

# **Istanbul in stadthistorischer Sicht**

**Eberhard v. Einem  
Berlin/Istanbul 2013/14**

---

Für das Verständnis der wirtschaftshistorischen Entwicklung Istanbul ist ein Rückblick auf seine 2700 jährige Geschichte hilfreich, denn von den Stadtgründung bis heute wirkt die Lage der Stadt als Hafen an der Nahtstelle zweier Kontinente und als Ort des Zusammentreffens europäischer und asiatischer Völker und Kulturen standortprägend.

Die strategische Lage eines geschützten Hafens am fischreichen Bosphorus prädestinierte bereits die Stadtgründung vor 700 v. Chr. und begründete den nachfolgenden Aufschwung von Byzanz als Handelsplatz einer griechischen Kolonie am Marmara Meer, die auf der befestigten Spitze der Halbinsel südlich des Goldenen Horns mit Akropolis, Tempel, Stadion, Hippodrom und Agora aufblühte.

Nach 900 Jahren griechischer Herrschaft wurde die Stadt 195/6 n. Chr. von den Truppen des römischen Kaisers Septimus Severus erobert und vollständig zerstört. 324 n. Chr. entschied sich Kaiser Konstantin, die Stadt als „Roma Nova“ zur christlichen Hauptstadt des Oströmischen Reiches auszubauen und sie in Konstantinopel umzubenennen. Sein Ziel war es, weitere Siedler zu gewinnen, die Stadt in Richtung Westen zu vergrößern sowie sie mit einer starken Mauer zu befestigen und ihr als Hafen und Handelsplatz zusätzliches wirtschaftliches Gewicht zu verleihen. Seine Entwicklungspolitik stellte auf Zuwanderung ab, indem er u.a. aus dem benachbarten ländlichen Thrakien griechische Siedler anzulocken sowie aus dem zerfallenden weströmischen Reich Kaufleute und Verwaltungsfachleute, Künstler und Geistliche mittels Steuervorteilen und der Gewährung anderer Privilegien abzuwerben versuchte.

Konstantinopel wuchs rapide. Bis zum 6. Jahrhundert stieg die Einwohnerzahl von 50.000 auf 400.000 an. Die Stadt trat die Nachfolge Roms als geistiges, kirchliches, kulturelles und militärisches Machtzentrum an. Ferner entwickelte sich die Stadt zum dominanten vielsprachigen Zentrum des Handwerks (z.B. Seidenproduktion), des Nah- und Fernhandels (z.B. Schmuckwaren, Getreidehandel) und des Finanzwesens (z.B. Münzen) im Schnittpunkt griechischer, römischer, russischer, armenischer, persischer, syrischer und ägyptischer Handelswege.

Die Jahrhunderte andauernde Prosperität geriet ab dem 11. Jahrhundert ins Wanken, als die Seldschuken von Osten und die Kreuzritter – den Aufrufen des Papstes folgend - von Westen das byzantinische Reich angriffen und Venedig als Handelskonkurrent auf den Plan trat. Im 15. Jahrhundert brach das byzantinische Reich auseinander. Der ottomanische Sultan Bayezit I., gefolgt von Murad II. und dessen Sohn Mehmed II. erschienen mit ihren Armeen wiederholt vor den Toren der Stadt und verlangten deren Übergabe. Nach Beschießung der Befestigungsanlagen, kapitulierte die Stadt am 29. Mai 1453.

Der Sultan begab sich zum Gebet in die Hagia Sophia und erklärte, dass diese und andere Kirchen nicht zerstört werden dürften, sondern in eine Moschee umgestaltet werden sollte. Damit setzte er ein Zeichen der Toleranz. Auch beließ er der Stadt ihren alten Namen Konstantinopel. Um die Stadt wieder aufzubauen, war er freilich auf neue Siedler angewiesen, nachdem die Einwohnerzahl auf 100.000 zurückgegangen war. Ihm war es deshalb ein

Anliegen, diejenigen, die die Stadt fluchtartig verlassen hatten, - teilweise auch mit Gewalt - zurück zu holen. Neue Einwohner, Händler und Handwerker wollte er zudem aus Anatolien und Thrakien, vom Schwarzen Meer gewinnen. Ferner war es ihm ein Anliegen, griechische und armenische Kaufleute anzusiedeln sowie - ab 1492 - insbesondere sephardische jüdische Flüchtlinge aufzunehmen, die aus Spanien vertrieben worden waren. Ihm war bewusst, dass Konstantinopel auf Zuwanderer angewiesen war und von ihnen profitiert, um seinem Ziel näher zu kommen, Konstantinopel als Hauptstadt und ersten Handelsplatz des neuen osmanischen Reiches zu etablieren.

Das geschäftliche Zentrum lag zunächst weiterhin am Hafen Eminönü auf der Südseite des Goldenen Horns; allmählich entstand ein zweites Zentrum rund um die Galata Turm auf der gegenüberliegenden nördlichen Seite. Aufgrund der Mischung vieler Völker und Sprachen herrschte eine kosmopolitische Atmosphäre. Die osmanischen Herrscher gewährten Religionsfreiheit, Eigentumsrechte, Steuerprivilegien sowie Schutz. Sie förderten die Gilden des Handwerk, des Gewerbes und des Handels, setzten aber zugleich auch Inspektoren ein und forderten Steuerabgaben zur Finanzierung der Palastbauten, des Hofstaats und der Verwaltung. So entstand der noch heute bestehende „Große Basar“, in dessen 160 Läden Waren östlicher wie westlicher Länder angeboten wurden. Ferner lag ein Schwerpunkt auf der Revitalisierung des Hafens am Goldenen Horn mit neuen Piers, Lagerhäusern und Werften.

Bis zum 18. Jahrhundert stieg die Zahl der Einwohner wieder auf rd. 500.000 an. Die Folge waren Engpässe der Versorgung mit Weizen, Gemüse, Obst, Fleisch, Fisch, Eiern, Wein, Kaffee und Gewürzen, sowie mit frischem Wasser. Die sanitäre Infrastruktur der Stadt war unzureichend. In Reiseberichten wird über Abfälle, Staub, Dreck und Fäulnis geklagt.

Die „Tulpenperiode“ (ab 1718) ist geprägt von Gegensätzen sowie Reichtum und Armut sowie zwischen denen, die einer Modernisierung durch Öffnung zum Westen das Wort redeten und denen, die sich der muslimisch-osmanischen Tradition verpflichtet sahen. Auf der einen Seite entfalteten die osmanischen Sultane und ihre Palastgarden, die sog. Janitscharen, in ihren Palästen am Bosphorus ein Leben in Luxus, förderten Kunst und Dichtung und orientierten sich mehr und mehr an westlichen Vorbildern und deren Moden. Die mit Fernhandel reich gewordenen griechischen, armenischen und jüdischen Handelsherren standen ihnen kaum nach; auch sie bauten sich Villen am Bosphorus. Auf der anderen Seite lebte die Mehrheit der muslimischen Bevölkerung in Armut, die unter steigenden Brot- und Fleischpreisen - nach Lockerung der alten Preisobergrenzen- zu leiden hatten. Hinzu kam, dass die aus Holz gebauten Elendsquartiere nicht selten von Bränden (z.B. der große Brand von 1870) heimgesucht wurden.

In die Regierungszeit Selim III. (ab 1789) sowie seines Nachfolgers Mahmud II. (ab 1809) - beide zählen zu den Reformern - fiel die Gründung der ersten Textilfabriken in Konstantinopel. 1800 gab es bereits 40 Textilfabriken. Selim III. trug demonstrativ Kleider aus einheimischer Produktion, während Mahmud II den kavuk, den gequilteten Turban, verbot und verlangte, dass die Bürger Konstantinopels Hosen und Röcke nach westlicher Art trügen. Beide verfolgten mit der neuen Kleiderordnung Ziele der Modernisierung, um die türkische Wirtschaft und die muslimisch geprägte Gesellschaft zu reformieren, nachdem der Sultan die Konkurrenz der technologisch überlegenen Textilindustrie Englands und anderer europäischer Länder erkannt hatte.

In der gleichen Zeit (ab 1809) nahmen aber auch Überfälle, Schutzgelderpressungen und Geschäfte auf dem schwarzen Markt zu, die von den bandenförmig organisierten Janitscharen

ausgingen, die ihre ehemaligen Pfründe am Sultanshof bedroht sahen, eine Entwicklung, die 1826 nach einer Revolte zu Reformen der Armee und zu ihrer Auflösung führte.

Eine Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs, die bis 1929 anhielt, setzte mit der Öffnung der türkischen Märkte für britische und europäische Waren ein, u.a. für Textilien. England hatte 1838 (unter Lord Palmerston) ein Abkommen der Wirtschaftsliberalisierung mit dem ottomanischen Sultan erzwungen, das Handelsbarrieren abbaute und billige, zollfreie Importe aus dem Westen erlaubte. Damit geriet die ottomanische Wirtschaft sowie infolge auch der Staat in eine Finanzkrise, die sich zuspitzte, bis letzterer 1875 nicht mehr in der Lage war, Zinsen und Tilgung für seine internationalen Schulden zu bedienen.

Nach den Aufständen gegen die Abgaben an die muslimischen Herren, die zunächst niedergeschlagen wurden, kam es anschließend zur Kriegserklärung Serbiens an den Sultan. Daraufhin griff Russland als Schutzmacht der Slawen zu den Waffen und stand 1877 vor den Toren Konstantinopels. Dies wiederum provozierte England. Die britische Krone wollte unter allen Umständen verhindern, dass der Bosphorus und die Dardanellen unter russische Kontrolle gerieten und damit der Seeweg nach Indien durch den Suezkanal gefährdet war. Die britische Navy entsand 7 Kriegsschiffe und drohte mit der Besetzung Konstantinopels, während der Sultan diesem internationalen Konflikt hilflos gegenüberstand.

Zur Entschärfung der drohenden Zuspitzung lud Bismarck die Vertreter aller europäischen Mächte zum Berliner Kongress von 1878 ein. Verhandelt wurde eine Balance auf dem Balkan, in deren Zug das osmanische Reich als einer der Verlierer galt. U.a. musste der Sultan einen Staatskommissar zur Kontrolle der Finanzen dulden. In der Folgezeit nahm der europäische Einfluß auf allen Ebenen zu (u.a. auf Baustil, Inneneinrichtungen, Mode). Die osmanische Oberschicht blickte zunehmend nach Westen, während in Europas Oberschicht eine Art orientalisches Fieber grassierte, indem man sich für orientalistisch exotische Lebenswelten begeisterte. Gefördert wurde der Warenaustausch sowie der Reiseverkehr über den Orient Express Paris – Wien - Konstantinopel. Mit der Bahnverbindung eröffneten sich neue Handelswege, die auch den Kaufleuten Galatas zugute kam.

Deutschland hatte sich durch Bismarcks Regie auf dem Berliner Kongress die Anerkennung des Sultans erworben. Auf militärischem Gebiet entwickelte sich eine türkisch – deutsche Zusammenarbeit, die zunächst der spätere Feldmarschall Hellmuth v. Moltke als Berater der Modernisierung der türkischen Armee vorantrieb und die später Kaiser Wilhelm II. als Militärbündnis festigte. Im 1. Weltkrieg stand die Türkei auf Seiten Deutschlands und Österreichs. Nach der Niederlage okkupierte die britische Besatzmacht Konstantinopel. Britische Kriegsschiffe besetzten erneut die Dardanellen, den Bosphorus und blockierten türkische Häfen, während die osmanischen Sultansherrscher geschwächt und weitgehend ohnmächtig den britischen Forderungen nach Gebietsabtretungen gegenüberstanden und das Auseinanderfallen des osmanischen Reiches hinnehmen mußten, dessen Ende mit dem Vertrag von Sèvres besiegelt wurde. Dagegen regte sich der Widerstand der ab 1918 erstarkenden nationalen türkischen Bewegung (so widersetzte sich das Parlament der Ratifizierung des Vertrages von Sèvres). Die Sultansfamilie musste als Folge der nationalen Erhebung am 1. Nov. 1922 abdanken und wurde des Landes verwiesen.

1922 gelang schließlich die Befreiung der Türkei, nachdem es bereits 1920 im Frieden von Gümrü zur Aufteilung Armeniens zwischen Russland und der Türkei gekommen war. Folgenreich war der Krieg mit Griechenland 1920 – 22, der zur Umsiedlung und Vertreibung der griechischen Oberschicht aus Istanbul führte und in dessen Folge die armenischen Christen zu großen Teilen vertrieben und - insbesondere im armenischen Teil der heutigen

Türkei - liquidiert wurden, während Konstantinopel als Folge der Wirren der Nachkriegsjahre in den Jahren 1917 – 1922 rund 200.000 zaristische, weiß- russische Flüchtlinge und Exilanten aufnahm.

1923 erklärte sich der türkische General Mustafa Kemal, genannt Atatürk, zum alleinigen Herrscher. Seine nationale Revolution änderte das Land radikal ..... mit gravierenden Folgen für die Stadt. Neue Hauptstadt wurde Ankara als sichtbares Symbol des Neuanfangs und des türkischen Nationalismus. Die Stadt Konstantinopel verlor nicht nur ihren Namen; fortan hieß sie Istanbul. Sie wurde degradiert und büßte ihre Funktion als Regierungssitz ein. Mit der Regierung zogen auch die Botschaften und Auslandsvertretungen, die Verbände sowie die Spitzen der Verwaltung um. In den Folgejahren litt die Stadt unter der politischen Vernachlässigung Ankaras. Die Stadt schrumpfte bis zum Jahr von 1922 bis 1927 von 1,2 Mio Einwohnern auf knapp 0,7 Mio Einwohner, ein Stand, von dem sich die Stadt erst 1945 (0,9 Mio.) und 1950 (1,0 Mio.) erholte. Der Stadt Istanbul war nur noch ihre Rolle als immer noch wichtigstes türkisches Wirtschafts- und Handelszentrum geblieben. 1950 wurden z.B. 62 % aller industriell gefertigten Waren der gesamten Türkei in Istanbul hergestellt, da die Türkei seinerzeit noch immer ein weitgehend agrarisch geprägtes Land war.

In den 50er Jahren erreichte Istanbul die erste Welle der Landflucht, die bis in die jüngste Zeit ein rapides Bevölkerungswachstum verbunden mit einem beschleunigten Wandel der sozialen Bevölkerungsstruktur einleitete. Istanbul's Bevölkerungszahlen sprechen für sich: 1960 erreichte die Stadt – genauer die Stadtregion – 1,9 Mio Einwohner; 1970 waren es bereits 3,0 Mio Einwohner, 1980: 4,7 Mio Einwohner und 1990 waren es 7,3 Mio Einwohner. Im Jahr 2000 waren es bereits 11,0 Mio Einwohnern und derzeit liegt die Einwohnerzahl zwischen 15 und 17 Mio., genau kann dies niemand angeben. Jahr für Jahr wächst die Metropole um etwa 400.000 Neubürger, die es aus den ländlichen Provinzen der Türkei in die Mega City Istanbul zieht, um für sich und ihre Familien eine bessere Zukunft zu suchen.

Die Neuankommenden stammen überwiegend aus den verarmten Dörfern Anatoliens sowie Kurdistan; oft kamen sie ohne jede Ausbildung als Analphabeten, um Arbeit zu Niedriglöhnen in der Bauwirtschaft, in Fabriken, im Tourismus, in der Gastronomie sowie bei einfachen Dienstleistungen jeder Art anzunehmen. Hilfreich sind dabei in der Regel die Netzwerke an Verwandten und Bekannten, die Ihnen als erste Anlaufadresse dienen und erste Arbeitsstellen vermitteln sowie bei der Suche nach einer ersten provisorischer Unterkunft helfen. Sie siedeln anfänglich in herunter gekommenen Altstadtquartieren mit unzureichenden sanitären Einrichtungen, vor allem aber in den Gecekodus (übersetzt „die über Nacht ankommenden“) am Stadtrand, jenen in Selbsthilfe schnell errichteten Stadtquartieren und Slums am Stadtrand, denn oft sind die Neuankommenden auf diese einfachen aus Holz- oder Blech errichtete Hütten am ausufernden Stadtrand angewiesen, trotz fehlender Wasseranschlüsse und ohne Kanalisation, ohne feste Straßen und ohne Schulen.

Einem Großteil der Neuankömmlinge gelingt es auch nach Jahren der Entbehrung nicht, sich aus ihrer marginalisierten Rolle als Gelegenheitsarbeiter, Bauarbeiter, Haushaltshilfe oder Straßenhändler zu befreien. Angesichts von Stundenlöhnen für Hilfsarbeiten, die nicht zum Leben reichen, verharren sie in großer Armut. Auch wegen der geringen Sozialleistungen bleiben sie am Rand der Stadtgesellschaft. Oft sind sie auf Unterstützung ihrer Großfamilien angewiesen, soweit sie nicht als Tagelöhner oder Bettler gelegentlich etwas Geld dazu verdienen.

Die Armutsfalle gilt allerdings nicht für alle. Einem Teil der ehemaligen Neuankommenden gelingt es durchaus – wie D. Saunders es in seinem Buch „Arrival City“ darstellt – sich aus

ihrer Situation als verarmte Landflüchtlingen zumindest in der zweiten oder dritten Generation, vor allem wegen der Schulausbildung ihrer Kinder, allmählich empor zu arbeiten. In Istanbul ist eine neue städtische türkischstämmige Mittelschicht entstanden. Dieser mobile Teil der Stadt zieht wiederum andere vom Lande nach, die ihrerseits in Istanbul auf eine Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse hoffen.

Aus diesen sozialen Umwälzungen resultieren gewaltige Herausforderungen an die Stadtplanung, denn die Steuerung der weiteren Expansion und die Neuordnung der überkommenden Stadt stehen noch am Anfang. Die Verkehrsprobleme sind evident. Mit Ausnahme eines kurzen Streckenabschnitts in der City, besitzt die Mega City Istanbul kein öffentliches U-/S- Bahnnetz. Die Folge sind überlastete Straßen und der zusammenbrechende Verkehrs, da PKWs, Sammeltaxen (Dolmus), Busse und LKWs die dominierenden Verkehrsmittel sind. Die Folge sind Dauerstaus, z.B. auf den Zubringern zu den beiden Hängebrücken, die den Bosphorus überqueren und die den europäischen mit dem asiatischen Stadtteilen verbinden.

Weitere drängende Probleme sind u.a. die begrenzten Wasserreserven, der wachsende Energiebedarf und die ungelösten Problemen der Müllentsorgung. Die Stadtplanung als öffentliche kommunale Aufgabe führte lange ein Schattendasein. Erstmals 2005 sahen sich die Regierung in Ankara sowie die regionale Bezirksregierung gemeinsam veranlaßt, ein multidisziplinäres Expertenteam zusammen zu rufen und dieses mit einer regionalen Gesamtrahmen- und Flächennutzungsplanung zu beauftragen. Das Ergebnis liegt vor und die Stadt betont, dass sie sich dem Ziel einer gelenkten Dezentralisierung der Industrie und des Wohnens – bei gleichzeitigem Schutz der nördlich an die Stadt angrenzenden Waldgebiete verschrieben hat. Die Umsetzung hingegen wirft ungelöste Fragen auf, da die Stadt ihre Ziele in der Praxis oft nur mit mittels autoritärer Enteignungen durchsetzen kann, indem sie mit Bulldozern Fakten schafft - unter Verzicht auf langwierige Beteiligungsverfahren der Bürger in der Planung.

Auf der anderen Seite entwickelt sich die Megastadt, die sich heute rund um das Marmarameer von Bursa im Südosten bis nach Edrine im Westen erstreckt – wenn auch weitgehend ohne Planung – mit rasanter Dynamik. Istanbul ist das Zentrum dieses Wirtschaftsraums der als Megaregion bezeichnet werden kann. Istanbul und mit ihr die benachbarten Städte erleben seit 2001 ein dynamisches Wirtschaftswachstums ohne gleichen und zwar sowohl in der Industrie wie auch in den Dienstleistungen sowie im Handel und im Tourismus.

Hinsichtlich der Industrie ist die Megaregion Istanbul nicht mehr nur Standort der einfachen Textil-, Schuh- und Lederwarenindustrie, sondern auch der Bauwirtschaft, des Handwerks, der Lebensmittelindustrie, der Kraftfahrzeugproduktion, der Metallverarbeitung, der Maschinenbauindustrie, der Fertigung von Haushaltsgeräten, der Elektrotechnik und der Unterhaltungselektronik, der Chemie, der Energieerzeugung, der Holzverarbeitung und der Schmuckindustrie. In den Dienstleistungen expandieren die Bank und Versicherungen, die Leasinggesellschaften und Vermieter, die Medien, das Erziehungswesen, Telekommunikation und die Elektronik sowie Hotels, Tourismus und Gaststätten sowie Transportunternehmen; insgesamt steigt das regionale Bruttosozialprodukt jährlich um 7 – 10 %. Die Zahl der Arbeitsplätze stieg. Löhne sind zwar weiterhin niedrig, da aber in der Regel mehrere Personen zum Haushaltsbudget beitragen, sind die Haushaltseinkommen in Istanbul innerhalb von 10 Jahren von 2.500 € auf 10.000 € p.a. gestiegen, bei – gemessen an den 70er bis 90er Jahren - reduzierter Inflation. In der Megaregion Istanbul bildet sich – neben der Schicht der Armen – schrittweise eine neue konsumorientierte Mittelschicht, die sich mit Haushaltegeräten, TV

und Handys, Autos, Möbeln und Wohneigentum einrichtet, eine Entwicklung im scharen Kontrast zu den ländlichen Landesteilen Anatoliens .

Mit dieser Dynamik korrespondiert der anhaltende Bauboom. Zum einen ist innerhalb weniger Jahre ein geschäftliches Bürohochhausviertel westlich des Taksimplatzes entstanden. Ferner wurden neue Laden- und Geschäftszentren in den Stadtteilen sowie am Stadtrand gebaut. Zum anderen boomt der Wohnungsneubau, in der Regel mehrgeschossige Wohnblocks, mit denen die verstädterten Zonen sowohl auf europäischer wie auf asiatischer Seite 20 bis 50 km weit ins Umland ausgreifen. Mit Hilfe von Krediten der Banken, erwerben auch Haushalte mittlerer Einkommen selbst genutztes oder vermietetes Wohnungseigentum mit der Folge der Randwanderung. Pendler benötigen teilweise 3 bis 4 Stunden täglich, um sich - in Ermangelung eines funktionsfähigen öffentlichen Nahverkehrs – mit dem PKW durch überlastete Straßen von ihren peripher gelegenen Wohnghettos in die City und zurück zu kämpfen.

In der Folge verschwand auch ein Teil der Gecekondu, jene zumeist an Selbsthilfe auf herrenlosem Land über Nacht errichtet Elendsquartiere, die von der Stadt zunächst geduldet wurden, bevor sie in den 1970 – 90er Jahren abgerissen und durch neue mehrgeschossige Apartmentblocks ersetzt wurden. Ein Gesetz der türkischen Regierung aus dem Jahre 1966 ermöglicht es, die wild gebauten Hüttensiedlungen und Landbesetzungen in den Gecekondu am Stadtrand zu legalisieren. Dies erlaubt es Neubürgern, nach einigen Jahren rechtmäßige Eigentümer ihrer Miniparzellen zu werden mit der Folge, dass sie diese entweder weitervermieten oder verkaufen konnten; d.h. entweder konnten sie aus der Vermietung an die nächste Welle der Einwanderer kleine zusätzliche Einkommen generieren oder den Erlös nach Verkauf als Startkapital zur Gründung eines Kleinstunternehmens nutzen oder um – nicht selten mit weiterer finanzieller Hilfe von Kindern oder Verwandten – eine kleine Eigentumswohnung in einem der neu aufgezogenen Wohnblocks zu erwerben.

Der Bauboom hat auch Folgen für die überkommene historische Stadt mit ihren Holzpalästen und Villen am Ufer des Bosphorus, die weitgehend abgerissen und durch Betonneubauten ersetzt wurden. Nur wenige stehen unter Denkmalschutz und sind dem Abriß entgangen, ein Verlust an Stadtqualität, den u.a O. Pamuk in seinem monumentalen Werk „Istanbul“ beschreibt.

## **Literatur**

Almanya, das neue Deutschland, Dokumentation, Süddeutsche Zeitung v. 22./23. 10. 2011

Bund türkisch-europäischer Unternehmensvereine, 2011, Wirtschaft der Türkei, Hannover

Deutsch-Türkische Handelskammer, 2008 - 11, Türkei Newsletter, diverse Ausgaben, Köln - Istanbul

Istanbul Chamber of Commerce, 2008, Istanbul, the City where the Continents, Seas, Roads, Merchants Meet, Istanbul

IMP, Istanbul Metropolitan Planning Department (2008) Masterplan Istanbul, CD ROM

K. Kreiser, 2009, Istanbul, ein historischer Stadtführer, München

K. Kreiser, 2010, Geschichte Istanbul von der Antike bis zur Gegenwart, München

M. Levi, 2011, wo wart Ihr, als die Finsternis einbrach ? Frankfurt

A. Massavetas, 2010, Going Back to Constantinople Istanbul, a City of Absence, Istanbul

O. Pamuk, 2006, Istanbul, Frankfurt

D. Saunders, 2011, Arrival City, München

K. Strittmatter, 2010, Gebrauchsanweisung für Istanbul, München, Zürich

## **Interviews**

Prof. Dr. Y. Evren, Yildiz Technical University, Department of City and Regional Planning, 25. 10. 2011

Tuba Kobas, Istanbul Chamber of Commerce, 26. 10. 2011

Prof. Dr. A. Nur Ökten, Yildiz Technical University, Department of City and Regional Planning, 25. 10. 2011

Senem Kozaman, Ph.D. Canidate, Yildiz Technical University, Department of City and Regional Planning, 25. 10. 2011

P. T. Özsesin, Director Economic Research, YASED, International Investors Association, Istanbul, 25. 10. 2011

Prof. Dr. O. Sazak, Coordinator of International Research, Istanbul Policy Center at the Sabanci University, Tuzla, 26. 10. 2011

Ö. Sönmez, Director, City of Istanbul, Istanbul Metropolitan Planning Department (IMP) 26. 10. 2011

Prof. Dr. M. Soygenis, Dean, Yildiz Technical University, Department of City and Regional Planning, 25. 10. 2011

Prof. Dr. F. Tokzös, Program director, SEVES Turkish Economic and Social Foundation, 26. 10. 2011

Deutsch Türkische Handelskammer, Köln .....