprojekt zur Entwicklung des Gebietes beteiligt. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich zum Teil geplante, aber auch informelle Wohnviertel. Der größte Teil der Bewohner sind inzwischen *white-collars* (Büroangestellte), ein abnehmender Teil *blue-collars* (Arbeiter). Diese Verschiebung der Zusammensetzung der Bevölkerung war für das IMP wie für die Firmen Anlass, das Gebiet umzustrukturieren. Mit dem Projekt streben beide Parteien eine nachhaltige high-tech/low-carbon Planung an, ein Pilotprojekt nachhaltigen Bauens, das im Rahmen der bisherigen Stadtentwicklung Hybristanbuls ein Exempel statuieren würde.

Die Sucherfinder (Die Unterbreiter nach Canetti) Superpool ist ein junges, interdisziplinär arbeitendes Studio mit Sitz im Stadtteil Karaköy. Selva Gürdoğan (* 1979), Absolventin der Sci-Arc in Los Angeles, und Gregers Tang Thomsen (*1974), Absolvent der Aarhus School of Architecture in Dänemark trafen sich in den ersten Berufsjahren im Office for Metropolitan Architecture – OMA, wo sie von 2003 bis 2006, zur Gründung des eigenen Büros arbeiteten. Das wegweisende Duo deckte mit avantgardistischen Arbeitsmethoden ein Istanbul auf, wie es bisher nicht dargestellt wurde. Für die Garanti Gallery, angeregt und beauftragt durch Pelin Derviş,² hat Superpool die Megacity in fast 100 Karten dokumentiert (information graphics), mit einer beinahe historisch-soziologischen Recherchekartographie, die man sonst von Weltumseglern erwarten sollte, die neu entdeckte Territorien kartographisch erfassen.

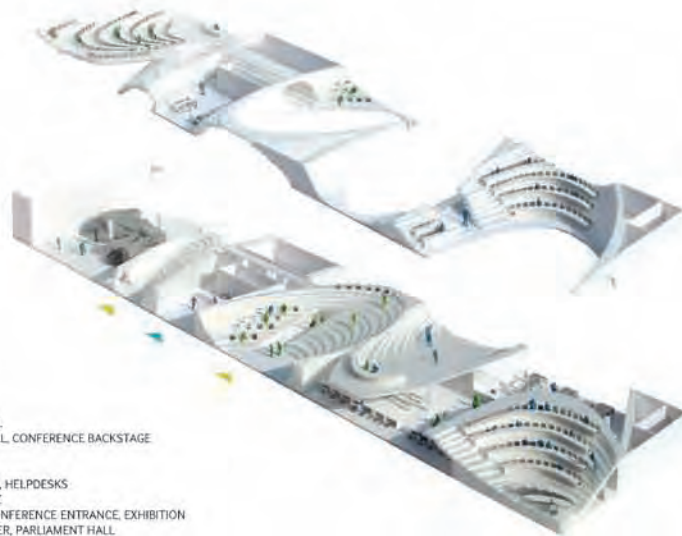
Superpool (superpool.org) hat sich für die Publikation *Becoming Istanbul*, in Zusammenarbeit mit Murat Güvenç,³ der

mühevollen Aufgabe der Datensammlung gewidmet. Informationen über Statistiken und Stadtkarten wurden in unterschiedliche Graphiken übertragen. Dabei entstand zum ersten Mal auch eine Erfassung der Dolmuş-Routen, die zwar jeder Istanbuler kennt. Dennoch gab es für diese informelle Infrastruktur weder Fahrpläne – noch Streckenpläne in Kongruenz zum Stadtplan Istanbuls, die das System mit Abfahrtszeiten darstellten.

Superpool gelingt es, wesentliche Notwendigkeiten im Beruf des Architekten neu zu interpretieren: präzise Beobachtung und Zusammenfassung von zwei-, drei- oder mehrdimensionalen Raumin-

² Direktorin der Garantie Gallery Istanbul - Pelin Derviş hat in vielen Ausstellungen kuratorisch neue Arbeitsfelder für Istanbul entdeckt und salonfähig gemacht hat, sie beauftragte die Kartierung der Stadt für die Ausstellung *Becoming Istanbul* und die damit verbundene Publikation

³ Dozent für Architekturgeschichte und Soziologie im Fachbereich Architektur der Bilgi Universität - Murat Güvenç ist schon seit mehreren Jahren maßgeblich in der Erfassung der Datennengen zu Istanbuls Strukturen beschäftigt



2 LEVEL
 PARLIAMENT HALL
 CONFERENCE HALL, CONFERENCE BACKSTAGE

1 LEVEL
 ENTRANCE FOYER, HELPDOESKS
 OFFICE ENTRANCE
 EXHIBITIONS & CONFERENCE ENTRANCE, EXHIBITION
 PARLIAMENT FOYER, PARLIAMENT HALL

Denizli. Projekt für das Verwaltungszentrum der Stadt mit zwei skulptural gegliederten Ebenen mit einer Serie öffentlicher Treffpunkte an der Basis und aufgeständertem Bürotrakt. Architektur: Superpool, Selva Gürdoğan, Gregers Tang Thomsen, Istanbul

formationen in lesbaren Plänen. Superpool arbeitet generell, nicht nur bei der darstellenden Reproduktion der Stadt, mit einer frischen, für Istanbul ungewohnten Darstellungsweise. Auch Entwürfe für private Bauherren oder öffentliche Wettbewerbe, die in ihrem Ansatz für Istanbul wegweisend sind, werden visuell neuartig dargestellt. Architektur als Forschung, Datenerfassung und die damit verbundenen Statistiken und Diagramme – Arbeitsweisen, mit denen man seit OMA/AMO vertraut ist – sind

Zwischenschritte, die spielerisch zu dreidimensionalen, in Teilen komplexen und vielschichtigen Architekturen führen.

Als Beispiel sei das Forschungsprojekt *TailorCrete* (tailorcrete.com) genannt: eine durch EU-Gelder geförderte Arbeit des Danish Technological Institute,⁴ die anstrebt, digital gesteuerte Produktionsweisen zu entwickeln, die es ermöglichen, komplexe räumliche Figuren kostengünstig und zeitsparend in Bauten zu übersetzen. Ziel dabei ist, durchschnittlichen Baustandard, wie er einschlägig bekannte Wohngebiete prägt - mit plattenbauartig produzierten, öden Kulissen - durch Strukturen einer neuen Bauweise zu ersetzen. TailorCrete versteht sich als Überwindung der Rechteck-Monotonie. Das Projekt TID/Designing in Teheran, der Entwurf einer mehrgeschossigen Einkaufswelt für Benetton, folgte den Grundprinzipien die für TailorCrete entwickelt wurden. Hier ist es der zentrale, blütenartig terrasierte Innenhof, der für TID die gute Alternative zur „rechteckigen Monotonie“ verspricht.

Die Pioniere (Die Erfindenden nach Canetti) Und dann ist da MIMAJ, die geheimnisvolle Wortschöpfung. Der Name setzt sich zusammen aus dem türkischen „mimar“ (Architekt) und „imaj“ (Bild, Image). Henrik Schulte verließ, angelockt von der Dynamik Hybristanbuls, Deutschland vor drei Jahren. Ishtiaq Rafiuddin, hängen geblieben nach einer Tätigkeit als Projektverantwortlicher für REX Architects (Joshua Prince-Ramus) beim Bau des Modezentrums für VAK-KO, eine der führenden Textilmarken der Türkei. Beide sind, Immigranten aus dem

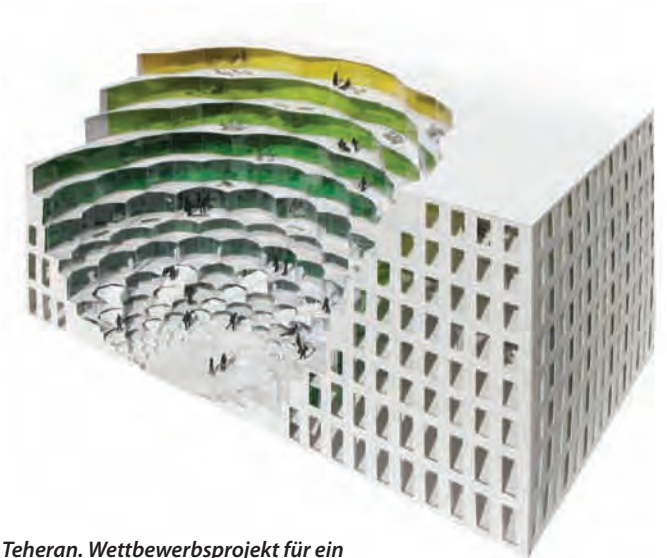
Ausland, gemeinsam mit dem dritten, Guillaume Credo, Mitbegründer von MIMAJ (mimaj.com). MIMAJ bietet know-how für Architekturbüros als Dienstleistung an, die Unterstützung bei der Entwicklung von 3D-Renderings benötigen. Das ist zunächst nichts Ungewöhnliches, man kennt die vielen Bildchen-Macher auch aus Deutschland und Fernost. Nur gibt es ein weiteres, ein wesentliches Feld, auf dem MIMAJ Konzeptionen anbietet: 3D-Design und parametrisches Entwerfen, welches in den kommenden Jahren für die Welt der Architektur und der Planung starke Veränderungen erwarten lässt. Dabei geht es nicht nur um die faszinierende Einfachheit von in 3D dargestellten Architekturmodellen kleinen Maßstabs, die Architekten – vor allem Praktikanten – viel Arbeit bei der Herstellung von Architekturmodellen abnehmen. Es ist die Rolle des Computers und der Software als Entwurfs- und Planungstool im 3D-Bereich, die neu durchdacht wird. Parametrische Computerarbeit ist kaum wegzudenken aus geometrisch hochkomplexen, auf Grund intensiver Abstimmung mit vielen Fachplanern nicht selten hoch komplizierten Planungsprozessen. Noch sind es außergewöhnliche, eher hoch budgetierte Projekte wie die Stuttgarter Museen für Mercedes-Benz von UN Studio und für Porsche von Delugan Meissl Associated Architects, die nach neuesten Möglichkeiten entworfen werden. Hier bildet sich eine Know-how-Nische für skills von Spezialisten, die von Architekturbüros gerne ausgelagert werden. MIMAJ besetzt diese Position. Auch wenn das Tätigkeitsfeld einer Dienstleistung gleicht, wird es mit

dem Begriff „out-sourcen“ kaum ausreichend beschrieben. Es geht um „extra-source“ – eine Zusatzquelle an Wissen, die von Planungsteams angezapft wird. Vielleicht tut sich eine neue Ingenieurstechnik auf, die bald nicht mehr wegzudenken sein wird aus dem Orchester der Architektur. Eines der bekannteren Beispiele des Genres soll nicht unerwähnt bleiben: das Schweizer Büro designto-production, das u. a. am Mercedes-Benz Museum mitgewirkt hat.

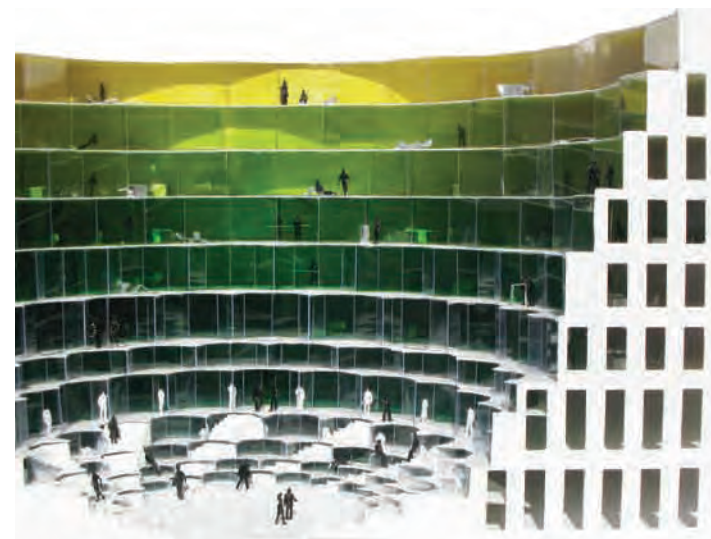
Morphologischer Hybrid Nicht zuletzt ist Istanbul als 15-Millionen-Metropole ein Hybrid, ein komplexes Feld der Überlagerung verschiedenster Erscheinungen, stadtmorphologischer Umstände, unterschiedlichster Lebensarten, die parallel in Erscheinung treten. Die sich, zuerst mit dem Überleben beschäftigt, verfestigen, um sich dann gegenseitig zu bedingen. Die ökonomischen Leitbilder der „yapsatçıl“, die selbstorganisierten Systeme des öffentlichen Nahverkehrs, die Nischen, die aufgrund fehlender Baugesetze entstehen. Es ist die weiter wachsende Wirtschaft, die sich den geografischen und historischen Besonderheiten der Stadt aufprägt: Hybristanbul als Aggregatzustand.

„Wäre die Welt nur ein Land, dann wäre Konstantinopel wohl die Hauptstadt“, das Diktum Napoléon Bonapartes ist von der Geschichte beantwortet worden. Die Frage stellt sich neu, ob die Stadt sich, mit all ihren Akteuren, ihrer Einzigartigkeit bewusst ist. Und diese angemessen beantwortet.

⁴ Koordiniert von Dr. Mette Glavind



Teheran. Wettbewerbsprojekt für ein mehrgeschossiges Gebäude für Benetton als offene City-Plaza. Architektur: Superpool, Selva Gürdoğan, Gregers Tang Thomsen, Istanbul





Istanbul.

Remembering Europe

Der Pfad durch die Unüberschaubarkeit des 15-Millionen-Hybrids Istanbul beginnt an einem historischen Ort, *Sirkeci Gari*, dem Kopfbahnhof des Orient-Express. Das höchste Gebäude Istanbul, *Sapphire Tower*, ist von hier mehr als zehn Kilometer entfernt. Der Plan öffentlicher Verkehrsmittel bezeichnet die Strecke mit kryptischen Kürzeln: TR1_FN2_M2.¹ Das Ziel ist 4. Levent, Ort und Nicht-Ort im neuen Central Business District der Megacity. Die moderne Tram nach Kabataş ist ein Traum, der an den turbulenten Fähranlegern von Eminönü vorbei über die Galata-Brücke führt und, nach einem Schlenker durch Karaköy, zur Uferstraße nach Kabataş - immer mit dem Blick über die belebten Weiten des Bosphorus. In Kabataş ist der Fähranleger nur ein Etappenpunkt. Der Tunneleingang zum Funicular nach Taksim ist nur für Eingeweihte erkennbar, der Hang nach Galatasaray durch Mauern blockiert. Durch teilnehmende Nachahmung türkischer Kulturtechniken gelangt man mit der Bahn bis unter den Taksim-Platz und fädelt sich dort ein in die lange Passage zur Metro. Zwanzig Minuten später führen die Rolltreppen der Metro-Station 4. Levent aus großer Tiefe hinauf zu einem Ort, der von Mauern, Bussen, Melonen- und Sesamkringel-Verkäufern belagert wird,

Über den engen Straßen von Emniyetevler: Sapphire Tower, 261 Meter, 54 Etagen

Panorama von Levent mit dem Bosphorus im Hintergrund: Tekfen Tower (118 Meter, 2003), Levent Loft I + II (2007, 2009), Kanyon (2006), Selenium Twin Towers (165 Meter, 2008), TAT Twin Towers (143 Meter, 2000)

eine Nische der vielspurigen Büyükdere-Ausfallstraße nach Norden.

Hybrid heißt Stadtbrüche Die Perspektive vom Sundeck des Sapphire Tower, der mit 261 Metern (noch) zweithöchster Turm Europas ist, entfaltet Istanbul bis zum Horizont, ähnlich Shanghai, als Unendlichkeitsstadt. Während der Busbahnhof zu Füßen des Towers mit den angrenzenden Brachländern den täuschenden Eindruck einer Karawanserei macht,² kommt nach Südwesten und Westen das bis zum Goldenen Horn schier undurchdringliche Häusermeer in Sicht, das in Kağıthane in die Gecekondu der zweiten Generation, in die Ränder von Ayazma und ins Cendere-Tal übergeht. Nach Norden und Nordosten schließen unbebaute Zonen an, die zwischen einer Siedlung Ayazağas und dem nächsten Metro-Haltepunkt liegen. In Maslak hat die städtebauliche Verdichtung mit Hochhaus-Clustern und einem

Campus der Technischen Universität bereits eingesetzt. Dahinter geht die Stadt in die Gecekondu von Sariyer über.

Im Osten und Südosten liegen gewachsene Viertel wie das mittelständische Beşiktaş, die vom Bosphorus-Ufer herauf gewachsen sind. Der Weg nach Süden, zur Kernstadt, wird durch den ‚Reptilien-Kamm‘ der Hochhausinseln von Levent bis Şişli punktiert, die der Trasse der Metro nach Taksim folgen. Dass 4. Levent einen eigenen Autobahnzubringer erhielt, belegt, dass die Eröffnung der zweiten Bosphorus-Brücke 1988 das Areal der Immobilienspekulation öffnete. Vor dem Beginn der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise wurden an der Achse Levent-Maslak etwa sechzig neue Hochhäuser gebaut.³

Zwanzig Jahre zuvor war der Ort nichts anderes als Peripherie, an der Gecekondu und industrielle Ansiedlungen eine offene, unregelmäßige Struktur bil-

deten. Nicht nur die Flächenentwicklung der Megacity, auch die Bildung der Subzentren Istanbuls erscheint im Ansatz informell. Formell, also politisch und planungsrechtlich geregelt, ist die jeweils spätere Überformung der Standorte. Zur Entwicklung Istanbuls gehört folglich, dass informelle und formelle Stadtentwicklung in Spannung zueinander stehen. Wenigstens 40 Prozent der Bevölkerung der Megacity, also 6 Millionen,⁴ leben in Gecekondu, ‚über Nacht‘

¹ TR1 - Tramlinie 1 nach Kabataş, FN1 – Funikular nach Taksim, M2 – Metrolinie 2 nach Osmanbey, Şişli, Gayrettepe, Levent, 4. Levent und weiter zur Peripherie nach Maslak

² Tatsächlich handelt es sich um den Standort des Projekts der rund 300 Meter hohen Dubai Towers, das gegenwärtig nicht weiter verfolgt wird

³ Ulus Atayurt, Ayşe Çavdar, Die Gecekondu als politische Bewährungsprobe, in: ARCH+ Nr. 195 – November 2009, 57

⁴ Manche Autoren gehen von 50 Prozent aus, für Ankara gar von 69 Prozent





*Istanbul Sapphire Tower (2011), 261 Meter, Wohnhochhaus mit vertikalen Nachbarschaften und gläserner Doppelfassade, Architektur: Tabanlıoğlu Architects
Foto: Murat Germen*

*In den Wohnbereichen werden drei Geschosse zu offenen Glashaus-Abschnitten zusammengefasst
Foto: Reinhart Wustlich*

Wohnen am Autobahnring, aus informellen Siedlungen entwickelte Wohnquartier



gewachsenen Strukturen und Shanty Towns, die aus illegaler Landbesetzung und Bauen mit einfachsten Mitteln resultieren – und zunächst durch Tolerierung durch die Behörden, später durch Einbau der notwendigsten Infrastrukturen stabilisiert werden.

Grenzen und Zeichen An der Kante von 4. Levent und Levent wird der Stadt- raum durch einen harten Schnitt geteilt, der die planerisch normierte Grenze der Enklave der ehemaligen Industriearale markiert, aus denen die jüngsten Hochhausprojekte herauswachsen. Die schmalen streifenförmigen Grundstücke am Büyükdere Boulevard, die einzeln bebaut werden, ohne dass ein übergeordneter Zentrumsplan erkennbar würde, tragen ein wie zufällig aufgereihtes Hochhaus-



feld. Es nimmt kaum Wunder, dass mit *Kanyon* eine gated community des luxuriösen Kommerzes und des gehobenen Wohnens entstanden ist, deren Zugang, von Sicherheitschecks und Taschenkontrolle begleitet, immerhin öffentlich ist. Dem Hochhausfeld direkt zu Füßen, ohne jeden Abstand, ohne jeden Übergang, liegen die eng verwinkelten Straßengeflechte der Nachbarschaften von Sanayi, Emniyetevlen und Ortabayir. Es ist die netzförmige Stadt der Arbeiterquartiere, deren Häusergevierte der zweiten Generation aus den Gecekondus gewachsen ist. Weder die eine noch die andere Spielart dieser Realität hat etwas mit Orhan Pamuks elegischen Istanbul-Bildern⁵ zu tun.

„Istanbul – a city with the West in its head but the East in its soul“, das Zitat David Mitchells⁶ steht als Motto vor einer Projektdokumentation von Melkan Gürsel & Murat Tabanlıoğlu, die in Levent vier bemerkenswerte Projekte realisiert haben. Istanbul, die City der zügellosen Gegensätze, so die Architekten, spiegelte sich auch in ihrer Arbeit am Büyükdere Boulevard wider - Kanyon, Loft I + II und Sapphire Tower. Sie haben sich, ohne dass die Architekten es wollten, „in einem auf brutale Weise wettbewerbsorientierten Umfeld zu behaupten“, in dem es allem Anschein nach nur darauf ankomme, „höher, lauter und aufdringlicher zu sein“. Dieser Kontext sei nicht der, den sie für ihre Arbeit anstreben.⁷

Sapphire Tower bietet ein mutiges Hochhauskonzept für das Wohnen hoch über dem Substrat der Stadt. Jeweils drei Etagen werden hinter der Doppelfassade an offenen, grünen Glashäusern vereint, in



Wohnen in Loft II mit Blick auf die Skyline von Levent

**Loft II-Tower (2009), Architektur: Tabanlıoğlu Architects
Foto: Cemal Emden**

**Diskreter Charme des Pools
Foto: Reinhart Wustlich**

⁵ Orhan Pamuk, Istanbul. Erinnerungen an eine Stadt, München 2006

⁶ Aus einer Besprechung zu Orhan Pamuks Buch Istanbul. Erinnerungen an eine Stadt im Guardian (UK)

⁷ Pamela Johnston (Ed.), Tabanlıoğlu Architects, Istanbul 2008, 10





Blick über das Goldene Horn und Beyoğlu

denen, stilisiert wie in türkischen Dörfern, halb-private Abschnitte mit Terrassen, Balkonen und Bepflanzungen angelegt sind. Solche ‚Nachbarschaften‘ werden übereinander gestapelt und, alle neun Geschosse, durch Gemeinschaftseinrichtungen ergänzt. Die privaten Investoren, Kiler GYO, dem Vernehmen nach kurdische Einwanderer der zweiten Generation, die als Lebensmittelhändler in einem der Wohnviertel der Immigranten begonnen, sich mit einer Kette von Hunderten von Supermärkten und Beteiligungen im Energiesektor etabliert und entwickelt haben, gehören zu einer neuen „islamisch-frommen Bourgeoisie der Türkei“.⁸ Ihr Aufstieg steht für die Dyna-

mik, den Gründergeist - und die Legende, wer es hier schaffe, schaffe es überall. Die dem Sapphire Tower benachbarten, modernen Apartmentgebäude Loft I + II sind exzellente Beispiele für die Konversion älterer Verwaltungsgebäude, deren erhaltenes Stahlbetontragwerk durch ein kubisches Elementsystem für die Glasfassaden und eine für elegantes Wohnen veränderte Aufteilung auffallen. Auf dem schmalen Grundstück zwischen früheren pharmazeutischen Fabriken beengt, diktierte die lineare Struktur des Vorgefundenen, wie sich die Gebäude in luxuriöse Apartments und Duplex-Wohnungen unterteilen liessen.⁹

Galataport. Wettbewerbsprojekt für Kultur, Geschäftsflächen und Kreuzfahrt-Terminal
Architektur: Tabanlıoğlu Architects





Industrie-Kultur Tief greifende Umbrüche in der Stadtstruktur, wie sie Levant charakterisieren, wurden in Istanbul auch an anderen Orten in Gang gesetzt. In Eyüp, im Bereich der Zuflüsse an der Nordspitze des Goldenen Horns, liegt das Areal des ehemaligen E-Werks Silahtarağa, das Istanbul zwischen 1914 und 1983 mit Strom versorgte. Auch dieser Ort zeigt europäische Spuren: in den Turbinenhäusern kann man die riesigen Aggregate von Siemens und AEG bestaunen, die zu Beginn der 1900er Jahre installiert wurden.

Die Bilgi Universität, die hier einen Campus betreibt, führt seit 2007 das *Santralistanbul*, ein Kunst- und Kulturzentrum, das, Museum of Contemporary Art genannt, eher aktuellen Ausstellungen gewidmet ist. Das Ensemble aus stilistisch divergierenden, zu unterschiedlichen Zeiten entstandenen Industriebauten wurde nach einem Entwurf von Emre Arolat Architects¹⁰ durch zwei großformatige Kuben ergänzt, die auf Fundamenten früherer Kesselhäuser ruhen, die nach dem Auslaufen der Stromproduktion abgerissen worden waren. Die



Substruktur aus rauem Sichtbeton wird überspannt von Stahl-Glaskuben, die einen dichten, inneren Kern umhüllen. Das in Teilen durch Atrien geöffnete, kompakte Volumen wird durch eine dichte Bespannung der Oberflächen mit Metallgeflecht-Bahnen betont, die zugleich dem Sonnenschutz dienen.

Die in solchen Projekten spürbare Dynamik der Stadt ist weit von den Elegien entfernt, die Orhan Pamuk mit Blick auf die wechselvolle Geschichte anstimmt: „Unglück bedeutet, sich selbst und die Stadt zu verabscheuen.“ Zwar kann es kaum einen akribischeren Gewährsmann für Istanbul geben, einen, der die Historie der großen Stadt stets als Subtext zur Hand hätte. Aber Istanbul, der große Hybrid, vereinnahmt ihn als eine Stadt, die kein Unglück will.

⁸ Dilek Zaptcioğlu, Wo der Kulturkampf tobt, in: taz vom 24.10.2009

⁹ Mit Quadratmeterpreisen um \$ 7000,00

¹⁰ EAA haben den Aga Khan Award for Architecture 2010 für die Textilfabrik Ipekyol in Edirne gewonnen

Fischmarkt in Beşiktaş, neue Markthalle (2009)

Architektur: Gökhan Avcioğlu & GAD

Atrium von Santralistanbul, Ausstellungsbau des Kunst- und Kulturzentrums (2007) im ehemaligen E-Werk Silahtarağa,

Architektur: EAA Emre Arolat Architects

Fotos: Reinhart Wustlich ((1.034))

