

DIE TÜRKISCHEN METROPOLEN ANKARA UND İSTANBUL IM VERGLEICH

**Ein Beitrag zur Zentralitätsforschung und zur Ermittlung
von Großstadregionen**

Wilhelm LEITNER, Graz*

mit 9 Abb. und 4 Tab. im Text

INHALT

1.	Einleitung	110
2.	Zur Methode	112
3.	Die Stadregionen von Ankara und İstanbul	113
3.1.	Ankara	113
3.2.	İstanbul	118
4.	Die zentralörtlichen Einzugsbereiche von Ankara und İstanbul im Vergleich	122
4.1.	Dominanzbereiche von Ankara und İstanbul	122
4.2.	Einzelne zentralörtliche Funktionen	127
4.2.1.	Verwaltung	127
4.2.2.	Kulturelle Einrichtungen	130
4.2.3.	Dienste des Gesundheitswesens	132
4.2.4.	Großhandel, Banken und andere Wirtschaftsfunktionen	134
4.2.5.	Tourismus	136
5.	Zusammenfassung	136
6.	Literaturverzeichnis	140
7.	Summary	143

* O.Univ.-Prof. Mag. Dr. Wilhelm Leitner, Institut für Geographie
der Karl-Franzens-Universität Graz, A-8010 Graz, Universitätsstraße 2

1. EINLEITUNG

Der folgende Beitrag, gestützt auf umfangreiche eigene Erhebungen, vergleicht die gegenwärtige Bedeutung der beiden türkischen Metropolen Ankara und İstanbul aufgrund der Struktur und Ausdehnung ihrer jeweiligen Stadtregion und ihrer zentralörtlichen Einzugsbereiche (Hinterland). In diesen gegenwärtigen Interaktionen spiegelt sich die rasche Fortentwicklung des türkischen Wirtschafts- und Gesellschaftssystems wider. Zum Verständnis der grundlegenden städtischen Funktionen wird jedoch auch wiederholt auf den historischen Vorgang verwiesen. *Ankara*, eine ehemals kleine Provinzstadt, ist 1923 nach dem Zusammenbruch des Osmanischen Reichs von Mustapha Kemâl genannt Atatürk zur Hauptstadt der Republik Türkei erklärt und anschließend planvoll ausgebaut worden. Immerhin zählt Ankara heute mit seiner Stadtregion rund 3,6 Mio. Einwohner. Demgegenüber ist das heutige *İstanbul* (ca. 6,1 Mio. Einwohner in der Stadtregion) durch seine Funktion als Hauptstadt des oströmischen (byzantinischen) Reiches seit der Antike bis 1453 und danach als Hauptstadt des Osmanischen Reiches bis zum Ende des Ersten Weltkrieges stets als einer der bedeutendsten Städte des Abendlandes und Vorderen Orients herausgehoben gewesen (LEITNER 1970, 1971, 1981).

Das antike und mittelalterliche Byzantion/Constantinopolis entwickelte sich im Schnittpunkt wichtiger See- und Landwege, so des N-S gerichteten Tiefenwasserweges des Bosphorus (Boğaziçi), des Marmarameeres und der Dardanellen mit den O-W verlaufenden Hauptstraßen der sogenannten "Balkandiagonale" und deren Fortsetzung in Kleinasien. İstanbul, die osmanische Hauptstadt, auf zwei Erdteilen gelegen, war gleichsam die logische Folgerung der im Qur'an ausgegebenen Strategie, das "Wunder Gottes und der Natur" am Goldenen Horn in die Hand zu bekommen.

Solange die aus dem Osten stammenden, aus der natürlichen Festung Kleinasien - auf dem Umweg über Edirne - vorgerückten Osmanen europaorientierte Machtpolitik betrieben, konnte die überregionale Lage İstanbuls als zentral gelten. Mit dem Anwachsen zum Großreich, zum staatlichen Koloß, der den Blick nicht nur zur "Donaufront" richtete, sondern nach Bagdad und zu den "Heiligen Stätten", wandelte sich die überregionale Lage der "Stadt am Goldenen Horn und Bosphorus" immer mehr zur peripheren. Dazu trat im Zeitalter des europäischen Imperialismus die "Meerengen-Problematik". Die Etablierung neuer staatlicher, gesellschaftlicher und ökonomischer Strukturen durch Mustapha Kemâl führte zwangsläufig zur Abkehr von İstanbul. Weder die Identifikation İstanbuls mit dem (ehemaligen) Sultanat und Kalifat bzw. die nach dem Ersten Weltkrieg äußerst sensible Position an der Meerespassage, noch der schmerzliche Weg der Entsagung, nämlich das Osmanische Imperium nicht nur in der Realität, sondern auch der Idee nach zu liquidieren, ließen den Republikgründer eine neue Hauptstadt suchen und finden.

Das wichtigste Motiv, Ankara zur neuen Hauptstadt auszuersuchen, lag zweifelsfrei aber darin, von der bestehenden Kleinstadt aus, die bereits seit 1892 Eisenbahnverbindung besaß, die Erschließung und Entwicklung des bislang stiefmütterlich vernachlässigten anatolischen Binnenlandes vorantreiben zu können. Weder das am Oberlauf des

Kızılırmak aufblühende Sivas noch das im fernen nordöstlichen Wasserscheidengebiet von Karasu (Batu Fırat) und Aras liegende Erzurum konnten für die binnenregionale Konzeption Atatürks einen geeigneten Entwicklungspol abgeben, wenngleich beide (Sivas und Erzurum, allerdings mit Ankara) die Ansatz- und Ausgangspunkte des Befreiungskrieges bildeten.

Für Byzantion/Constantinupolis und das osmanische İstanbul (İslâmbol) konnte uneingeschränkt der Begriff der "Solidärposition" gelten, wobei dieser unter anderem das staatsbildende Element inkludiert. Die Hauptstadtverlagerung führte indes zu einer Zäsur. Als funktional hochrangiger Regionalort des (neuen) türkischen Nationalstaates stand İstanbul bis zum Ende der 60er Jahre im Schatten Ankaras. Die Verkehrsgunst, die vornehmlich die Industriefunktion verstärkte und im Gefolge den Binnen- und internationalen Außenhandel belebte, ließ seither İstanbul in ungeahnter Weise erblühen.

In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß sich - sieht man von einer Ausnahme ab - erst im Umkreis von mehr als 100 Straßenkilometern zu den beiden nationalen Mittelpunktshöherangige Zentrale Orte entwickeln konnten.¹³ So betragen die Entfernungen der nächstgelegenen Provinzhauptstädte nach İstanbul (in Straßenkilometern) von İzmit (Kocaeli) 115, Tekirdağ 132, Adapazarı (Sakarya) 157, Kırklareli 196, Edirne 228, Bursa 247, Bilecik 255, Bolu 266, nach Ankara von Çankırı 131, Kırşehir 183, Bolu 192, Yozgat 217, Eskişehir 232, Çorum 242, Kastamonu 244, Afyon-Karahisar 257, Konya 263, Nevşehir 274, Kayseri 314, Niğde 341, Sivas 441. Den Ausnahmefall gibt Kırıkkale ab. Der genannte Zentrale Ort wurde im August 1989 zur Provinz-(H-)hauptstadt erhoben. Sein Straßenkilometerabstand nach Ankara beträgt (nur) 75 km.

Im Kontext ist folgerichtig HOSELTZ'ens These (1955), Metropolen der Entwicklungsländer seien stets parasitär, zu widerlegen, da es in der Türkei zu keiner Stagnation der übrigen Regionen und deren Hauptstädte kam.¹⁴ Im Gegenteil, das jeweilige Dienstespektrum der hochrangigen Zentralen Orte wurde unter Berücksichtigung der Wohnbevölkerung ausgebaut.

Um die derzeitige Sonderstellung der beiden höchstrangigen Zentralen Orte hervorzuheben, sei speziell auf ihre monozentrischen Verdichtungsräume verwiesen. Beim Ballungsraum İstanbul handelt es sich übrigens um einen der brisantesten der Welt, für den die "Planung 2000" 10-11 Mio. Einwohner vorsieht. Nach der Volkszählung vom 20. Oktober 1985 wurden für den Interaktionsraum İstanbul 6.130.506 Einwohner ermittelt, für die Hauptstadt-Region Ankara 3.625.225, das sind jeweils 12,10 % bzw. 7,16 % der (anwesenden) gesamtürkischen Bevölkerung.

Ein Vergleich der funktionalen Dienstausrüstung und der der Sozialgebilde läßt Ankara als Hauptstadt den Vortritt; damit sind nicht nur der Regierungsapparat, sondern das architektonisch-moderne "Stadt-Leitbild" bzw. die nationalen Symbole der Achtung und des Andenkens an Atatürk angesprochen.

Auf der anderen Seite steht Istanbul mit dem (Kultur-)Erbe dreier Reiche, den Denkmälern einer ehrwürdigen Stadtgeschichte, die zur Zeit als "Tourismus-Freilichtmuseum" bzw. als internationale Kongreßstadt immer mehr zum Archetyp einer kommerzialisierten, imagebeeinflussten und auf dem "Kulturboom" fußenden Stadtpolitik unter dem Motto "Urbanität am Goldenen Horn" verwendet wird. Auf diese Weise verringert sich der zweifelsohne gegebene Vorsprung Istanbuls (zu Ankara) bei einer Konfrontierung der jeweiligen stadtypischen Lebensqualität.

2. ZUR METHODE

Die Durchführung der Analyse erfolgte zweistufig: Erstens wurden die Stadtregionen von Ankara und Istanbul ermittelt und zweitens die darüber hinausreichenden zentralörtlichen Einzugsgebiete unter Berücksichtigung von konkurrierenden Zentralen Orten. Zur Stadtregionsabgrenzung von Istanbul wurde jenes komplexe System - allerdings modifiziert - verwendet, das der Autor zur Erfassung des Interaktionsraumes von Graz praktizierte. Es rückt die Stärke der Verflechtungsmerkmale in den Vordergrund (LEITNER 1979). Auch wurden zwischen 1980 und 1986 durchgeführte Untersuchungen des Verfassers in Istanbul herangezogen, die einen Überblick über die Strukturierung der Stadtagglomeration unter verschiedenen sozio-ökonomischen Perspektiven gewinnen ließen (LEITNER 1981, 1986).

Die Ermittlung der Stadtregion für Ankara erwies sich mangels jeglicher einschlägiger Detailuntersuchungen als schwierig. Da der Autor über Ankara bisher keine detaillierten Forschungen wie für Istanbul durchführen konnte, mußte er sich auf eine Auswertung von statistischen Angaben aus 1985 konzentrieren. Eine gewisse Quantifizierung war daraus abzuleiten. Zur besseren Abstützung dieser so erzielten Ergebnisse wurden Profile von Ankara zur Analyse der von der Kernstadt nach außen sich verändernden Siedlungs- und Bevölkerungsdichte unter Verwendung von Satellitenbildern durchgeführt (SCHÄFER 1988). Die Stadtregionen der beiden Metropolen gehen übrigens weit über die eigentlichen Stadtgebiete bzw. İller (Provinzen) hinaus. Dennoch kam bislang keine Diskussion auf, die zunehmende Inkongruenz von Administrationseinheiten mit den realen Lebens-, Wirtschafts- und Interaktionsräumen durch Anpassung der Verwaltungsgrenzen zu ändern. Das mag darin begründet sein, daß es sich bei den Provinzgrenzen um "junge" Fixierungen handelt, die noch keineswegs im Bewußtsein der Bevölkerung verankert sind.³⁾

Die Ermittlung der zentralörtlichen Einzugsbereiche stützte sich auf verschiedene Quellen, die bei türkischen Zentralstellen bzw. bei den Stadtverwaltungen eingesehen werden konnten bzw. von diesen zur Verfügung gestellt wurden. Zuerst mußten für wichtige Indikatoren die jeweiligen Einzugsgebiete (Interaktionsräume) ermittelt werden, z.B. hinsichtlich des Einflusses der zentralen Banken und der Reichweite des Zeitungsabsatzes, der Einzugsgebiete der Spitzen. Sodann erfolgte der Versuch einer zusammengefaßten Abgrenzung des zentralörtlichen Einzugsbereiches. Dabei fand der Autor auch die Unterstützung einer Arbeitsgruppe des Städtischen Planungsamtes in Ankara.

Eine besondere Hilfe stellte die von BERKMAN (1976) durchgeführte Untersuchung über die 67 türkischen Provinzen dar. Diese erleichterte den Einblick in die hierarchische Gliederung der Administrationseinheiten und erlaubte eine Vorstellung über die Interaktionen der türkischen Provinzen und deren Hauptorte.

3. DIE STADTREGIONEN VON ANKARA UND İSTANBUL

3.1. Ankara

Die *Kernstadt* rekrutiert sich aus zwei Zentren der städtebaulichen Entwicklung. Beim ersteren handelt es sich um die historischen Siedlungsschichten auf und zu Füßen des anesisitischen Zitadellenhügels (des Ankara kale). Dieser kleinstädtisch-nostalgische *Altbereich* umfaßt das ehemalige Ankyra, Galatia, Angora und Engüre. Den zweiten Mittelpunkt gibt der Kızılay meydanı (der Platz des Roten Halbmondes) ab, um den sich die *Neustadt*, das "anatolische Brasilia" entfaltete. Die Stadt- und Flächennutzungsplanung H. JANSEN's - eine der kühnsten Schöpfungen des 20. Jahrhunderts - verbindet durch Unterführung der "sperrigen Infrastruktur", der W-O verlaufenden Eisenbahntrasse, die Alt- mit der Neustadt. Die Hauptsache gab der sich über 12 km N-S haltende Atatürk-Bulvarı ab. Die physische Stadtstruktur spiegelt dabei an ihm bzw. in dessen Umfeld die Veränderung in der Aktivitätsstruktur wider. So wanderte die mit der Republikgründung rund um den Ulus meydanı (den Platz der Nation, an der W-Seite des Burghügels) angesiedelte Regierungscity längs der Wachstumsdeterminanten südwärts in den Stadtteil Yenışehir (Neustadt), nach Kavaklıdere und nach Çankaya ab. Um die verbliebenen Symbolbauten und in Anlehnung an den inzwischen fast verschwundenen seldschukisch-osmanischen Basar entwickelte sich neuerdings eine moderne Geschäftscity (mit mehrgeschossigen "Modern Çarşı"-Passagen, Banken und Hotels).

Einen wichtigen Schritt zur ökonomischen Entwicklung der inneranatolischen Metropole brachte nach 1923 die Bereitstellung von Industriegelände (an der Eisenbahn und der Umfahrungsstraße). Die durch die Industrialisierung neugeschaffenen Beschäftigungsmöglichkeiten ergänzten das Arbeitsplatzangebot der "Beamtenstadt" (vgl. unten), so daß innerhalb der (Stadt-)Region Ankara ein besonders starkes Zentrum - Peripheriegefälle besteht. Der Bevölkerungsdruck der Land-Stadt-Wanderung führte jedoch zur großen Gegensätzlichkeit der Wohngebieteigenschaften.

Die gegenwärtige Segregation der Wohnbereiche beruht auf Einkommensunterschieden. Da die Immigration in den letzten Dezennien Jahres-Brutto-Wanderungsbeträge in einer Größenordnung oft bis zu einem Zehntel der Stadt erreichte, entstanden auf der 3. und 4. Terrasse des an tiefreichenden Staffelbrüchen eingesunkenen Beckens (im 930 und 1.000 m-Niveau) und zum Teil in 1.100 m (im Bereich der inneranatolischen Verbrennungsfläche) ausgedehnte legale aber auch semi- und illegale "Gecekondu" (Kleinhäuser-Marginalsiedlungen). Interurbane Umzüge finden vornehmlich im Zusammenhang mit der vertikalen Mobilität der Gecekondu-Bevölkerung bzw. deren Akkulturations- und Integrationsprozessen statt. So wurden vor kurzem eine ganze Reihe von legalen Margi-

nalsiedlungen saniert, z.B. am Altındağ (NO des Burgberges, durch die Einkerbung des Hatıp Çay getrennt), auch im Ulusgebiet, ferner in Yenidoğan (NO der Zitadelle), in Mamak, in Karaağaç (an der Ausfallsstraße nach Sivas/Samsun und im äußersten Süden der Kernstadt, u.a. SW von Çankaya, und vor allem in Dikmen (Richtung Konya). Semi- und insbesondere illegale Gecekondu wurden völlig abgebrochen, z.B. in Karsiyaka (im NW), in Edlik, Keciören und Aktepe (im N) und in Ulubey (im NO des Kernstadt-Randes).⁴⁹

Das *Ergänzungsgebiet* der türkischen Hauptstadt(region) ist zur Zeit relativ klein (vgl. Abb. 1). Es umfaßt das unmittelbare Umland der Kernstadt, wobei die W-orientierten Entwicklungstendenzen - längs den Ausfallsstraßen Richtung "Marmara Region" und im NW des "Atatürk-Waldes" - auffallen. Im übrigen gehört in bezug auf den Modernisierungsgrad und den Entwicklungsstand die Achse Ankara - Eskişehir zu den fortschrittlichsten Bereichen des türkischen Staates. Zum Ergänzungsgebiet zählen in erster Linie die 15 Dörfer der Bucağı Yenimahalle und "Hangsiedlungen" (zum Teil Gecekondu) in Keciören und Mamak (insgesamt 44.319 Einwohner, 1985).⁵⁰ Das hauptstadtnahe Interaktionsgebiet unterliegt der "Verstädterung", d.h. dem stadtkörperlichen Ausufern Ankaras; wie überhaupt der das dörfliche Sozial- und Wirtschaftsgefüge aufbrechende Innovationsprozeß der "Urbanisierung" bereits weit fortgeschritten ist. Die für die Einstufung erforderlichen Indizes (LEITNER 1979) entsprechen den "westeuropäischen" Vorstellungen, etwa die niedrigen Werte der Agrarquote, ferner die der Agrarerwerbsquote (die durchwegs unter 10 % bleiben); darüber hinaus beträgt der Anteil der "Kernstadt-(Aus-)Pendler in allen Orten über 70 %, in einigen sogar 90 % und darüber. In summa handelt es sich um Auspendler-(Schlaf-)dörfer, deren "Arbeits- und Lebenseinheiten" diversen horizontalen und vertikalen Mobilitätsprozessen unterworfen sind. Alle Orte des Stadtkontinuums besitzen Autobus-Kernstadt-Anbindung. Die wachsende Appartementshaus-Durchsetzung belegt Suburbanisierungsvorgänge, die wiederum zu Bevölkerungs-Wanderungsgewinnen führen.

Die *urbanisierte Zone* ist gegenwärtig noch durch eine relativ extensive Raumnutzung charakterisiert. Dies hängt mit den orographischen Gegebenheiten zusammen. So sind rings um die anatolische Metropole die Neogentafeln stark zertalt. Meist längsgefaltete

Legende zu Abb. 1:

- Kernstadt
- Ergänzungsgebiet
- Urbanisierte Zone
- Randzone
- Äußere Randzone
- ☉ Konkurrenzzone m.d. Nachbar-l
- /// (schwacher) Einfluß a.d. Nachbar-l
- **** Straße
- Eisenbahn

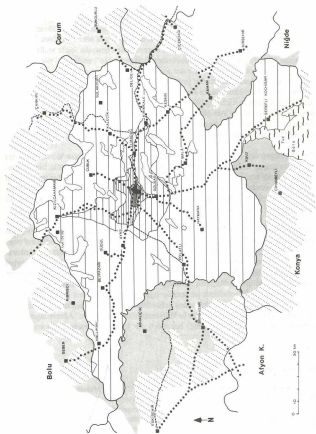


Abb. 1: Stadtregion von Ankara (Entwurf: W. LEITNER 1988)

Kettengebirgsstränge säumen die sich NO/SO haltenden Becken. Das mannigfaltig reliefierte Gebiet unterliegt daher einer W-O-Ausrichtung, unter anderem durch den Hatip Çay, vor allem aber durch den Ankarafluß, der weitausholend um den Abdüsselim Dağı (1.603 m) dem Sakarya zustrebt und das Becken von Ankara nach W öffnet. Besiedelt sind aber nicht nur die holozänen Tal- und Beckenböden bzw. die leicht welligen Neogentafeln, sondern auch Hänge paläozoischer "Steppenberge", an denen Teile geschlossener Orte emporklettern. Dies ist der Fall zu beiden Seiten der Schnellstraße nach Samsun. Urbanisierte Gemeinden (mit hohen Ankara-Auspendler-Anteilen) trifft man ostwärts bis zu der 42 km von der Kernstadt entfernten kasaba Elmadağ (17.019 Einwohner, 1985), weiters in Richtung NO über den 1. Çubuk-Stausee hinaus bis zum neuen internationalen Flughafen. Am deutlichsten ist die Urbanisierung vom Innovationszentrum Ankara aus in Richtung W ausgeprägt, vor allem um die şehir Sincan (50.869 Einwohner) und um die kasaba Yenikent (4.170 Einwohner), desgleichen in der Mündung ova.

Die Platzierung von Industrien und Gewerbebetrieben führte auch zur Verstärkung des Siedlungswesens südlich der Kernstadt über den Emir- und Moğangözü hinaus einschließlich der kasaba Gölbaşı (18.262 Einwohner). Im Süden findet das urbanisierte "Vorfeld" Ankaras seine natürliche Begrenzung durch einen steilen Geländeanstieg, der durch die Ausläufer der aus mesozoischen Kalk bestehenden Elma dağları (1.542 m) hervorgerufen wird.

Die Randzonen Ankaras: Die Grenzen der inneren und die der äußeren Peripherie wurden teils aufgrund qualifizierender oder quantifizierender Indizes fixiert, teils mußte auf (nur) ein Einzelindiz zurückgegriffen werden. In der inneren Peripherie hält der Ankara-(Aus-)Pendleranteil immer noch über 20 % (der wohnhaft Beschäftigten) - allerdings bei Addition der Marktfahrer. Da es sich um abgeschwächte auf die Kernstadt bezogene raumdistanzielle Intensitätszonen handelt, spielen ferner die Zonendurchschnittswerte eine Rolle. Große Unterschiede im sozialgeographischen Verhalten treten jedoch zwischen den Dorfbewohnern an den neuen Schnellstraßen (und Entwicklungsachsen) bzw. denen der Beckenränder auf. Köyler (= Hilfszentren) in besonderen "Abseitslagen" (und geringer Siedlungstransformation) bekunden nur jeweils schwache "Ankara-Anbin-

Legende zu Abb. 2:

- 1. Ordnung - Metropole (mit den İlçeler Altındağ, Çankaya, Mamak und Yenimahalle)
- 2. Ordnung - İl - Hauptort (Oberzentrum = alle repräsentativen Dienste und Einrichtungen, Universität/Hochschule nicht voll ausgebaut)
- 2./3. Ordnung - "Vierel-Hauptort" (mit Dominanz über mehrere İlçeler)
- 3. Ordnung - İlçeler (Distrikts-Hauptort - Mittelzentrum)
- 4. Ordnung - Bucaklar (Unterdistrikts-Hauptort - Unterzentrum)
- 5. Ordnung - Köyler (Hilfszentren)

■ Dominanz der Metropole

—o Linien gleicher Entfernung in km

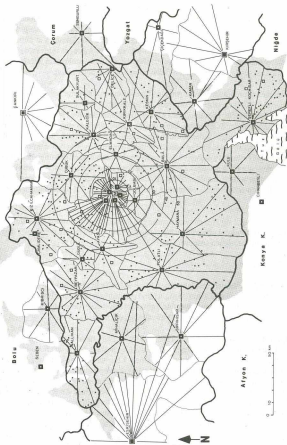


Abb. 2: Stadtregion von Ankara - zentralörtliches Gefüge (Entwurf: W. LEITNER 1989)

dung". Die innere Randzone reicht (ca. 52 km) westwärts bis knapp vor die kasaba Ayaş (6.936 Einwohner) und (etwa 85 km) nordwärts - im Tal des Ovaçay an der Autobahn nach İstanbul - bis zur kasaba Kızılcahamam (10.796 Einwohner). Ostwärts zu markiert die büyük şehir Kırıkkale (208.018 Einwohner) die Grenze. Diese "Viertelhauptstadt"⁴⁰ (vgl. Abb. 1 und 2) wurde in die innere Randzone einbezogen, da ihre eisen- und metallverarbeitenden Betriebe, vornehmlich aber die waffenherstellenden Werke vielfältige (militärische) Interaktionen zum Gravitationszentrum unterhalten.

Was die äußere Randzone der Ankara-(Stadt-)Region anbelangt, sei vermerkt, daß diese über die Provinzgrenze in Form von Ausstülpungen oder durch Vorrücken in breiter Front hinausreicht. Die räumliche Größe des inneranatolischen Plateaus gestattet ein weites Ausholen der Stadtregion. Der von der Hauptstadt ausgehende Impuls führte aber auch zum Vordringen in das nördliche Randgebirge. Dies läßt sich für die Täler und Übergänge der Koroğlu dağları belegen, z.B. längs der Straßen (von Nallıhan aus) nach Adapazarı und Bolu, desgleichen an der Transversalen nach İstanbul bis über die Paßhöhe von Gerede (kurz vor Yeniçağa). Damit erreicht der Verflechtungsraum Ankara nicht nur die Pontischen Ketten, sondern findet Anschluß an die nördliche Gebirgsrandstraße bzw. "Paphlagonische Route". Ähnliches gilt für den NO, im Tal des Kızılırmak (Richtung Çorum).

In Abbildung 2 sind für die Stadtregion von Ankara die inliegenden Zentralen Orte und die mit Ankara konkurrierenden benachbarten Zentren mit ihren schematisch dargestellten Einzugsbereichen ausgewiesen.

3.2. İstanbul

Die *Kernstadt* besteht aus den europäischen (rumelischen) Halbinseln - Stambul (bis zur "Landmauer"), Galata/Pera/Beyoğlu (am Bosporusufer nordwärts bis Beşiktaş, etwa bis zur Boğaziçi-Brückenauffahrt) und Teilen der asiatischen (anadolu) Halbinsel Üsküdar mit entsprechend "dreigeteilter" Verwaltung (vgl. Abb. 3).

Im Vergleich zu 1977/78 (LEITNER 1978, S. 364) rückte der Kernstadtbereich von Üsküdar aus in Richtung SO nach Kadıköy, Haydarpaşa, Moda und Fenerbahçe vor. Die kulturökologisch (historisch) gewachsenen Kernstadtgebiete unterliegen vielfältigen Strukturänderungen. Dies betrifft vornehmlich den traditionellen Geschäftsbereich (Kapalı Çarşı - Offener Bazar - Mısır Çarşısı). Im übrigen wandelten sich alle Riedelfirststraßen (LEITNER 1965) im Konnex und als sichtbarer Ausdruck der Cityausbreitung bzw. -verstärkung zu "Geschäftsstraßen-CBDs". Ein Verwaltungsviertel kristallisierte sich beim Belediye (Rathaus) in Aksaray heraus. Verkehrsorientierte Nebencities entstanden um die Schiffsanliegeplätze in Beşiktaş und Üsküdar. Verkehrsgebundenheit bekunden darüber hinaus die neuen Nachbarschaftszentren in Aksaray (im Haltestellen- und Umsteigebereich der Massenverkehrsmittel) und vor dem ehemaligen "Kanonentor" der "Landmauer" (am Anfang der Londra Asfaltı) im Areal des großen Autobusbahnhofes, dem ein riesiger "Industriepark" (= mit reparierenden und handelnden Betrieben) ange-

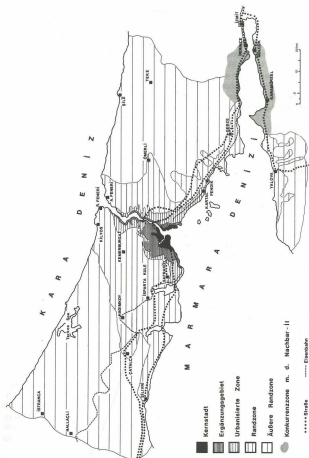


Abb. 3: Stadtregion von Istanbul (Entwurf: W. LEITNER 1989)

geschlossen wurde. Ein randliches Geschäftszentrum bzw. Geschäftszeilen an den Ausfallstraßen ("ribbon developments") sind im Konnex mit der 1988 eröffneten zweiten ("Fâtiḥ-") Bosphorusbrücke bei der Abfahrt Levent/Şişli (auf der Peraplatte) vorgesehen. Die Strukturänderungen in der Kernstadt schreiten rasch voran. Der "Bevölkerungskrafter" der İstiklâl-Cumhuriyet Caddesi (Pera aufwärts Richtung Şişli) weitet sich aus. Gleichzeitig kommt es zum Einsickern von "Inquilinen" (Unterschicht-Angehörigen), allerdings nur in den abgewohnten Stadtteilen des dem Marmarameer zugewandten Stambul, ferner in Galata/Pera. Der Anteil an Selbständigen im sekundären und tertiären Wirtschaftssektor nimmt weiter zu. Der auffallend geringe Prozentsatz an Oberschichtbevölkerung geht hingegen kontinuierlich zurück.

Als *Ergänzungsgebiet* galten bislang vor allem die Bosphorusufer, ferner die Einschnitte, die vom europäischen (thrakischen) Boğaziçi - Gestade auf die Peraplatte (Bebek, İstinye, Büyükdere) hinaufführen. Das Ergänzungsgebiet breitete sich aber zuletzt besonders auf der Thrakischen Tafel nordwärts nach Çayurbası Büyükdere aus. Dies hängt nicht nur mit den neuen Appartementbezirken (Levent I - IV) zusammen, sondern vornehmlich mit der verstärkten Plazierung von Instituten der Universität und der Technischen Universität (İ.T.U.). Westlich der "Landmauer" stoppt der "Atatürk"-(Groß-)Flughafen die weitere Entfaltung. Nur an der Londra Asfaltu prescht ein Keil (durchsetzt von verkehrsständigen Konsumgüterindustrien und "Möbelanbietern") Richtung Edirne vor. Im allgemeinen handelt es sich um Viertel der Mittelschicht (weniger als 40 % der Lohnempfänger sind Arbeiter). Die Bewohner der Gecekondu(lar) von Gâziosmanpaşa bis Küçükköy und zu beiden Seiten der Haliç-Zubringer Kağıthane- und Alibeysu gehören zu 90 % der sozioökonomischen Grundsicht an. Die Industrie der kaza Eyüp war 1986-1988 großen Veränderungen ausgesetzt. Die Verschmutzer am Oberlauf des Goldenen Horns (Haliç) siedelte man ab, hingegen kam es verstärkt zu Betriebsgründungen in den mahalleler Maltepe, Topçular und Defterdar (NW der "Landmauer").

Auch die *urbanisierte Zone* uferte aus, z.B. auf der europäischen (rumelischen) Seite über den ersten Strandsee des Marmarameeres (Küçük Çekmece) bis zum zweiten, den Büyük Çekmece gölü. Desgleichen gehören die nördlichen Bereiche der Thrakischen und Bithynischen Tafel, nahe dem Schwarzen Meer ihr an. Besonders deutlich kristallisiert sich die urbanisierte Zone neuerdings auf der asiatischen Flanke des Marmarameeres (Golf von İzmit) heraus. Die schmale Strandpartie und die daran anschließenden schwach geneigten, aber stark erodierten (zum Teil von Gecekondu besetzten) Hänge der Bithynischen Platte von Kızıtoprak - Göztepe - Bostancı - Erenköy - Maltepe - Kartal - Pendik unterlagen der größten gesamtürkischen Industrieentfaltung. Die in drei Zeilen entwickelte "Industriestraße" (Meeresufer - Eisenbahn/alte Ankarastraße - Autobahn) schließt neue Wohnviertel ein. Das sich verdichtende Versorgungsnetz (Mahallemoscheen, Volks- und Mittelschulen, diverse Dienste) erklärt den stark absinkenden Kernstadt-Pendleranteil, hob aber gleichzeitig den bislang unterprivilegierten Bereich auf das Niveau einer "Vorstandzone".

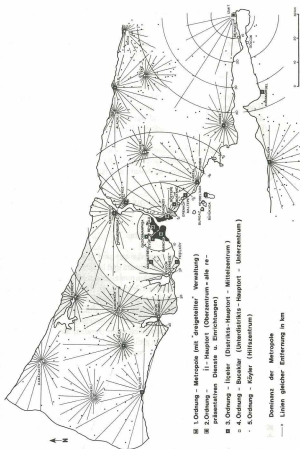


Abb. 4: Stadtregion von İstanbul - zentralörtliches Gefüge (Entwurf: W. LEITNER 1989)

Die *Randzonen İstanbuls* konzentrieren sich nach wie vor auf die europäischen Seite, wo sie sich in breiter Front ausdehnen. Fühlerförmig überrollt die innere Randzone (bis 10 % Kernstadt-Pendleranteile) von Hadımköy aus (an der "Balkanbahn") Çatalca und am Marmarameer-Gestade (entlang der Schnellstraße) den aufstrebenden Badeort Silivri. Die äußere Randzone brach längst in die Nachbarprovinz Tekirdağ ein und rückte von der şehir Çerkesköy (17.902 Einwohner, 1985) NW-wärts nach der kasaba Saray bzw. SW-wärts nach der şehir Çorlu (84.124 Einwohner) vor. Aus den zuletzt genannten Umlandsgemeinden fahren noch viele Tagespendler nach İstanbul. Die östliche (asiatische) Randzone wird bei Hereke an der weiteren Entfaltung behindert. Die gekippte und direkt an den Golf von İzmit herantretende Bithynische Scholle läßt nur die Eisen- und Autobahntrasse zu. Die Zementfabrik und das berühmte Teppichdorf Hereke (7.227 Einwohner) werden jedoch noch zur (äußeren) Randzone İstanbuls gerechnet.

Abbildung 4 zeigt - in gleicher Vorgangsweise, wie für Ankara (vgl. oben) - die inliegenden und randlichen Zentralen Orte der Stadtregion von İstanbul. Bei einer Gegenüberstellung der Stadtregionen von Ankara und İstanbul beachte man die unterschiedlichen Maßstäbe.

4. DIE ZENTRALÖRTLICHEN EINZUGSBEREICHE VON ANKARA UND İSTANBUL IM VERGLEICH

4.1. Dominanzbereiche von Ankara und İstanbul

Die wichtigen Ergebnisse dieses Forschungsganges sind in 6 Karten dargestellt. Sie zeigen jeweils Dominanz⁷⁹ und Einfluß von Ankara und İstanbul - hierarchisch gereiht - in den 67 türkischen Provinzen sowie die Konkurrenz zu anderen hochrangigen Zentralen Orten. In Abbildung 5 wurden erfaßt Banken (Geldwesen), Versicherungen, Reiseagenturen, Genossenschaften, Flug- und Schiffstransport, Lagerhaltung, ferner der Gesundheitssektor. Bei den aufgezählten offiziellen und wirtschaftlichen Diensten überdeckt İstanbul den Gesamtstaat, sieht man von den zwei inneranatolischen Provinzen, der Provinz Ankara und dem nach Osten anschließenden (ruralen) Yozgat, ab. İstanbul dominiert die (Planungs-)Region Marmara, greift aber auch mit den Provinzen Bilecek, Sakarya, Bolu und Zonguldak in die Schwarzmeerregion (Karadeniz Bölgesi) bzw. mit Eskişehir ins westliche Inneranatolien und mit den İller Balıkesir und Kütahya in die Ägäis Region aus. Insgesamt wurden (1985) demnach in den genannten Diensten rund 13,8 Mio. Einwohner Menschen direkt von İstanbul versorgt (bei einer städtischen Bevölkerung von rund 7 Mio. Einwohner). Ankara bediente vergleichsweise (1985) in den herangezogenen wirtschaftlichen und offiziellen Diensten rund 3,8 Mio. Personen (davon rund 2,3 Mio. städtische Bevölkerung). Nur in Inneranatolien hält Ankara (nach İstanbul) den 2. Platz. Die (hochrangigen) Zentralen Orte İzmir und Adana drängen die türkische Hauptstadt in der Ägäis-, weiters in der Akdeniz-(Südl. Mittelmeer-Region) und in der SO-Anatolien-Region (Taurusvorland, einschließlich der südöstlichen Taurusvorberge) in die dritte Position.

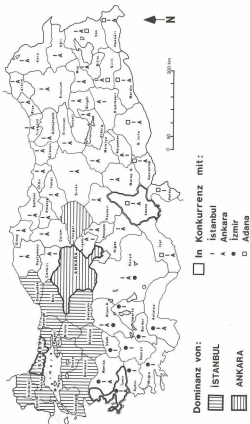


Abb. 5: Dominanz und Einfluß von Istanbul-Ankara. In den 67 Provinzen - hierarchisch gereiht bei Banken, Versicherungen, Genossenschaften / Flugtransport / Reiseagenturen, Schiffsverkehr / Lagerhaltung / Gesundheitsdiensten (Entwurf W. LEITNER)

Abbildung 6 belegt die Dominanz İstanbuls im Handel mit Textilien, Schuhen, Maschinen, Lebensmitteln, weiters beim Möbelhandel, Holz und Konstruktionsmaterial. Der "volle" Versorgungsbereich rechnete 1985 10,604.602 Einwohner, davon 7,014.865 städtische Bevölkerung. Auch bei dieser Dienstereihung kann İstanbul als höchstrangiges Zentrum betrachtet werden. Ihr Einfluß ist besonders deutlich (oft bis 50 %) in der Schwarzmeer-Region und in Ostanatolien eruiierbar. Von den 67 Provinzen fallen nur zwei aus dem Rahmen, nämlich Hatay (im SO, am Golf von İskenderun) und Gaziantep (im westlichen Taurusvorland). In beiden bleibt der Prozentanteil unter 20. Die örtliche Konkurrenz der Hafenorte İzmir, Samsun, Mersin (İçel) und İskenderun macht sich allerdings bemerkbar. Aber selbst in deren Netzen rangiert İstanbul an 2. oder 3. Stelle. Hingegen gelang es Ankara trotz der guten "Verkehrsausrüstung" nicht¹⁾ - den Einfluß İstanbuls einzudämmen. Mit Ausnahme der Provinz Kastamonu (im W der Schwarzmeer-Region) und der eigenen Provinz, in denen hierarchisch die türkische Hauptstadt den ersten Rang einnimmt und in denen ihr Anteil ca. 40 % beträgt, überwiegen in den inner- und ostanatolischen İller (die in Abb. 6 dargestellten) Versorgungsverflechtungen mit İstanbul. Bei den Ägäis-Provinzen İzmir, Manisa, Aydın, Muğla, ferner den Provinzen des südlichen Mittelmeeres Antalya, İçel und Hatay kann der Einfluß Ankaras als sehr schwach ausgeprägt bezeichnet werden; in Gaziantep, Urfa (Şanlıurfa) und Hakkari (SO Ostanatolien) ist er überhaupt nicht feststellbar.

Abbildung 7, die sich ausschließlich mit dem Großhandel, d.h. genauer mit dem aus dem Großhandel erzielten Erlösen, beschäftigt, läßt die Versorgungsnetze der bereichsbildenden Zentren İstanbul - Ankara anschaulich hervortreten. Von İstanbul waren 1985 12 Provinzen (mit 11,558.906 Einwohner, bei 6,782.019 städtischer Bevölkerung) "abhängig". Ankaras Dominanz umfaßte ebenfalls 12, flächenmäßig sogar größere Provinzen (mit 8,708.107 Einwohner, davon 3,089.566 Urbanbevölkerung). Dennoch kann keine der rivalisierenden höchstrangigen Zentralen Orte der Türkei (beim Sektor Großhandel) als nationales Zentrum gelten. Zu stark ist die Konkurrenz der Hafen- (und "Selbstversorger")-städte İzmir, Mersin (İçel), İskenderun (Hatay) im W und S bzw. von Trabzon an der östlichen Schwarzmeerküste, ferner auch die der lokalen Oberzentren Erzurum im östlichen Hochland, weiters von Diyarbakır und Şanlıurfa im Taurusvorland. Die ausgewählten typischen Dienste und Einrichtungen des Großhandels machen aber auch das multifunktionale Raumgitter des Staates sichtbar. Darüber hinaus spiegelt das Beispiel des zentralörtlichen Bereiches İstanbul die Dynamik in Richtung Eigenständigkeit der Provinzhauptstädte Bursa und Balıkesir wider. Bursa baut eine eigene Region auf und Balıkesir gerät, vor allem durch den Fruchthandel, mehr und mehr in den Sog von İzmir. Durch eine gezielte Dezentralisierungsstrategie, durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, durch die Ansiedelung von Industriebetrieben in Sanayi Çarşısı ("Industriepark") und durch die Steigerung des Fremdenverkehrs geht das Nachfragevolumen an den "anliegenden" Zentralen Orten zurück. Vor allem der Fahrzeughandel schuf neue Abhängigkeiten. Verkaufte Bursa 1975 noch über 50 % seiner PKWs nach İstanbul ("Kernstadt" der Planungsregion), so ist durch das Anheben des sozio-ökonomischen Niveaus Ost und Südostanatoliens der Verkauf der PKW-Typen "Murat"- und "Anadol" in alle größeren türkischen Zentralen Orte beachtlich angestiegen; als Folge davon sank der Anteil von İstanbul am Bursaer Autohandel stark ab (1987 unter 30 %).

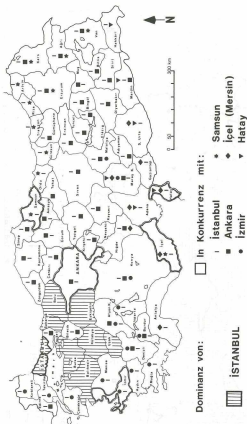


Abb. 6: Dominanz und Einfluß von İstanbul-Ankara. In den 67 Provinzen - hierarchisch gereiht bei Elektrizität-, Wasser- und Gasversorgung / Handel mit Textilien, Schuhen, Lebensmitteln / Handel mit Möbel, Holz, Konstruktionsmaterial, Maschinen / Seetransport (Entwurf: W. LEITNER)

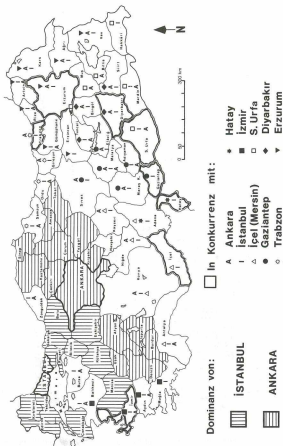


Abb. 7: Dominanz und Einfluß von Istanbul-Ankara. In den 67 Provinzen - hierarchisch gereiht beim Sektor Großhandel (Entwurf: W. LEITNER)

Abbildung 8 befaßt sich mit den Sektoren Nachrichten, Fernsprechwesen, Personal-Service, weiters mit dem Eisenbahn- und Straßentransport. Bei diesen signifikanten Diensten weist Ankara - bedingt durch die gute Verkehrsausrüstung und den enormen Versorgungsbedarf - einen größeren Aktionsraum auf als Istanbul. Die Hauptstadt kontrolliert den Kern und den Südwesten Inneranatoliens, erreicht aber auch über Tokat und Ordu die Gestade des Schwarzen Meeres. Der Einfluß auf Ostanatolien hält sich in Grenzen, auf das Taurusvorland ist er sogar sehr gering. Immerhin "beherrscht" die Metropole Ankara 9 Provinzen (mit 7.485.298 Einwohner, bei einer städtischen Bevölkerung von 2.909.208). Dagegen bringt es Istanbul "nur" auf 4 İller (mit 6.993.157 Einwohner, bei einer allerdings größeren Urbanbevölkerung von 5.627.064).

Für die Abbildung 9 wurden Indizien verwendet, die nicht die (gegenwärtige) Konsumentenstruktur zur Grundlage haben. Es handelt sich um wichtige Repräsentanten des öffentlichen und offiziellen Dienstekataloges, um Unterricht, Forschung und Lehre an Universitäten und Hochschulen, um die Kammern, um religiöse Funktionen, ferner um die Begleitdienste des Baurwesens (Errichtung von Amtsgebäuden, Spitälern, Schulen, Moscheen etc.; der Wohnungsbau wurde mitbewertet, sofern er einer staatlichen Subvention unterlag). Klarer als die vorangegangenen Darstellungen arbeitet die Abbildung 9 den großen Dominanzbereich Istanbul heraus. Diese "regiert" bei den hier verwendeten Sektoren fast den gesamten Westen des Staates. Insgesamt sind es 16 Provinzen (das waren 1985 14.169.276 Einwohner, bei einer Urbanbevölkerung von 7.563.293). Darüber hinaus zeigt sich der Einfluß Istanbuls vor allem in den Schwarzmeer-Provinzen Zonguldak, Kastamonu, Sinop und Samsun, ferner in den ostanatolischen Hochlandsprovinzen Kars und Ağrı, in denen sie hierarchisch - in Konkurrenz mit den örtlichen Oberzentren - die erste Position belegt. - Ankara überlagert als Diensteanbieter 3 Provinzen (d.h. 4.263.820 Einwohner, davon 2.385.191 städtische Bevölkerung). Zu seinem Einflußgebiet rechnen allerdings 10 bereichsbildende Zentren Inner- und Ostanatoliens, die (bislang) kein eigenes Kerngebiet entwickelten. Es sind dies Konya, Niğde, Kırşehir, Yozgat, Tokat, Sivas, Malatya, Erzurum, Tunceli und Bingöl. Eine auffallend geteilte Zuordnung läßt sich für die Küstenprovinzen (und deren Hauptstädte) Antalya, İçel, Adana und Hatay, desgleichen im Taurusvorland agnostizieren. In diesen Wettbewerbsbereichen kommt dem Verkehrsfaktor besondere Bedeutung zu.

4.2. Einzelne zentralörtliche Funktionen

4.2.1. Verwaltung

Die Transferierung der höchsten zentralörtlichen Administrationsfunktionen von Istanbul nach Ankara im Jahre 1923 machten die ausländischen Diplomaten übrigens nur zögernd mit. Sie überließen die Stambuler Botschaftsgebäude ihren Generalkonsulen, behielten jedoch die Sommervillen am Bosphorus und auf den Prinzeninseln bei. Die Verlagerung der Hauptstadtfunktion(en) findet ihre Reflexion in der physischen Stadtstruktur Ankaras. Mehr als ein halbes Jahrhundert nach Atatürk herrscht noch immer die bürokratische Betriebsamkeit einer "Pionierstadt" U.S.-amerikanischen Zuschnitts. İstan-

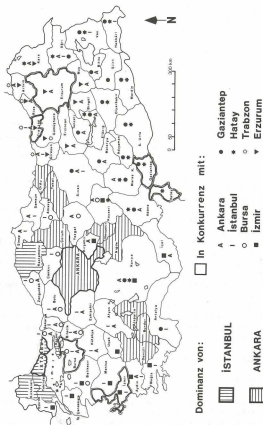


Abb. 8: Dominanz und Einfluß von Istanbul-Ankara. In den 67 Provinzen - hierarchisch gereiht bei Eisenbahntransport/ Straßentransport/ Nachrichten, Fernsprechwesen / Personal-Services (Hotels, Restaurants, türk. Bädern etc.) (Entwurf: W. LEITNER)

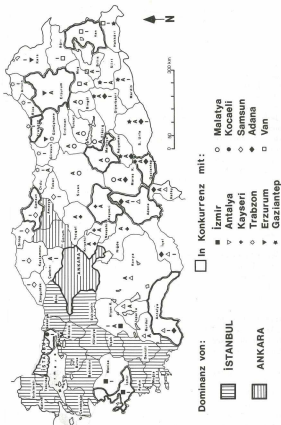


Abb. 9: Dominanz und Einfluß von Istanbul-Ankara. In den 67 Provinzen - hierarchisch gereiht bei Bauwesen (Wohnungen, Amtsgebäude, Spitäler, Schulen, Moscheen und anderen) / Kammern, Körperschaften (Interessenvertretungen) / Unterricht / Relig. Diensten (Entwurf: W. LEITNER)

bul mußte sich mit der zweiten Position und der Funktion als Regionalhauptstadt der "Region Marmara" abfinden.

4.2.2. Kulturelle Einrichtungen

Im Hinblick auf die kulturellen Einrichtungen nimmt die Hauptstadt Ankara den ihr adäquaten höchsten Ausstattungsrang ein. Dies gilt für die (staatliche) *Oper*, die als einziges Musik-Theater der Türkei ein ständiges Ensemble unterhält. Dies gilt ferner für das (staatliche) Ballet und für das *Symphonieorchester* (des Präsidenten). Die gegebene Leader-Position Ankaras im Kulturleben kann auch von jenen nicht wegdiskutiert werden, die Istanbul eine lange Theater- und Operntradition bescheinigen. Das in diesem Zusammenhang zitierte Istanbuler "Atatürk-Center", früher Neue Oper am Taksim meydanı, wird seit Jahren nicht einmal mehr im Stagionebetrieb, sondern nur mehr fallweise (etwa während des sommerlichen "Istanbuler Festivals") bespielt. Daß man dennoch teilhauptstädtische Kulturfunktionen einzulösen bereit ist, korreliert unter anderem mit den ausländischen Kulturzentren, die (ähnlich den hauptstädtischen und in Kooperation mit türkischen Institutionen) ein reiches Veranstaltungsprogramm anbieten. Daran reiht sich ein ausgefeiltes von Banken gesponseries Ausstellungsprogramm.

Beim *Sprechtheater* dominiert Ankara durch das Staatstheater und das Theaterwissenschaftliche Institut. Das Istanbuler Stadttheater und das Ferish Theatrosu sind ob ihrer Kontakte zu westeuropäischen Bühnen von Gewicht.

Der Sektor *Fernsehen* wird von der Hauptstadt Ankara beherrscht, wenngleich betont werden muß, daß die technische Entwicklung von Istanbul ausging. Istanbul verfügt über ein Fernseh-Landes-(Regions-)Studio, ähnlich dem in Erzurum, Adana oder İzmir, allerdings über mehr als zwei Drittel der die Fernsehproduktionen erstellenden Privatfirmen. Darüber hinaus entwickelte sich zur Zeit in Istanbul ein eigenes Privatfernsehen (ODVT).

In der (*Kino-)*Filmbranche ist die Konzentration auf Ankara besonders deutlich ausgeprägt. Dies gilt sowohl für die Synchronisierung eingekaufter ausländischer Erzeugnisse als auch für die Produktion eigener (rein) türkischer Filme; sieht man von Auftragsvergabe(n) an private Hersteller ab.

Im Hinblick auf die (hoch- und höchstrangige) Versorgung mit Diensten des *Bildungswesens* ist Istanbul der erste Platz einzuräumen. Bis in die 60er Jahre unseres Jahrhunderts galt Istanbul konkurrenzlos als "geistiges Zentrum" der Türkei. Davon kann längst nicht mehr die Rede sein, zumal im Bildungsbereich sich einerseits eine effiziente auf die Hauptstadt Ankara hin orientierte Organisation als erforderlich erwies, und andererseits nach dem "Zentralen-Orte-Modell" der Neugründung von *Universitäten* besondere Relevanz zukam. Mit 100.234 Studenten (26 % der Türkei, in 63 Fakultäten) rangierte 1986 Istanbul vor Ankara (mit 69.632; 18 %, in 35 Fakultäten); 1985/86 meldeten die fünf Universitäten in Istanbul 12.567 Studienabschlüsse (31 % aller türkischen Hochschulen); an den drei Hauptstadt-Universitäten graduierten 1985/86 9.509 (23 %) (vgl. Tabelle 1a

	Studenten- zahl	Lehrpersonal 1985/86	Graduierte
Hacettepe Univ. Ankara, 10 Fak.	21.589	2.301	3.315
Ankara Univ., 17. Fak.	32.205	2.001	4.608
Middle East Technical Uni- versity Ankara, 8 Fak.	15.838	1.408	1.586
Summe	69.632	5.710	9.509

Tabelle 1a: Universitäten in Ankara (1986)

	Studenten- zahl	Lehrpersonal 1985/86	Graduierte
İstanbul Üniversitesi, 20 Fak.	37.439	2.473	5.095
Boğaziçi Üniversitesi (Bosporus Univ.), 6 Fak.	5.022	483	605
Marmara Üniversitesi (Wirtschaft), 13 Fak.	15.640	940	2.739
Mimar Sinan Üniversitesi (Bildende Künste), 4 Fak.	2.529	334	382
Yıldız Üniversitesi (Sterne- Univ.-nach dem Schloßnamen am Bosporus), 6 Fak.	12.326	651	1.131
İstanbul Teknik Üniversitesi, 14 Fak.	17.278	1.345	2.615
Summe	100.234	6.226	12.567

Tabelle 1b: Universitäten in İstanbul (1986)

und b). Über den Einzugsbereich der beiden Hochschulstandorte kann keine Aussage gemacht werden. Dies liegt am Selektionssystem der Aufnahme-Werber, das die Gymnasien bzw. Fachschul-Abgänger in einem EDV-gesteuerten Punkteverfahren aussiebt und nach Maßgabe der (vorhandenen) Studienplätze zuweist.⁹⁾ Die kosmopolitische Rolle İstanbuls ist vor allem auf dem Bildungssektor (noch) deutlich spürbar. In der Hauptstadt des alten Reiches entwickelte sich jener Lyzeen-Typ elitären Charakters, der bis zum Beginn der "Alphabetisierungs-Ära" (Gesetz Nr. 1353, 1928) nur der Jugend der damaligen Führungsschicht zugänglich war. Der modifizierte Bildungsauftrag und die Zulassung über eine Aufnahmeprüfung durch die türkischen Schulbehörden änderte allerdings nichts an der Beliebtheit der İstanbuler (Auslands-) "Colleges" (kolej). Als Prestige- bzw. Eliteschulen¹⁰⁾ gelten das Galatasaray Lisesi (die ehemalige Prinzenschule), die "Deutsche Schule" (erkek lisesi), die "Österreichische (St. Georgs-) Schule" (Gymnasium und Handelsakademie), das U.S.-amerikanische Robert College, ferner die Italienische-, die Französische Schule und private türkische kolejler.

Abschließend sei noch auf *Kongresse/Symposien* und *Museen* verwiesen. Beide konkurrierenden Metropolen stellen beliebte Tagungsorte dar. İstanbul führt jedoch eindeutig in der Gesamtrechnung vor Ankara, und zwar sowohl nach der Zahl der Veranstaltungen als auch nach jener der Teilnehmer, vor allem was die Anzahl der ausländischen Gäste anbelangt. Bei dieser vergleichenden Wertung schlagen "Tourismus- und "Kulturboom" und die entsprechende infrastrukturelle Ausstattung durch. Was die Museen betrifft, sollte von einer Einschätzung Abstand genommen werden, zumal die Interessenslage zu different ist. Wer Einblick in die Frühgeschichte der Menschheit gewinnen will, kann sich nur im "Museum der Anatolischen Kulturen" (früher Hethiter-Museum) in Ankara orientieren, hingegen wird der Bewunderer der byzantinischen und osmanischen Kultur in İstanbul vor Ort seine Studien betreiben können. Es lassen sich die Schätze des Topkapı Sarayı-Museums eben nicht mit den Ausgrabungskostbarkeiten der Ankara-Museen hochrechnen. Kalkuliert man indes den "Freizeitwert" in kultureller und "stadtländschaftlicher" Hinsicht ein, schlägt das Pendel zugunsten İstanbuls aus.

4.2.3. Dienste des Gesundheitswesens

Einen ersten Einblick in das Gesundheitswesen zeigt die Zuordnung der Ärzte in administrativer Sicht:¹¹⁾

- Ärzte des Ministeriums für Gesundheit und sozialen Beistand (in Ankara 40,1 %, in İstanbul 32,8 %),
- Ärzte der übrigen Ministerien (in Ankara 7,3 %, in İstanbul 5,6 %),
- Ärzte der Universitäten (in Ankara 20,1 %, in İstanbul 23,7 %),
- Ärzte der städtischen Einrichtungen (in Ankara 0,4 %, in İstanbul 0,3 %),
- Ärzte des privaten Sektors (in Ankara 4,7 %, in İstanbul 11,3 %).

In bezug auf die Krankenhäuser muß zunächst betont werden, daß von der Republikgründung bis zum Zweiten Weltkrieg, Spitäler ausschließlich in Ankara gebaut worden sind.

		1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Ankara									
öffentlich	A	43	42	43	33	34	37	35	35
	B	11.244	11.438	11.507	11.697	11.618	11.754	11.671	12.356
privat	A	3	3	3	3	5	5	7	7
	B	70	70	70	78	266	129	259	259
İstanbul									
öffentlich	A	50	54	53	48	47	46	48	49
	B	23.108	24.421	22.085	21.522	22.036	22.128	22.772	23.677
privat	A	34	35	35	36	38	42	43	41
	B	2.420	2.401	2.368	2.310	2.629	2.761	2.768	2.737

A - Zahl der Spitäler, B - Bettenanzahl

		1979	1980	1981	1982	1983 (4)	1984 (4)	1985	1986
Ankara									
	A	3.049	3.155	3.289	3.309	3.702	262	3.795	3.059
	B	2.379	2.308	2.546	2.693	2.378	976	2.703	2.985
	C	1.328	1.338	1.277	1.290	94	112	1.652	1.531
	D	3.370	4.168	4.358	4.844	3.396	2.884	4.029	3.948
	E	2.019	2.130	2.077	1.992	954	854	1.279	1.348
	F	791	813	657	651	586	703	996	982
İstanbul									
	A	5.461	5.669	5.829	5.804	6.713	334	6.955	6.973
	B	2.173	2.203	2.484	2.536	3.271	853	3.666	3.595
	C	2.267	2.370	2.298	2.301	99	124	2.480	2.667
	D	3.668	4.065	4.471	4.971	4.697	2.842	4.950	4.486
	E	1.933	1.928	1.939	1.942	404	375	1.134	1.072
	F	884	919	879	816	476	546	956	990

A - Facharzt, B - Praktiker, C - Dentist, D - Krankenschwester, E - Techn. Ass., F - Hebamme

		1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Ankara									
	A	511	502	526	635	713	772	820	891
	B	2.603	2.650	2.552	1.707	220	230	1.099	1.494
İstanbul									
	A	1.514	1.448	1.528	2.479	1.889	2.025	2.133	2.272
	B	2.180	2.222	2.103	2.058	152	141	2.508	2.812

A - Zahl der Apotheken, B - Zahl der Apotheker (nach Provinzen)

* Quelle: Türkiye İstatistik Yılı, 1987, S. 93-114.

Tabelle 2: Entwicklung des Gesundheitswesens in Ankara und İstanbul

İstanbul hatte sich mit den aus der Osmanischen Ära stammenden (historischen) Sozialeinrichtungen (zunächst) zu begnügen. Im Jahre 1947 erstellte das Ministerium für Gesundheitswesen und Sozialfürsorge einen 10-Jahresplan, der insbesondere auch den Krankenhausbau in Istanbul berücksichtigte. Daraus resultierte im Jahre 1972 für Istanbul eine Bettenziffer von 7,3 für 1.000 Einwohner. Gegenwärtig (1986) hat Istanbul 26.000 Betten für 5 Mio. Einwohner (Planungsregion "Thrakien"). Die Bettenziffer auf 1.000 Einwohner beträgt demnach 5,2 (vgl. Provinz-Statistik).

Ankara hatte 1986 ca. 12.000 Betten, was einer Bettenziffer von 3,6 auf 1.000 Einwohner in der Großstadregion entspricht. Beide Metropolen leiden demnach unter einem enormen Bettenmangel. Immer wieder holt aber die rasch zunehmende Einwohnerzahl die Krankenhausplanung ein. In puncto Proportion der Einwohner zur Anzahl der Ärzte existieren zwischen Ankara und Istanbul jedoch keine großen Unterschiede. Im "Versorgungsbereich" Ankara beläuft sich die Ärzterate auf 546; im "thrakischen Bereich" Istanbuls auf 483 (je 1.000 Einwohner). Da die Krankenanstalten der beiden Metropolen überregionale Aufgaben zu erfüllen haben, nimmt es nicht wunder, daß es bei stationären Fällen zu unvermeidlichen "Engpässen" kommt. Der Krankeneinzugsbereich der beiden "Spitalsorte" ist kongruent mit der jeweiligen Region, eine für die Zentralitätsforschung keineswegs überraschende Situation. Private Spitäler nehmen allerdings Patienten aus der gesamten Türkei auf. Dies läßt sich am Beispiel des österreichischen St. Georgs Spitals in Istanbul/Karaköy belegen.

4.2.4. Großhandel, Banken und andere Wirtschaftsfunktionen

Da die Verwaltungsstrukturen in der Türkei nach wie vor eine zentralistische Ausprägung bekunden, sind - im Sinne der Attraktivität der Hauptstadt - alle höchstrangigen Handels- und sonstigen Wirtschaftsadministrationen in Ankara situiert. Dies gilt für die Zentralbanken bzw. das gesamte Bank- und Finanzwesen, für die Kammern, die Gewerkschaft, die Versicherungen und darüber hinaus für die Hauptbüros der wichtigsten nationalen Erzeugungsbetriebe und für multinationale Industriekonzerne. Istanbul ist ein bedeutendes Einkaufszentrum. Bei Befragungen stellte sich heraus, daß der Standort Istanbul unangefochten in der "Kaufbeurteilung" Thrakiens und Westanatoliens (gewohnheitsmäßig) gleich blieb oder sogar in der Beliebtheitskurve anstieg. Durch die neugeschaffenen Erreichbarkeitsverhältnisse (Flugverbindungen nach fast allen Provinz-Hauptstädten)¹² und die Zunahme der Konsumentenansprüche weitete sich der Käuferinzugsbereich auf den Gesamtstaat aus. Besondere externe Effekte stellen in Istanbul - neben der "örtlichen Fixierung eines bestimmten Bewußtseinszusammenhangs" (MITTERAUER 1971) und der damit korrelierenden touristischen Anziehungskraft - zwei hochrangige Dienste dar: die Börse und der Basar.

Letzterer spielt einerseits im Detailverkauf (für die Unter- und Teile der Mittelschicht der "Bosporus-Region", weiters für "Touristen", insbesondere die des Ostblocks und der arabischen Länder), und andererseits im En-Gros-Verkauf über die "Basarbetriebe", in deren Auftragsbüchern Kunden aus allen Teilen des Gesamtstaates vermerkt sind, eine

beachtliche Rolle. Wachsende Bedeutung gewannen auch die sogenannten "Kontaktvorteile", wie es das große Management bzw. der Verbund zwischen Dienstleistungen und Industrie mit sich bringen, an Gewicht.

Im Kontext der vorliegenden Untersuchung muß aber auch auf die Dynamik der zentralen Dienste, auch im Zusammenhang mit dem Dienstleistungsbedarf der Wirtschaft eingegangen werden. Diesbezüglich hat İstanbul die größte Dynamik, weil seine "Agglomerationsvorteile" (gegenüber Ankara), so die Verkehrsausrüstung, die Hafenfunktion und die Industriefunktion, besonders zum Tragen kommen.

Die Hafengruppe İstanbul²⁰ genügt nicht nur dem regionalen Handel (LEITNER 1978), sondern dem Güter- und Personentransfer der (Planungs-)Region Marmara und weiten Teilen Inneranatoliens. Die Dominanz İstanbuls als Zentraler Ort wird besonders durch die Industriefunktion unterstrichen, die im Gesamtstaat wirksam ist und mithin aus allen Regionen hochqualifizierte Arbeitskräfte anzieht: Bei einer statistischen Konfrontation ergibt sich folgendes Bild:

Industriebetriebe	(Anzahl)
Ankara 631	(6,6 % der Türkei)
İstanbul 4.384	(46,2 % der Türkei)
Industriebeschäftigte	
Ankara 44.203	(5,4 % der Türkei)
İstanbul 254.459	(31,1 % der Türkei)
Industriedichte	(Beschäftigte/Fläche)
Ankara	1,39
İstanbul	44,47
Industriebesatz	(Beschäftigte x 1000/Bevölkerung)
Ankara	15,48
İstanbul	53,66

Quelle: 1981 Annual Manufacturing Industry Statistics. Ankara 1983, S. 61-99.

Tabelle 3: Die Industrie in Ankara und İstanbul

Nach dem Tätigkeitsbericht des İstanbuler Stadtamtes 1987 sank der Prozent-Anteil der İstanbuler Industriebeschäftigten am Gesamtbeschäftigtenstand der türkischen Industrie 1986 auf 28,8 %. Aus dieser Sicht hat man İstanbul als "funktionell-gemischtes Oberzentrum" bezeichnet, unter besonderer Betonung der Zusatzfunktion "Industrie". Die Industrie İstanbuls zeigt ein ungemein aufgefächertes Branchenspektrum, wobei die standortdynamische Bilanz enorme Betriebszuwächse auch in modernen Industriebranchen (Elektronik) bekundet. Die industrielle Neugründungstätigkeit konzentriert sich in erster Linie auf den östlichen Marmara-Ufer-Abschnitt. Auch die Betriebsverlagerungen - durch Absiedlung der "Goldenen Horn-Industriezone" - führ(t)en zur Industrieverstärkung, vornehmlich im Ballungs-Korridor Kartal-İzmit.

Die einerseits im nationalökonomischen Bereich gesetzten Maßnahmen und die andererseits wesentlich ungünstigeren Standortfaktoren ließen hingegen in Ankara im wesentlichen nur die Konsumgüterindustrie aufkommen. Demnach gilt die Hauptstadt nur bedingt als Industrieort; doch wird vieles durch den Vorbehalt aufgewogen, einzelne Dienste, wie Auslandsgeschäfte, Kreditbeschaffung, Steuer, und spezielle Beratung in der "Staatszentrale" nachfragen zu müssen.

4.2.5. Tourismus

In beiden Metropolen entwickelt sich der Fremdenverkehr zu einem tragendem Wirtschaftsfaktor. Wenn heute nach London, Paris, Rom und Wien, İstanbul das meistbegehrte Ziel im europäischen Städtetourismus ist, kann dies auf die wiedergewonnene Attraktivität von İstanbul zurückgeführt werden, worunter auch das in Qualität und Quantität verbesserte Hotelangebot fällt. Dabei sollten aber nicht die Probleme übersehen werden, die der Reiseverkehr (besonders der auf den Basar hin orientierte "Tagestourismus") auslöst, oder die Grund-, Haus- bzw. Appartement-Ankaufswelle in İstanbul.

Der statistische Vergleich der beiden internationalen Airports, Atatürk-Flughafen (früher Yeşilköy) - İstanbul und Esenboğa-Ankara wirft ein Schlaglicht auf den Inländer- und Ausländerreiseverkehr. Im Flughafen İstanbul wurden 1988 rund 6 Mio. Passagiere (davon 3,6 Mio. Ausländer) abgefertigt, im Airport (hava limanı) Ankara 2,5 Mio. (davon 1 Million Touristen).

5. ZUSAMMENFASSUNG

Aufgrund umfangreicher eigener Untersuchungen über die Ausbildung der Großstadtreigionen von Ankara, der neuen Hauptstadt der Türkei, und İstanbul, dem historischen Zentrum des Landes, und ihrer zentralörtlichen Bedeutung konnte festgestellt werden: Die ausgedehnte und 3,6 Mio. Einwohner (1985) zählende Stadtregion von Ankara hat, orographisch bedingt, ihre äußersten Grenzen erreicht. Dagegen weitet sich İstanbuls Stadtregion mit 6,1 Mio. Einwohner (1985) beständig aus. Dies gilt sowohl für den östlichen-bithynischen Teil (längs der "Industriestraße" in Richtung İzmit), als auch für den westlichen-thrakischen Bereich (entlang der ehemaligen "Balkanbahn" am Marmarameer).

Flughafen	Jahr	Turken	Ausländer	Zahl der Passagiere				Luftfracht in kg			
				Inland- flüge		Internationale Flüge		Inland- flüge		Internationale Flüge	
				Ankunft	Abflug	Ankunft	Abflug	Ankunft	Abflug	Ankunft	Abflug
Ankara	1979	23.426	19.090	1.301.746	427.273	449.740	184.643	16.582.000	5.141.000	3.442.000	4.511.000
	1980	15.295	10.632	709.060	175.758	179.373	156.065	9.563.000	2.469.000	1.932.000	2.394.000
	1981	18.608	14.017	1.046.566	329.060	316.957	203.042	7.572.000	2.478.000	1.539.000	2.307.000
	1982	16.249	12.079	993.462	325.179	316.320	160.198	7.390.000	2.779.000	1.499.000	1.599.000
	1983	17.712	13.422	1.192.554	415.696	431.627	177.029	7.199.000	2.708.000	1.295.000	1.994.000
	1984	19.919	15.440	1.364.028	528.454	484.391	173.880	6.994.000	2.669.000	1.255.000	1.968.000
	1985	19.882	15.640	1.320.040	524.200	445.080	180.560	8.640.000	3.316.000	1.503.000	2.033.000
Istanbul	1986	19.678	15.417	1.261.626	474.942	454.900	153.772	9.149.000	2.907.000	1.863.000	2.289.000
	1979	51.805	29.368	3.078.079	699.302	601.541	831.659	68.834.392	13.221.785	11.117.074	19.294.090
	1980	40.171	20.513	1.938.309	328.597	306.243	611.361	45.104.559	6.512.271	6.309.729	12.895.870
	1981	40.610	22.751	2.418.289	505.863	494.356	676.418	62.833.619	10.742.321	9.341.934	19.232.278
	1982	42.517	23.126	2.535.396	550.406	529.873	706.474	65.281.000	11.780.000	9.987.000	19.362.000
	1983	43.094	23.824	2.908.678	547.663	563.848	886.866	69.280.000	10.214.000	11.662.000	21.026.000
	1984	49.166	27.414	3.334.939	588.801	600.970	1.095.814	90.232.000	11.110.000	11.811.000	29.320.000
	1985	52.860	30.430	3.505.409	524.748	582.567	1.202.463	95.956.000	11.060.000	13.674.000	28.324.000
	1986	56.333	34.146	3.753.680	603.624	619.460	1.235.707	111.103.000	12.839.000	14.506.000	32.949.000

Tabelle 4: Entwicklung des Flugverkehrs in Ankara und Istanbul

Ankara hat die höchsten zentralörtlichen Funktionen der Verwaltung und auch die höchsten zentralörtlichen Funktionen des (nationalen) Handels inne; in bezug auf die Industrie ist seine Bedeutung nur untergeordnet. İstanbul besitzt die Verwaltungsfunktionen einer Regionalhauptstadt, weist besondere (zentralörtliche) Tourismusfunktionen und ist bezüglich der alt- und neoindustriellen Strukturen das höchstrangige Zentrum der Türkei mit außergewöhnlicher Handelsbedeutung und internationalen Kommunikationsfunktionen. Die ehemals kosmopolitische Rolle İstanbuls ist noch auf dem Bildungssektor der Höheren Schulen feststellbar. Bei den Universitäten stehen fünf in İstanbul den drei Universitäten in Ankara gegenüber.

Endnoten

- 1) Gem. Art. 1 des Dorfgesetzes (JAVUZ 1964) werden alle Ortschaften unter 2.000 Ew. als Köy(ler) = Dörfer bezeichnet; Siedlungen zwischen 2.000 und 20.000 Ew. heißen "Kasaba" = Landstadt (einschl. jener unter 2.000 Ew., wenn sie eine eigene Kommunalverwaltung erhielten). Orte über 20.000 Ew. nennt man "Şehir"-Stadt, mit über 100.000 Ew. "Büyük şehir".
- 2) Vgl. ferner: MYRDAL G. (1959), Ökonomische Theorie und unterentwickelte Regionen. Stuttgart. Ferner: WILLIAMSON J.G. (1965), Regional inequality and the Process of National Development: A Discription of Patterns. In: Economic Development and Cultural Change, 13, S. 3-84.
- 3) Von den Stadregionen sind die Planungsregionen zu trennen. Der türkische Zensus 1985 unterschied Thrakien (mit 5.089.197 Ew.), Schwarzes Meer (6.652.172 Ew.), Marmara und Ägäis (9.834.576 Ew.), Südl. Mittelmeer (4.653.426 Ew.), Westanatolien (3.538.253 Ew.), Zentralanatolien (12.193.155 Ew.), Südost-Anatolien (2.413.593 Ew.) und Ostanatolien (mit 6.290.086 Ew.) als Planungsregionen. Dabei wurden die städtischen Bezirke İstanbuls aufgeteilt: Auf die (Planungs-)Region Thrakien entfielen Bakarköy, Beşiktaş, Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fâtih, Gaziosmanpaşa, Sarıyer, Şişli, Zeytinburnu, Galata und Silivri; zur (Planungs-)Region Marmara/Ägäis rechnete man die İstanbuler Stadtbezirke Adalar, Beykoz, Kadıköy, Üsküdar, Kartal, Şile und Yalova.
- 4) Nach Auskunft des Planungsamtes für Ankara betrug der Anteil der Gecekondu-Hauststätten (Häuser) am Gesamtbestand der Hauptstadt 1988 61,2 % (1975: 64,6 %); der Anteil der Gecekondu-Bewohner (an der Gesamtbevölkerung) ging von 65 % (1975) auf 57 % zurück.
- 5) Das dichtverbaute, moderne Siedlungsgebiet von Yenimahalle (westlich und nordwestlich von Akköprü bzw. des Atatürk ormanı) gehört mit den alten Siedlungskernen, den erhalten gebliebenen Gutsbesitzungen und den Kasernen, der Kernstadt an (zus. 360.573 Ew., 1985).

- 6) Der zur Zeit der Ermittlung der einzelnen raumdistanziellen Intensitätszonen als "Viertelhauptstadt" eingestufte Zentrale Orte Kuvkale (die Bezeichnung folgt BOBEK - FESL 1978, S. 94) entwickelte bereits vor seiner "Rangerhöhung" (August 1989) einen (eigenen) Funktions-Bereich. Er dominiert die Distriktshauptorte Sulakyurt, Delice und Keskin.
- 7) Als "dominiert" wird eine Provinz (il) eingestuft, wenn sie zu mehr als 60 Prozent von einer (der beiden) Metropolen versorgt wird. Von einem deutlich ausgeprägten Einfluß ist dann die Rede, wenn sich der von İstanbul oder Ankara ausgehende Dienste-"fluß" (genauer das aggregierte Dienstepaket in den Abb. 5-9) zwischen 40-60 % (im input) nachweisen läßt. Ansonsten wird der Wettbewerb kartographisch durch Signaturen ausgedrückt (vgl. BERKMAN 1976).
- 8) Bei der Gelegenheit sei auf die bedeutende Möbelproduktion Ankaras (in Altındağ, längs der Ausfallsstraße Richtung Samsun) verwiesen. Da diese aber fast ausschließlich exportorientiert ist, bewirkte der Möbelhandel jedoch nur eine "Einflußzunahme" der Hauptstadt in den Hafenorten İzmir und Samsun. Im aggregierten Dienstpaket wirkt sich der Möbelhandel Ankaras in den Hafenorten Mersin (İçel), Antalya und İstanbul nicht aus.
- 9) In den letzten Jahren meldeten sich ca. 900.000 Absolventen Höherer Schulen (mit Hochschulreife) zur "Universitäts-Eignungsprüfung". Bei diesem ersten (nach Punkten bewerteten, schriftlichen) Durchgang wurden in der Regel 450.000 - 500.000 Bewerber ausgesiebt. Vor dem 2. Examen ist eine Liste abzugeben, an der zum einen von 27 zur Zeit bestehenden Universitäten 12 anzukreuzen sind, an denen man zu studieren bereit wäre, und zum anderen hat man "Wunschfächer" (div. Fakultäten) zu nennen. Dabei werden vornehmlich die Elite-Universitäten der beiden Hochschulorte İstanbul und Ankara gewählt. 350.000 potentielle Studenten "schafften" 1988 die zweite Hürde; doch konnten von ihnen nur 45.000 einen Studienplatz an einer türkischen Universität erhalten (in İstanbul 12.600, in Ankara 9.500). Die "Nichtberücksichtigten" werden auf das "Fernseh-Studium" (açık öğretim) verwiesen.
- 10) Die Bedeutung der "Auslands-Schulen" sei durch den Hinweis, daß jährlich 40.000 Schüler aus der Gesamt-Türkei an die Schulen mit Fremdsprachen drängen, jedoch nur 2.000 Bewerber aufgenommen werden können, unterstrichen.
- 11) Über die Krankenhäuser des Verteidigungsministeriums (und deren Personal) liegen keine Unterlagen vor. Alle statistischen Angaben wurden unveröffentlichten Berichten der jeweiligen Gesundheitsdirektion in Ankara und İstanbul entnommen. Darüber hinaus gewährte man dem Autor Einblick in den Masterplanbericht für den Gesundheitssektor und in "Grundlagen der Krankenhausplanung".
- 12) Der Eisenbahntrassen-Umbau wird eine Fahrtzeitverkürzung İstanbul-Ankara und vice versa auf 3,5 Stunden bringen.

13) Als Hinterlandsbereich der Hafengruppe İstanbul wurde folgender Großraum abgesteckt: Das Gebiet um das Marmarameer (İstanbul-Bursa-Çanakkale-Ayvalık an der Ägäis) einschließlich Thrakien (Edirne), weiter Bithynien (u.a. die Küstenzone des Schwarzen Meeres, bis Akçakoca), vor allem die verkehrsgeographisch wichtige "Paphlagonische Narbe", das heißt die Ova-Kette İzmit-Adapazarı-Hendek-Düzce-Bolu bis zum Geredepaß. Vom zentralanatolischen Hochplateau rechnet der nördliche Teil um Ankara, weiters das Gebiet ostwärts bis an den Delicefluß und südostwärts bis an den Großen Salzsee (Tuz gölü) zum İstanbuler "Hafenbereich". Die Südgrenze wird durch die W-O gerichteten und zur Ägäis ausstreichenden Gebirgsketten (Haymana- und Jazlıkaya yaylası, ferner die Eğrigöz- und Demirci dağ) markiert. Betrag der wertmäßige Anteil İstanbuls am Außenhandel der Türkei 1959 beim Import 54,3 % und beim Export 18,9 %, so stieg er bei der Einfuhr 1986 nach Angaben der Denizcilik (Bankası) auf 64,2 %, während er bei der Ausfuhr mit 18,4 % geringfügig zurückging.

6. LITERATURVERZEICHNIS

- AKCURA T (1971), Türkiye Cumhuriyetinin Başkenti Hakkında Monografik bir Araştırma. Orta Doğu Teknik Univ. Mimarlık (= Monographie eines Forschungsinstitutes. Mittel-Ost-Techn. Univ., Fakultät für Bauwesen). Fak. Yay. 16. Ankara.
- ANKARA İL YILLIĞI (Ankara Provinz Jahresbericht), 1. Ausgabe 1967, 2. Ausgabe 1973; 3. Ausgabe 1979.
- ANKARA Turizmi, Ekişmeler ve Müzeleri Sevenler Derneği (Ankara Tourismus, Ver. d. Altertümer und Museen), Ankara. Yayınları, 5. Ankara.
- AYLIK İSTATİSTİK BÜLTENİ (Monthly Bulletin of Statistics).
- BARTELS D. (1979), Theorien nationaler Siedlungssysteme und Raumordnungspolitik. In: Geographische Zeitschrift, 67. Jg., S. 110-146. Wiesbaden.
- BARTSCH G. (1954), Ankara im Wandel der Zeiten und Kulturen. In: Petermanns Mitteilungen, 98, S. 256-266.
- BENEDICT P., TÖMERTEKİN E., MANSUR F. (Hrsg.) (1974), Turkey. Geographic and Social Perspectives. Social, Economic and Political Studies of the Middle East, 9. Leiden.
- BERKMAN G. (1976), Analysis of interprovincial service flows for the determination of Provincial Hierarchy in Turkey. In: Middle East Tek. Univ. Journal of the Faculty of Architecture, Vol. 2, No. 1, S. 151-170.
- BOBEK H., FESL M. (1978), Das System der Zentralen Orte Österreichs. Wien, Köln. 310 S.
- CLARK J. (1971), The Growth of Ankara 1961-1969. In: Rev. G.I. Ist., No. 13, S. 119-139. İstanbul.
- DRAKAKIS-SMITH D.W., FISHER W.B. (1975), Housing problems in Ankara. In: Occasional Publications N.S., N. 7. Dep. Geogr., Univ. Durham.
- DUCANGE (1980), Historia Byzantina duplici commentaria Illustrata: Constantinopolis christiana seu descriptio urbis Constantinopolitaneae qualis existit sub imperatoribus Christianis Lib. IV, 9 XENODOCHIA. Lutetiae Parisiorum. In: MEFFERT F. (1927), Caritas und Krankenhauswesen bis zum Ausgang des Mittelalters. S. 82-84. Freiburg/Br.
- EROL O. (1968), The Growth of Ankara City and the Geomorphology of its Site. Les Congrès et Colloques de Liège. S. 231-245.
- EROL I. (1986), Regionalpolitische Entwicklung der Türkei. Volkswirtschaftliche Beiträge, Bd. 106. 255 S. Idstein.

- EYİCE S. (1958), Bizans devrinde İstanbul'da Tababet, Hekimler ve Sağlık Tesisleri (= Ärztliche Berufsausbildung in der byzantinischen Zeit. Ärzte, Gesundheitswesen, Stiftungen). In: *İst. Tip Fak. Mecm.*, 21, S. 648.
- Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş (census of population by administrative division), 20.10.1985. Ankara 1986.
- Genel Nüfus Sayımı. Nüfusun sosyal ve ekonomik nitelikleri. 12.10.1985 (Census of Population. Social and Economic Characteristics of Population) 06 Ankara. Ankara 1988.
- Genel Nüfus Sayımı. Nüfusun sosyal ve Economic nitelikleri. 20.10.1985 (Census of Population. Social and Economic Characteristics of Population) 34 İstanbul. Ankara 1988.
- GERAY C. (1969), "Urbanisation in Turkey". In: *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 24, 4, S. 157-174.
- GREIF F. (1972), Der Wandel der türkischen Stadt unter dem Einfluß von Industrialisierung und Landflucht. In: 38. Deutscher Geographentag Erlangen-Nürnberg 1971. In: *Tag.-Ber. u. wiss. Abh.*, S. 407-419. Wiesbaden.
- HÖHFELD v., HÜTTEROTH W.-D. (1981), Türkei - Probleme einer Evolution. In: *Geographische Rundschau*, 33, S. 540-548.
- HOSELITZ B.F. (1955), Urbanization and Parasitic Cities. In: *Economic Development and Cultural Change*, 3, S. 278-294.
- HÜTTEROTH W.T. (1982), Türkei. Wissenschaftliche Länderkunden, Bd. 21. 548 S. Darmstadt.
- KAHANE A. (1965), Raumplanung in der Türkei. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 23, S. 73-82.
- KARPAT K.H. (1973), *Social Change and Politics in Turkey. A structural-Historical Analysis. Social, Econ. and Polit. Studies of the Middle East*, 7. Leiden.
- KARPAT K.H. (1976), *The Gecekondu: Rural Migration and Urbanization*. Cambridge/London.
- KELEŞ R.J. (1971), *Eski Ankara'da - bir şehir Tipolojisi*. Ank. Univ. Siyasal Bilgiler Fak. Yay. No. 314. Ankara.
- KELEŞ R.J. (1974), *Urbanisation in Turkey, Urbanization Survey Report*, Ford Foundation. New York.
- KUNDIG-STEINER W. (Hrsg.) (1974), *Die Türkei. Raum und Mensch, Kultur und Wirtschaft in Gegenwart und Vergangenheit. Buchreihe Ländermonographien*, Bd. 4. 640 S. Stuttgart.
- LEITNER W. (1965), Die innerurbane Verkehrsstruktur İstanbuls. In: *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, Bd. 107, Heft 1/2, S. 45-70. Wien.
- LEITNER W. (1967), *Der Hafen İstanbul*, 2. Scheidl-Festschrift. 2. Bd., S. 97-107. Wien.
- LEITNER W. (1968), Die Bazare in İstanbul. In: "Bustan", Österreichische Zeitschrift für Kultur, Politik und Wissenschaft der islamischen Länder, Heft 3/4, S. 77-83. Wien.
- LEITNER W. (1969), Die Standorts- bzw. Lokalisationsfaktoren der İstanbuler Industrien. Ein Beitrag zur Industriogeographie der Türkei. In: *Jahrbuch der B.-Handelsakademie Graz*, S. 3-23.
- LEITNER W. (1970), Byzantion - Constantinopel - İstanbul. Ein Beitrag zur Genesis der "Stadt am Goldenen Horn und Bosphorus" unter besonderer Berücksichtigung der Raum- und Funktionsordnung. In: *Jahrbuch der B.-Handelsakademie Graz*, S. 1-24.
- LEITNER W. (1971), Die Industriefunktion der Halbinsel Stambul; Ein Beitrag zur Funktionsordnung der "Stadt am Goldenen Horn" - İstanbul. In: *Geographisches Jahrbuch aus Österreich*, XXXIII (= Hans-Spreitzer-Festschrift), S. 141-156. Wien.
- LEITNER W. (1971), Die Bosphorus-Landschaft - als Beispiel für den Strukturwandel der İstanbuler Außenbezirke. In: *Mitteilungen der Natw. Ver. f. Steiermark*, Bd. 101 (= Herbert-Paschinger-Festschrift), S. 55-72. Graz.

- LEITNER W. (1973), Industrie der Türkei. Eine Bestandsaufnahme, Bilanz und Perspektiven unter besonderer Berücksichtigung des III. Fünfjahresplanes (1973-1977). In: Arbeiten aus dem Geographischen Institut der Universität Graz, Heft 19 (= Morawetz-Festschrift), S. 179-230.
- LEITNER W. (1974), Die Verkehrsentwicklung am Bosphorus ("Eurasische Brücke") Karte 1: 500 000, Diercke-Weltatlas, 79. Braunschweig, Westermann Verlag.
- LEITNER W. (1974), Istanbul (Raumstruktur), Karte 1: 50 000. Diercke-Weltatlas, 79. Braunschweig, Westermann Verlag.
- LEITNER W. (1976), Istanbul. In: Begleitband zum Diercke-Weltatlas, Diercke Handbuch, S. 133-134. Braunschweig, Westermann Verlag; im Diercke-Handbuch Neubearbeitung 1981, S. 144-145.
- LEITNER W. (1978), Istanbul und sein Wirtschaftsraum. Strukturänderungen der "Region Marmara". In: Österreich in Geschichte und Literatur, mit Geographie, 22. Jg., Heft 6, S. 356-377. Wien.
- LEITNER W. (1979), Der Interaktionsraum Graz. In: AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG, GRAZ (Hrsg.), Studie zur Stadt-Umlandproblematik und zur Abgrenzung von Agglomerationsräumen. 56 S. (Großformat), 15 Karten.
- LEITNER W. (1981), Der Wandel der urbanen Raumorganisation der "Stadt am Goldenen Horn - Marmarameer und Bosphorus". Homogene Raumeinheiten Istanbul, das Modell der kometopolitisch überformten "orientalischen Stadt". In: Arbeiten aus dem Institut für Geographie der Karl-Franzens-Universität Graz (= Morawetz-Festschrift), Bd. 24, S. 51-97.
- LEITNER W. (1986), Zur Religionsgeographie bzw. Geographie der Geisteshaltung am Beispiel Galatas, eines Istanbul's Stadtteiles. In: Geographia Religiosa, Interdisziplinäre Schriftenreihe zur Religionsgeographie, Bd. 2, S. 179-223. Berlin.
- PIAR (masch.schriftl.Stat.) Araştırma Limited Şirketi, Gazetiler Mah., İstanbul 1985, 1986, 1987.
- PLANHOL de X., HEBRARD M., BRILLION B. (1973), Ankara: Aspects de la croissance d'une métropole. In: Rev. Géogr. de l'Est, 13, S. 155-185.
- PLANHOL de X. (1981), La Turquie. Paris.
- RITTER G. (1972), Landflucht und Städtewachstum in der Türkei. In: Erkunde, 26, S. 177-196.
- SCHÄFER B. (1988), Stadtsoziologie in der BRD. In: Geographische Rundschau, 11, S. 14-17.
- SCHNAIBERG A. (1970), Rural-Urban Residence and Modernism. A Study of Ankara Province, Turkey. In: Demography, 7, S. 71-85.
- SENE E. (1972), Die Entwicklung der Wohngebiete der Stadt Ankara. Ein Beitrag zum Gecekondu Problem. In: Geographische Zeitschrift, 60, S. 24-39.
- SENE E. (1975), Die Entwicklung der Wohngebiete der Stadt Ankara. Seit 1923 unter besonderer Berücksichtigung des Gecekondu-Phänomens. Dissertation. Saarbrücken.
- Statistical Yearbook of Turkey 1981, 1982, 1983. Ankara.
- Statistical Pocket Book of Turkey 1982, 1973, 1975, 1976. Ankara.
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Länderberichte Türkei 1972. Stuttgart/Mainz 1972. Länderkurzberichte Türkei 1979, 1980. Stuttgart/Mainz 1979, 1980 (5301100-78008 u. 80012).
- STEWIG R. (1966), Ankara. Standortaspekte einer Hauptstadtverlagerung. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 10, S. 180-185.
- STEWIG R. (1972), Die Industrialisierung in der Türkei. 1972. In: Die Erde, 103, S. 21-47.
- STEWIG R. (1974), The Patterns of Centrality of the Province of Bursa. In: Geoforum, 18, S. 47-53.
- TAESCHNER F. (1960), Ankara. In: Encyclop. of Islâm, Bd. 1, 2. Aufl., S. 509-511. Leiden-London.

- TANOGLU A., ERİNÇ S., TÜMERTEKİN E. (1961), Türkiye Atlası - Atlas of Turkey. Istanbul.
- T.C. İSTANBUL Büyük Şehir Belediyesi, 1987 Faaliyet Raporu (= Tätigkeitsbericht). Istanbul.
- TERZIOĞLU A. (1968), Krankenhausbau in Byzantinischer und Osmanischer Zeit und nach dem II. Weltkrieg in Istanbul. Istanbul. Manuskript.
- TÜRKİYE CUMHURİYET BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI (= State Planning Organization). Dördüncü Bes Yıllık Kalkınma Planı (= Vierter Fünfjahresplan) (1979-1983). 1980 Programı. DPT Yayın 1704. Ankara 1980.
- TÜRKİYE İS BANKASI (Hrsg.) (= Türkische Arbeitsbank) (1976), Economic Indicators of Turkey 1971-75. Ankara.
- TÜRKİYE İS BANKASI A.Ş. (= Türkische Arbeitsbank), Ankara (Head Office, Economic Research Department).
- Turkish Industrialists and Businessmen's Association, o.O.
- T.C. Başbakanlık Hazine ve Ticaret Müsteşarlığı Değerlendirme Dairesi Başkanlığı (= R.T. Prime Ministry Undersecretariat of the Treasury and Foreign Trade, Department of Assessment), o.O.
- TÜRKİYE İSTATİSTİK YILLIĞI (1979) (= Statistical Yearbook of Turkey), Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (Prime Ministry State Institute of Statistics). Ankara.
- YAVUZ F. (1964), Towns and Small Cities in Turkey (Kasaba ve Küçük şehirlerimizin nüfus hareketleri içindeki yeri). In: Yedinci İskân ve şehircekk haftası konferansları. İskân ve şehircekk derneği yayın, No. 2. Ankara.
- Yurt Ansiklopedisi, Türkiye, ilâi, dâni, bugünü, yarini (= Heimat-Enzyklopädie - Türkei: Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft), No. 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75. Istanbul, 1982-1988.

7. SUMMARY

Wilhelm Leitner: A comparison of the Turkish metropolitan areas of Ankara and Istanbul

In terms of its central functions and social structure, Ankara the capital stands first. An architecturally modern city, it is the seat of government and also a national symbol commemorating Atatürk. In contrast, Istanbul, the metropolis on the Bosphorus, exhibits its ancient cultural heritage drawn from three empires. This is reflected in the historical monuments of the city, attracting numerous tourists; but Istanbul is also nowadays a major commercial centre, and the policy has been to foster this dual image of culture and commerce.

Data from the Ankara Central Statistical Office for the census years 1985 and 1987 reveal the respective spheres of influence in various fields of the two settlements in Turkey. Their areal expansion in each case has depended on local site advantages and route networks. Roughly equal in importance, the rival cities both have thousand-year-long histories, during which power struggles and supra-regional imperial events have guided their destinies.

At present, Istanbul has twice as many inhabitants as Ankara. Computer forecasts show no change in this relationship: for the year 2000, 10.5-11 million inhabitants are predicted in the case of the "Golden Horn" and 5.1-5.4 million in the case of the Turkish capital. Istanbul functions dominantly as an economic centre, with regional administrative functions and both old and new industries (in the latter case, especially tourism). Ankara's chief role is as the administrative capital, with central commercial functions but only a subordinate development of new industry.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische
Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der
Österreichischen Geographischen](#)

Gesellschaft

Jahr/Year: 1989

Band/Volume: 131

Autor(en)/Author(s): Leitner Wilhelm

Artikel/Article: Die türkischen Metropolen
Ankara und Istanbul im Vergleich. Ein Beitrag
zur Zentralitätsforschung und zur Ermittlung
von Großstadtreionen 109-144