

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 14 (1957)

**Heft:** 3

**Artikel:** Die Planung in der Türkei

**Autor:** Scholz, Hartmut

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783705>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Planung in der Türkei

Von Dr. Hartmut Scholz, Landesplaner, Osnabrück

Die Situation der Türkei tritt in der Planung wie im Städtebau als geistige Vermittlerrolle zutage. Nicht zuletzt der staatliche Umschwung unter Kemal Atatürk vermittelte die geistige Eigenständigkeit des Landes, nämlich das Althergebrachte mit den westlichen Einflüssen zu vermengen. Das bislang Unverstandene im Reiche der Osmanen wurde somit zu einer tragenden Brücke zwischen Orient und Okzident. Und die Ausdrucks Kraft im baulichen Geschehen der Türkei darf heute als umstritten hingestellt werden.

Gewiss wurden auch ausländische Fachleute ins Land gerufen, um den Aufbau voranzutreiben. Wie kaum in einem anderen Land Vorderasiens verstand



Abb. 1. Der sogenannte Jansen-Plan von Ankara, auf dem die feingliedrige neue Straßenstruktur zu erkennen ist, die zum Teil verwirklicht werden konnte, zum Teil in die neue Stadtplanung übernommen wurde.

man es aber, aus dem Lehrer-Schüler-Verhältnis Nutzen zu ziehen und schliesslich seinen eigenen Weg zu gehen.

Begriffe unserer Bauauffassung, wie Gründerjahre oder organischer Städtebau sind in der Türkei zeitlich später anzusetzen. So geschieht es zweifellos, dass man im Nebeneinander die Vielfalt geistiger Prägung erkennt, das Geschehen der vergangenen Jahrzehnte just ignoriert, um dem Neuen zu huldigen. Manches ging so schnell vor sich, dass sprunghafte Entwicklungsrichtungen im Landschaftsbilde liegen, die letztthin doch

wieder zu versöhnen sind. Vielleicht ein Widerspruch, vielleicht auch die augenblickliche Unfähigkeit, das derzeitige Geschehen schon einordnen zu wollen.

Innerhalb der modernen türkischen Staatsentwicklung nimmt die Ortsplanung eine angesehene und aktive Stellung ein. Unter Ortsplanung wird bislang noch der eigentliche Städtebau (schehircilik) verstanden, weil der Begriff der Landesplanung zwar bekannt, aber noch nicht angewandt worden ist. Man sagt in der Türkei sehr treffend, dass die Zeit für eine derartig übergeordnete Planung noch nicht reif sei und verweist etwa auf die Lage Deutschlands zwischen den beiden Weltkriegen, wo erst aus der zwingenden Not heraus an flächenhafte Aufgaben der Raumplanung herangegangen wurde. So wollte man sich in erster Linie auf das Ordnen der grösseren Städte und Gemeinden konzentrieren, wobei auch ein Gesetz erlassen wurde, nach welchem alle Gemeinden innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren einen Entwicklungsplan aufzustellen haben. Das war eine kurze Zeitspanne für das weite Gebiet Kleinasiens. Auch die finanziellen Aufwendungen sprachen dafür, dass diese Frist verlängert werden musste.

Es ist dabei einmal aufschlussreich, die gegenüber anderen Ländern Europas gänzlich anders geartete Organisation der Raumplanung zu erwähnen. Zu den vordringlichsten Aufgaben der Raumplanung rechnet die Türkei neben dem Städtebau auch den Wasserbau und die Elektrizitätswirtschaft. Zwar ist das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Ankara, zu welchem auch die genannten Aufgabengebiete gehören, die höchste zuständige Dienststelle; jedoch werden die wesentlichsten Vorarbeiten von den halbstaatlichen Banken geleistet, insbesondere von der sogenannten Iller-Bankasi. Dieses Bankinstitut gibt die für die Ortsplanung erforderlichen Mittel. In ihr sind auch die rund 600 türkischen Bürgermeistereien zusammen geschlossen, so dass eine zentrale Lenkung durchaus möglich ist. Die erforderlichen Pläne werden von der Iller-Bankasi vermittelt und in der Ausarbeitung methodisch gelenkt. Die gesamte Arbeit richtet sich aber ausschliesslich auf die Planung des Gemeinde raumes. Bisher fehlt die regionale Flächenabstimmung benachbarter Gemeinden; deshalb kann im engeren Sinne noch nicht von einer Regionalplanung gesprochen werden.

Der Geschäftsgang bei den Ortsplanungen ist so, dass von einem freischaffenden Ortsplaner (Architekten) ein Vorschlag im Maßstab 1:2000 eingereicht wird, der dann vom Ministerium zu begutachtet ist. Von dort wird eine Ortsbesichtigung angeregt, um die womöglich noch offenstehenden Wünsche bei Planungsansprüchen zu berücksichtigen, von der dann die später folgende Reinzeichnung des Ortsplaners abhängt. Voraussetzung ist natürlich, dass die Ortsbesich-

tigung positiv ausfällt. Danach werden von der Iller-Bankasi eine Reihe Karten angefordert, die zum überwiegenden Teil Bebauungsabsichten zeigen. Die Planunterlagen sind für die grossen Gemeinden schon so weit, dass Kartenmaterial mit Höhenlinien im Maßstab 1:5000 vorliegt. Die Karten im Maßstab 1:5000 enthalten fast ausnahmslos Höhenlinien und Signaturen, die für eine Ortsplanung vollkommen ausreichen. Es ist dabei bemerkenswert, dass als durchschnittliche Plangrundlage der Maßstab 1:5000 gewählt wird, während für Detaildarstellungen kleinere Maßstäbe zur Anwendung kommen, insbesondere 1:4000, 1:1000 und 1:500, mit denen man zumeist Teilbebauungen kennzeichnet, Strassendimensionen und Baukörperstellungen.

Zu den jeweiligen Ortsplanungen werden von bestimmten Situationsplänen Perspektiven verlangt, die auf Ultraphan gearbeitet sind. Des weiteren sind Klichesche der wichtigsten Plandarstellungen erwünscht.

Was besonders auffällt, ist die Wettbewerbsausbeschreibung von Ortsplanungen, die man in solchem Umfang in der Schweiz, in Frankreich und in Deutschland nicht kennt, weil hier meist der feste Auftrag an einen bestimmten Ortsplaner vergeben wird. Die Ausschreibungen in der Türkei beziehen sich natürlich nur auf die grösseren Bürgermeistereien.

In der Türkei wird bei dem immer grösser werdenden Interesse für Ortsplanung die dankenswerte Möglichkeit geschaffen, den von einer namhaften Jury am besten erachteten Plan zu berücksichtigen. Grössere Planungen werden sogar international ausgeschrieben. Sonst aber behält man sich die landesinterne Ausschreibung vor. Dabei sind die Ergebnisse sehr beachtlich und haben ausgezeichnete Lösungen erbracht. Auf diese Weise sind auch die Ortsplanungen der Städte Izmir (Smyrna), Eskischehir und Malatya festgelegt worden. Der erste Preisträger erhält dann den Auftrag, die nötigen Pläne auszuarbeiten.

An den Hochschulen in Ankara und Istanbul bestehen gut besetzte Lehrstühle für Städtebau und Siedlungsplanung, deren Institute ein beachtliches planerisches Niveau erreicht haben. Die jüngere Planergeneration in der Türkei erhält hier eine abgerundete Ausbildung. Damit wird eine Tradition fortgeführt, woran auch Schweizer massgeblichen Anteil hatten, unter denen an dieser Stelle auf Professor Egli in Ankara verwiesen sei.

Als wichtigste Zeitschrift für die Raumplanung darf das Organ der «Türk Yüksek Mimarlik Birligi Genel Merkezi» angesehen werden, die sich «Mimarlik» nennt und vom Baudirektor der Stadt Ankara, Y. Mimar Talat Özischik, herausgegeben wird.

Diese 1957 im 14. Jahrgang stehende Zeitschrift erscheint zweimonatlich und enthält sehr eingehende und gut wiedergegebene Darstellungen von Ortsplanungen, Wettbewerben und städtebaulichen Details.

#### *Einzelbeispiele*

Nachdem für Izmir im Jahre 1953 ein grosszügiger Entwicklungsplan aufgestellt wurde, der im Rahmen

eines Wettbewerbes vor sich ging, hat die Stadt Ankara im Sommer 1954 die Gelegenheit ergriffen, um auf die gleiche Art Herr über die bauliche Ordnung

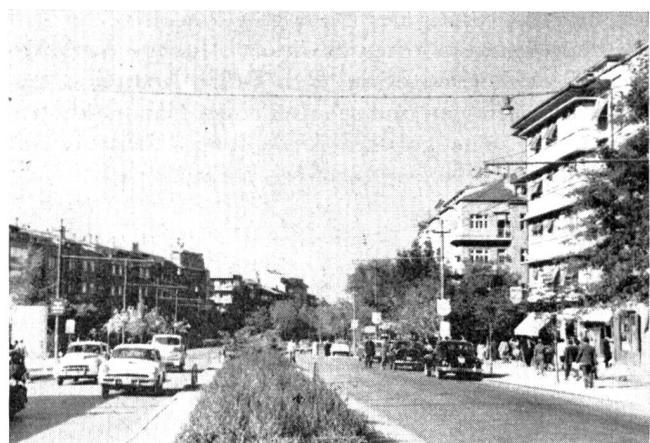


Abb. 2. Die Doppelfahrbahn des Atatürk-Boulevards durchzieht Ankara in 6 km Länge. Vorerst genügt sie noch der Verkehrsbelastung. Die wichtigsten Kreuzungen sollen in zwei Ebenen gelöst werden.

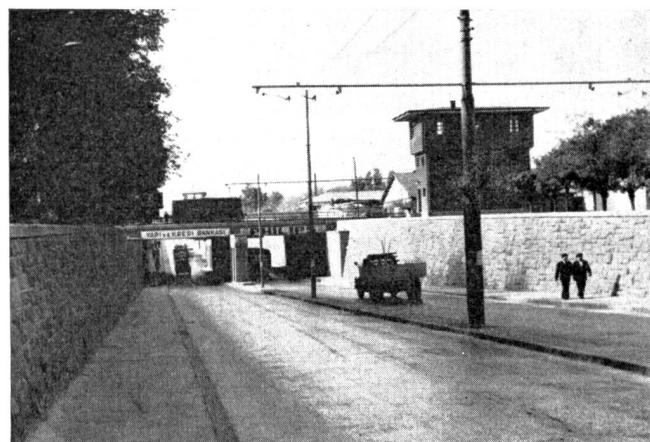


Abb. 3. Die Anwendung der zweiten Ebene, wie hier mit der Eisenbahn, wird jetzt noch frühzeitig in allen türkischen Städten gefordert. Dabei konzentriert man sich von vornherein auf zwei Fahrbahnen.

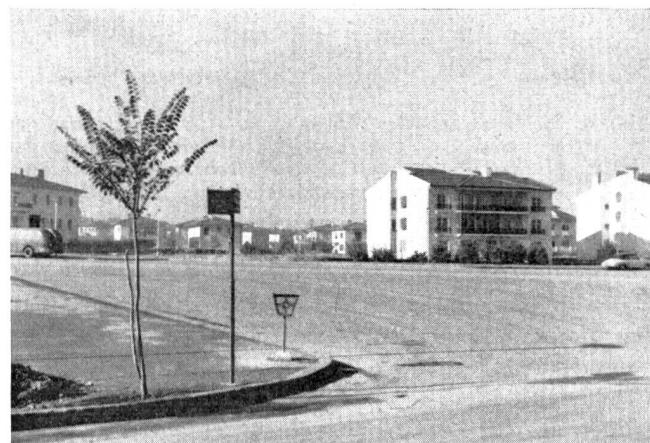


Abb. 4. Verkehrs- und Bauflächen haben noch keine Regelung zueinander gefunden. Grosse asphaltierte Flächen liegen an Kreuzungen und dienen später der Umgehungsstrasse von Ankara.

zu werden. Als Ankara im Jahre 1923 nach dem Willen Kemal Atatürks zur Hauptstadt erklärt wurde, zählte der Ort kaum 30 000 Einwohner, die sich mit ihren anmutvollen Bauten um die alte Feste grupperten. Die Bedeutung der Stadt ging damals nicht über die eines landesüblichen Marktortes hinaus. Verschiedene Karawanenwege aus allen Teilen Anatoliens trafen hier zusammen und schufen einen Handelsknotenpunkt. Für eine grössere Ansiedlung reichte es auf Grund der gegebenen Naturverhältnisse nicht.



Abb. 5. Wo alte und neue Bauauffassung zusammentreffen, gibt es meist eine unruhige Fassadenabwicklung.

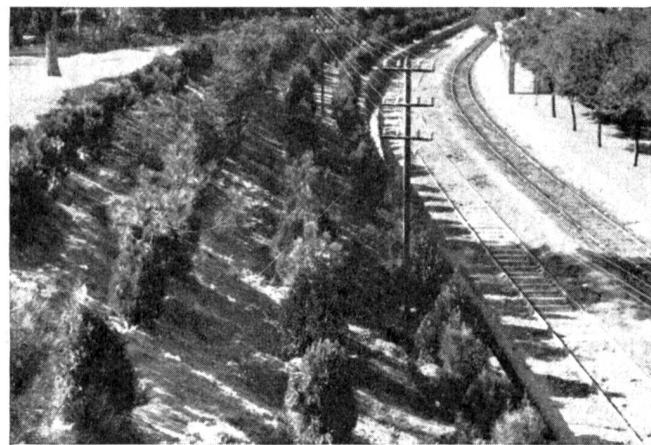


Abb. 6. Die systematische Aufforstung und Begrünung der Stadtlandschaft Ankara beginnt an den Böschungen der Eisenbahnlinien, welche als Verkehrsadern gleichzeitig zur radialen Grünflächendurchdringung beitragen sollen.

Der Entschluss, hierher die Hauptstadt zu legen, war von planerischen Überlegungen abhängig. Man ließ von den deutschen Städtebauern Brix (1928) und Jansen (1932) Pläne aufstellen, die eine organische Flächenaufteilung gewährleisten sollten. Ankara wurde jedoch nur für 150 000 Einwohner geplant. Inzwischen hatte aus den anderen Städten der Türkei und vom offenen Lande her eine erstaunliche Wanderungsbewegung eingesetzt. Das Baugebiet war schnell besiedelt. Der Topf quoll förmlich über, um vor allem am Stadt-

rand längs der Ausfallstraßen regelrechte Siedlungsschlangen zu bilden, die der Stadt ein polypenartiges Aussehen verliehen. Es war trotz dieser schnellen Stadtrandentwicklung erstaunlich, wie sehr sich die Bauausführung an den Jansen-Plan hielt. Auch die Viertel der Ministerien, Banken und Militäranlagen erhielten eigene Standorte. Die Industrie- und Gewerbebetriebe haben sich jedoch inzwischen ziemlich störend in das Stadtbild gezogen. Ebenso wurden die Straßenverhältnisse trotz anfänglich bewiesener Grosszügigkeit unzureichend, während ein grosser Teil der als Grünanlagen reservierten Flächen besiedelt wurde. Es gab leider noch keine baurechtlichen Handhaben, um der ungeregelter Besiedlung Einhalt gebieten zu können. So entstanden die für die Notlage Ankaras typisch gewordenen «Champignons», jene über Nacht «gelandeten Wohnstätten», denen das Gesetz insofern noch Unterstützung zollt, weil diejenigen Wohnstätten stehen bleiben durften, die zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang erstellt waren und ein provisorisches Dach erhielten. Das Eigentümliche dabei ist, dass der Grund und Boden vielfach der Stadt gehört. Jetzt ist aber auch diese Form der Siedlung untersagt. Sie bleibt aber noch so lange unangetastet, bis ein entsprechender Ersatz gefunden wird. Am Stadtrand von Ankara wohnen rund 120 000 Menschen in solchen Gebäuden.

Die Stadt beabsichtigt, nun für 800 000 Einwohner zu planen und suchte nach den besten Vorschlägen, die zugleich finanziell tragbar in ihrer Durchführung sein sollen. 1955 hat sich dann ebenfalls aus einem Wettbewerb die endgültige planerische Konzeption ergeben.

Das Beispiel Ankara ist typisch für eine gegründete Stadt, während Istanbul als gewachsene Stadt in herrlicher Naturlage genügend Sorgen hat, die besonders auf dem Verkehrssektor liegen. Die Planung von Izmir hat gezeigt, welche Variationsmöglichkeiten gegeben sind, um eine Hafenstadt formgerecht zu gestalten. Das Beispiel Malatya hingegen hat die vorbildliche Planung einer Stadt im Binnenland gezeigt.

Wegen der dichten Besiedlung hat sich die Hauptmasse der durchgeföhrten und im Gang befindlichen Ortsplanungen auf die südwestliche Türkei konzentriert, während das andere Aufgabengebiet, der Wasserbau, in allen Teilen der Türkei gleichermaßen zu Hause ist. Hier steht der Ausbau neuer Stauseen im Vordergrund.

#### *Vorbildliche Trabantenstädte*

Für die künftige planerische Praxis ist es natürlich belangvoll, inwieweit eine gegründete Großstadt moderne Richtlinien der Stadtplanung durchsetzen kann. Ankara ist auch hier ein Lehrbeispiel nicht nur für die Türkei, sondern ebenso für Europa und Vorderasien geworden. Wo kann man schon die Geschicke einer jungen Großstadt so beeinflussen wie im Falle Ankara?

Einige Kilometer von den beiden Stadtzentren entfernt sind seitens der Planung neue Trabantenorte

entstanden. Als Lehrbeispiel darf der 40 000 Einwohner zählende Trabant Yenimahale genannt werden, wo ein geschickter Bebauungsplan eine geschlossene Siedlung an den vegetationslosen Berghang legte. Alle für den Ort zentralen Funktionen legen sich um einen Platz im Zentrum. Eine gute Strasse sorgt für die Verkehrsbedienung mit Inner-Ankara. Das gute Beispiel macht erfreuliche Schule, so dass künftig in ähnlichen Entferungen (3 bis 4 km) neue Trabanten entstehen, die von einem sorgsam zu pflegenden Grünbestand vom Stadtinnern abgetrennt werden. Das ist auch die Grundlage der Raumplanung von Ankara, weil die Stadt mit Hilfe solcher Trabanten für rund eine Million Einwohner geplant werden soll.

### Aufforstung

Seit Kemal Ataturk das ungeschriebene Gesetz verkündete, wonach jeder, der sich ansiedeln will, fünf Bäume zu pflanzen habe, sind schon ganze Stadtteile vom Grün durchwirkt. Insbesondere ist hier auf die südlichen Stadtteile Kavaklıdere und Cankaya zu verweisen, wo die 6 km lange Achse des Ataturk-Boulevards endet. Hier liegt auch der Sitz des türkischen Staatspräsidenten sowie das Gros der diplomatischen Vertretungen.

Das Forstministerium unternimmt zudem systematische Anpflanzungen längs der Strassen und Bahnen sowie in erschlossenen Talungen mit Wasserläufen, die während der langen Trockenzeit künstlich bewässert werden müssen. Das Lokalklima von Ankara zum Beispiel hat nachweislich zwischen 1923 und 1956 eine beträchtliche positive Änderung erfahren, die am besten in der Verkürzung der Trockenzeit infolge des zunehmenden Baumbestandes zum Ausdruck kommt. Durch Erfahrungen u. a. amerikanischer Verhältnisse wird auch der weit verbreiteten Bodenerosion entgegengetreten.

### Strassenbau

Die weiten Entfernungen von Stadt zu Stadt, die Härte der Naturverhältnisse und die Beschränkung der Geldmittel erlauben nur den schrittweisen Ausbau des Strassennetzes. Während in den grösseren Städten versucht wird, den laufenden Erfordernissen Rechnung zu tragen, beschränkt man sich auf dem Lande auf die Verbreiterung der wichtigsten Nationalstrassen, die zu meist sternförmig auf die zentrale Hauptstadt zuführen. Es sind dies insbesondere die Strassen Istanbul—Ankara, Izmir—Ankara, Samsun (Schwarzes Meer)—Ankara und Adana—Konja—Ankara.

Als erste Stadt hat Ankara ihre Umgehungsstrasse projektiert, die 50 m breit werden soll. Sie führt vom Westen der Stadt in einem Halbkreis an der nördlichen engeren Ortslage vorbei zur östlichen Ausfallstrasse. Zum Teil hat man bereits bis zu 34 m breite Strassenfluchten freigehalten. Der Vorteil liegt dabei noch darin, dass der grösste Flächenanteil sich in städtischer oder staatlicher Hand befindet.

### Der Weg zur Landesplanung

Es bleibt festzustellen, dass genügend Fachrichtungen ihre eigenen Probleme rüstig in die Hand nehmen. Wie verlautet, sollen jetzt auch Schritte unternommen werden, um alle Einzelplanungen auf Landesebene zu koordinieren. Dafür rechnet man noch gut fünf Jahre,



Abb. 7. «Slums» oder Champignon-Häuser am Stadtrand von Ankara. Ohne Abwasserhygiene erstrecken sich die «über Nacht» gebauten Hütten zu Tausenden an den Ausfallstrassen. Jetzt sollen sie vom Erdboden verschwinden und neuen, durchgrünten Wohnbauten Platz machen.

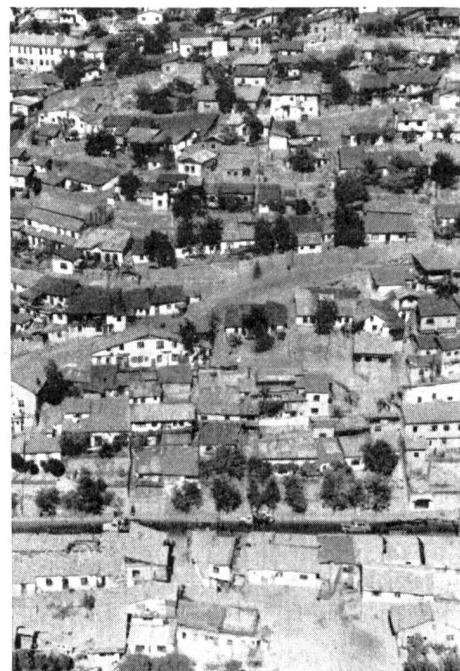


Abb. 8. Blick von der Festung Ankara auf die Wohnhütten des Stadtrandes, durch die eine Hauptausfallstrasse nach Osten führt.

bis auch die Türkei ihre Landesplanung hat, die sich mit Ausnahme eines kürzlich aufgestellten Baugesetzes auf seine Rechtsgrundlagen stützen kann. Was sich jetzt schon bemerkbar macht, ist die zunehmende Besetzung der Fachressorts mit gut ausgebildeten Türken, die ihre eigenen Schulen aufbauen und somit auch methodisch vom Ausland unabhängiger werden.