

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 79 (1992)
Heft: 6: Provisorien = Constructions provisoires = Provisional architecture

Artikel: Von der Kultur des Laufens : Istanbul : ein Nekrolog
Autor: Kaltenbrunner, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60100>

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: 16.02.2026

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

Von der Kultur des Laufens

Istanbul – ein Nekrolog

Obwohl es, in Europa, unbestreitbar Gesetzmässigkeiten gibt, kann sich Stadtentwicklung, dies ist dem Fachmann keineswegs unbekannt, in ihrer fallweisen Ausprägung als höchst unterschiedlich erweisen, mehr oder minder abweichend von der imaginativen Norm. Bonner Probleme sind anderer Art als diejenigen Berlins (oder sollte ich mich, was ihre jeweiligen Anliegen betrifft, täuschen?), und wenn es erst Richtung «Süden» geht, dann sind grössere Differenzen schon gar nicht mehr zu verschleieren.

Istanbul, das macht die Einleitung deutlich, ist also ganz anders. Als Bonn oder Berlin, beispielsweise. Es liegt, nach dem Bekunden seiner Planer, inmitten eines Entwicklungslandes, wiewohl die Mehrzahl seiner Politiker den Griff nach den höheren Weihen der EG zeibriert (mal sehen, ob die Golf-Krise dieser Geste nicht Nachdruck verleiht!). In der Tat: Die Probleme der Stadt sind mehr als enorm und so

viel- oder ungestalt, dass dem ausländischen Experten, eingeladen oder nicht, das Rigorosete an Massnahmen gerade angemessen erscheint. Eine Haltung übrigens, die er sich hierzulande kaum mehr wird leisten können. Vielleicht deswegen die weite Reise...

Einst Kapitale des mächtigen osmanischen Reichs, seit Atatürk dieser W(B)ürde ledig, entwickelt sich die Einwohnerzahl des ehemaligen Konstantinopel so, dass sie der Christallerischen Theorie der zentralen Orte zu neuer Ehre verhilft. Es herrscht Landflucht. Wenig hat Anatolien, abgesehen von einer bezaubernden Landschaft, zu bieten. Die Einkommenssituation ist schlecht, übler noch die medizinische und edukative Versorgung. Und Istanbul ist ein grosser Magnet, ein einziges grosses Versprechen. Die Bevölkerung boomt derartig, dass jedeweile planerische Strategie vergebens erscheint, sind doch sorgfältig formulierte Zielsetzungen häufig bereits obsolet, bevor ihre Umsetzung so richtig auf den Weg gebracht ist. Die unkontrollierten, illegalen Siedlungen mit Namen

Gecekondu spriessen im Umland wie Pilze im Oktober, die Altstadtbereiche werden durch Fluktuation verwohnt und verslumen mehr und mehr, der chronische Wassermangel wird mitunter so drastisch, dass den Kindern das leidige Zähneputzen erspart bleibt, und die Abwässer, das Golde Horn sei Zeuge, stinken zum Himmel. Damit aber nicht genug: Eine hohe Baudichte trotz vergleichsweise niedriger Bebauung (3- bis 6geschossig ist die Regel), ein Freiflächendefizit, welches jede Baumgruppe zur Oase werden lässt, dazu ein Mikroklima, welches bereits im Sommer und Herbst vom Smog geprägt ist, nur ab und an gemildert vom Luftdurchzug am Bosphorus. Und als sei das nicht schon mehr, als eine Stadt verkraften könnte, setzt ein absolut chaotischer Verkehr den Missständen die Krone auf. Stehende Blechkarawanen in den Strassen, überquellende Busse, rudimentär entwickelter ÖPNV, Parkplatznot – wie in Berlin, wird man sagen. Doch auf die Verkehrssituation bezogen hiesse das, Birnen mit Pferdeäpfeln vergleichen zu

wollen. Istanbuls Strassen: eine Katastrophe!

Dabei war einmal alles ganz anders.

Das Fahrzeug degeneriert zum Stehzeug. Schienentransport ist so gut wie unbekannt. Doch laufend, flanierend oder hastend, lassen sich die Verkehrswege der Stadt – heute wie damals – bestens benutzen. Denn ein typisches Merkmal des alten Istanbul – wie der orientalischen Stadt schlechthin – ist eine Grundstruktur von unregelmässiger, aber kompakter Bebauung, durchzogen von weit- und feinverzweigten, oft abrupt endenden Wegen und Gassen. Dieses Erschliessungssystem, dessen vermeintliche Un-Ordnung heute gemeinhin unter der Rubrik «organisch» firmiert, fußt auf dem Baustein Homo faber, der auf seine technischen Fertigkeiten verzichtet und sein Vorwärtkommen per pedes regelt.

Der Modus des Zuggangs ist es, der, neben der zellularen Organisation, die Textur Istanbuls als «islamischer» Stadt bestimmt. Darin ist der Fußgänger König.

In hellenistischer Zeit herrschte – Glorie dem Abendlande – das metrische Muster; Konstantinopel war, auf der Halbinsel Stambul, seinem Kern und Wesen, geprägt von einem schachbrettartigen Grundriss. Erst vom 15. Jahrhundert an wurde dieser Grundriss überlagert von der rhythmischen Struktur, mehr und mehr von ihr gebrochen, schliesslich dominiert. Bedingt durch Zuwanderungs wellen, wurde die gesamte (damalige) Stadtfläche sukzessive aufs Neue – und diesmal osmanisch – überbaut; Plätze und Achsen, Foren und Chausseen verschwanden, Gassen entstanden.

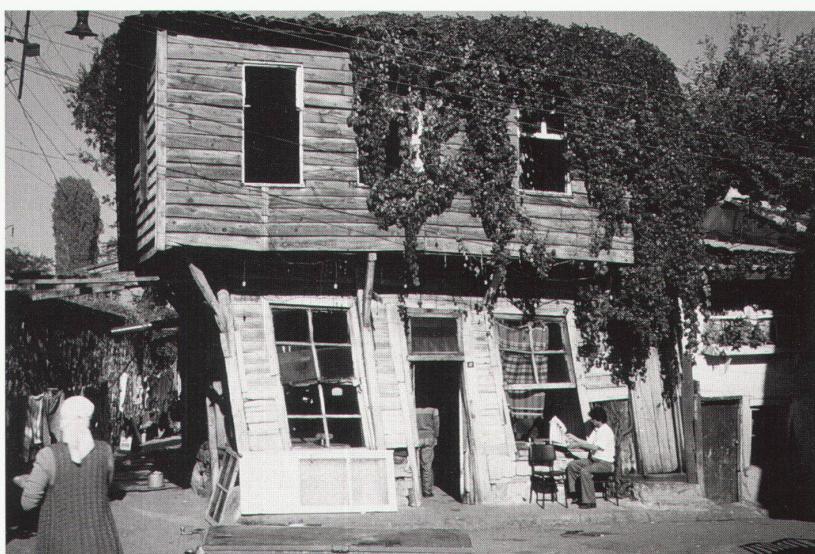
Als Transformation, als Besitzergreifen durch eine andere Kultur scheint dies ein normaler Vorgang. Doch

warum, so fragt der Laie, ist die Strasse krumm? Der Weg so eng, und dahinter schon zu Ende? Der Theorien sind viele; wenigen ist im Ringen um Plausibilität Erfolg beschieden. Dass das genuine Verhältnis zur Natur dafür ausschlaggebend gewesen sei, welches die Türken zunächst offene und begrünte Städte bauen liess; mit der später notwendigen Verdichtung seien die Privatgärten parzelliert und bebaut worden, wobei die unregelmässigen und toten Gassen entstanden. Dass die Tradition des Nomadismus in der anarchischen Art des Häuserbauens, die an die Form des Zeltaufschlagens erinnere, einen Niederschlag finde. Dass, ganz einfach, grundlegende und allgemein akzeptierte Ordnungsvorstellungen fehlten. Dass die türkische eine auf Pferden fussende Kultur sei, die den Fuhrverkehr abgelehnt hätte. Und ähnliches mehr.

So recht vermag man die Gründe demnach nicht zu eruieren. Immerhin: der Tatbestand bleibt und weist auf eine Struktur hin, die über den Raum hinaus in die Gesellschaft greift. Denn, vieles spricht für eine solche Vermutung, in dem durch Sackgassen geprägten zellartigen Charakter des osmanischen Istanbul spiegelt sich das hierarchisch abgestufte soziale System in einer subtilen und simultanen Verzahnung und Abgrenzung.

In dieser zeitlich unbestimmten Vergangenheit muss der Blick verweilen, will man der Tradition des Laufens, der wir heute in Istanbul mit durchaus gebrochener Kontinuität begegnen, auf den Grund gehen.

Gleich Inseln im Meer der urbanistischen Grossform, strikt geschieden und doch aufeinander bezogen, liegen Wohnquartiere nebeneinander, die, nach unserem Verständnis, weit mehr sind als Wohngebiete.



Istanbul 1990

Sie stellen in der Regel das Territorium einer Ethnie oder eines Berufs- bzw. Gewerbezweigs dar, wobei die sozial «höheren» Gruppen in den Zentren, die tiefer angesiedelten an den Rändern der jeweiligen Cluster leben. Einerseits nun folgt die Hierarchie des städtischen Zirkulationssystems dieser sozialen Stufung, anderseits gelingt es eben diesem Wegenetz – das Bild von der Verästelung spricht für sich –, der Segregation gegenzulaufen, da es – sprichwörtlich – Arm und Reich verbindet, zumindest aber benachbart. Der Fussgänger – und nur er – passiert, und er erlebt, so kurios es klingt, ein Miteinander, das in der Symbiose von Funktionstrennung und Funktionsmischung gipfelt. Diese Symbiose ist auf gegenseitige ökonomische und soziale Abhängigkeitsbeziehungen der Quartiersbewohner und Nachbarschaftsmitglieder, auf ihre religiösen und verwandtschaftlichen Verpflichtungen gegründet, und schliesst neben der familiären Privatheit die kollektive Nutzung der öffentlichen Einrichtungen wie Moschee, Badehaus (Hamam), Brunnen, Schule (Medrese), Markt usw. mit ein.

Nur der, der läuft, gelangt nach Innen und zu dieser Erkenntnis. Die wenigen Durchgangsstrassen, und die, die sich auf ihnen bewegen, bleiben aussen vor. So wird die Affinität von Raum und Gesellschaft im alten Istanbul nicht zuletzt im Vorwärtskommen deutlich. Nur für den einzelnen ist das System permeabel: sozial, indem er sich anpasst, verkehrstechnisch, indem er durchpasst.

Dieser Erscheinung – und nicht nur dieser – liegt eine für die orientalische Stadt allgemeingültige Grammatik zugrunde, derzufolge die interne Differenzierung der Quartiere zwar wichtig, ihre äussere Grenzziehung aber ver-

gleichsweise unwesentlich sei. Die Gasse, die Mehrzahl der Wege: sie sind, vom Entstehungsprozess her gesehen, von nur sekundärer Bedeutung, da die Formierung und Organisation der einzelnen Wohngebietzellen Vorrang hatte. Sie sind letztlich Negativarchitektur, weil sie ausschliesslich als Zwischen-Raum oder Grenzfläche (in jedem Fall aber ungeplant) zum Tragen kommen.

Somit stehen sie im Gegensatz zum hellenistisch-römischen Stadtsystem hippodamischer Provenienz, dessen mittels Strassen fixiertem Koordinatenraster sich die einzelnen Bauformen strikte unterzuordnen hatten. Hier, im Okzident, dominierte auch im Zeitalter der Pferdefuhrwerke, bereits ein übergeordneter räumlicher Zusammenhang das Denken (also etwas vergleichsweise Abstraktes), wohingegen dort, viel unmittelbarer, jeder seinen Weg nach Gutdünken sich bahnte, dabei jedoch das – informelle – Recht seines Nachbarn achtend (zweifellos ein anarchisches Element).

Damit mag man sich den eigentümlichen, den besonderen Charakter der Gassen Istanbuls zum Teil erklären. Einen weiteren Aspekt darf man darin sehen, dass in der osmanischen Stadt die Verkehrsweges eines Quartiers nur auf die Bedürfnisse der Bewohner ausgerichtet waren. Die private, halböffentliche und öffentliche Raumstruktur mit ihren Wohnhäusern, Gewerbe- und Dienstleistungsräumen, den öffentlichen Einrichtungen – die, im Vergleich zum Okzident, von weit weniger ausgeprägter Monumentalität waren – dominierten über den Verkehr, der ohnehin nur von Fussgängern und Lasttieren bestritten wurde und entsprechend wenig Platz beanspruchte.

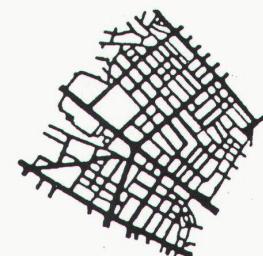
Hier, an diesem Punkt im System, ist demzufolge

der historische Knackpunkt angesiedelt: Wie in Zentral-europa seit der Renaissance üblich, wurde, vom letzten Jahrhundert an, auch in Istanbul der Verkehr zum wichtigsten Element der Raumgliederung gemacht, dem die Bebauung nachzustehen hatte. Das fand, nicht zuletzt, seinen Ausdruck im Platzbedarf – einem Raum, der so einfach nicht verfügbar war (und ist).

So stürmisch diese neue, moderne Entwicklung auch voranging, so hat sich in vielen Fällen doch ein besonderer Typus der traditionellen – oder um terminologisch up-to-date zu bleiben – der multifunktionalen Verkehrs- und Kommunikationssysteme mit Quartier- und Wohnstrassen erhalten. Seiner flexiblen Nutzbarkeit sowie seinem anpassungsfähigen Charakter ist es – jedenfalls eher als tourismusfördernden Strategien – zuzuschreiben, dass eine gewisse Alternative zum misslichen Status quo der Strasse Bestand hat.

Die Kapazität dieser «Ressourcen» ist, unter heutigen Bedingungen, sicherlich begrenzt. Das ist klar und kaum zu beschönigen. Aber: Dass die überkommene Struktur, das orientalisch-diffizile Erschliessungssystem, die Schuld an der momentanen Misere trägt? – Wenig wahrscheinlich. Viel eher ist die Verantwortung im Aufeinanderprallen zweier grundverschiedener Stadtbaukonzeptionen (und damit auch: Lebensvorstellungen) zu suchen – eine Konfrontation, die ohne vermittelnde Strukturen auskommen musste. Vielleicht liegt die Ursache in geographischen Faktoren, vielmehr in dem Umstand, dass das radiokonzentrische Strickmuster fortgeführt wurde, trotz einer natürlichen Dreiteilung der Stadt durch das Meer. Natürlich mögen andere Probleme hinzukommen: politische Versäumnisse, Geldmangel,

Atikali



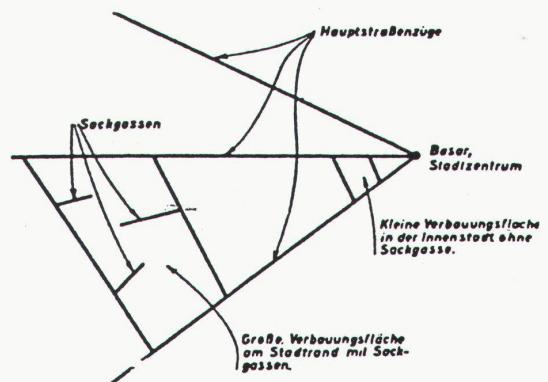
Altımermer



im 19.Jhdt.

heute

Die Umgestaltung des Grundrisses zweier Stadtviertel von Stambul



Schematische Darstellung der Entstehung von Sackgassen, nach R. Meyer, 1963

fachliche Inkompetenz... Ein weites Feld!

Jedenfalls: die Verkehrserschliessung nach westlichem Vorbild greift heute nicht. Für einen, der – auf seine Füsse vertrauend – hinzukommen: politische Versäumnisse, Geldmangel, läuft, klappt's ganz gut.

Aber sonst läuft auf Istanbuls Straßen gar nichts mehr. Langer Rede kurzer Sinn: In Istanbul gab es eine ausgeprägte Kultur des Lauflens. Jetzt gibt es nur noch einen Grund dafür. Der aber ist recht stichhaltig.

Robert Kaltenbrunner