

TEĞET ARCHITEKTEN – ERTUĞ UÇAR, MEHMET KÜTÜKÇÜOĞLU

Sie stammen aus Ankara, haben Ihr Büro aber in Istanbul gegründet. Wie sehen Sie mit diesem Hintergrund die zeitgenössische Architektur in Istanbul? Istanbul ist das kulturelle, architektonische und künstlerische Zentrum der Türkei. In den letzten zehn Jahren hat sich Istanbul diesbezüglich immer stärker vom Rest der Türkei abgesetzt. Für eine Metropole mit über 13 Millionen Einwohnern besitzt Istanbul jedoch nur vergleichsweise wenige nennenswerte Beispiele zeitgenössischer Architektur. Vor der aktuellen Finanzkrise haben private Investoren in Istanbul Hunderte von Wohnsiedlungen gebaut. Die meisten von ihnen waren marktgängige Gated Communities, die zu einer Art Statussymbol für die neue Mittelschicht geworden sind. Entsprechend beschränkten sich die Aufträge an Architekturbüros vorwiegend auf solche Projekte. Daneben entstand eine Handvoll anspruchsvoller Wohnbauten, die eher aus dem Grund Anklang fanden, dass sie in Mode waren und nicht, weil man sie verstanden hätte. Eine architektonische Kultur kann sich aber erst dann etablieren, wenn sie von Institutionen begriffen und befördert wird. Die Kommunalverwaltung und öffentlichen Einrichtungen Istanbul sind allerdings ziemlich weit von dieser Einsicht entfernt. Wir sind jedoch optimistisch, dass sich aufgrund der geographischen Lage und dem historischen Kontext allmählich eine ganz eigene Architektursprache in Istanbul herausbilden wird.

Herr Kütükçüoğlu, Sie haben Ihren Master in den USA gemacht und berufliche Erfahrungen in Italien und der

Schweiz gesammelt. Wie hat sich das auf die Arbeitsweise von Teğet ausgewirkt?

Die meisten Büros, in denen ich tätig war, könnte man wohl am Besten als Ateliers mit einem ganzheitlichen künstlerischen Anspruch beschreiben. Im Gegensatz dazu werden Architekten in Büros, die eine kommerzielle „Corporate Architecture“ produzieren, zu hoch spezialisierten Dienstleistern. In diesem Kontext haben wir uns als Teğet klar positioniert: Wir fühlen uns der Ateliertradition verpflichtet.

Sie beteiligen sich häufig an Wettbewerben. Teğet erhielt den ersten Preis beim Wettbewerb für das Marinemuseum am Ufer von Beşiktaş. Wie ist der Umgang mit der Marine, der Stadtverwaltung und den anderen Akteuren in solchen Entwicklungsprozessen? Auf welche Schwierigkeiten treffen Sie da?

Bei Wettbewerbsprojekten beruht die Beziehung zwischen Bauherr und Architekt nicht auf Freiwilligkeit. Es ist etwas ganz anderes, wenn ein Bauherr von sich aus auf uns zukommt. Das Marinemuseum ist ein sehr wichtiges Projekt. Ein Museum am Bosphorus mit der weltweit bedeutendsten Sammlung historischer Boote. Die Marinekommandantur und die Stadtverwaltung Istanbul, als Träger des Projektes, sind zwei Einrichtungen mit völlig unterschiedlicher institutioneller Kultur, Funktion und Bürokratie. Ein starrer bürokratischer Apparat der öffentlichen Einrichtungen erschwert die Kontrolle über Projektierungs-, Ausschreibungs- und Bauphase. Bei der Projektentwicklung gab es keine Projektleitung, weshalb wir diese Aufgabe selbst über-

nommen haben. Es hat uns viel Zeit gekostet, beide Institutionen zu verstehen und für die Lösung jedes Problems die Zustimmung beider Seiten einholen zu müssen. Mit der Zeit aber haben wir die Gewohnheiten in diesen Einrichtungen, ihre Grenzen und Reaktionen verstanden.

Was halten Sie von der Architekturpolitik der türkischen Regierung? Gibt es diese überhaupt?

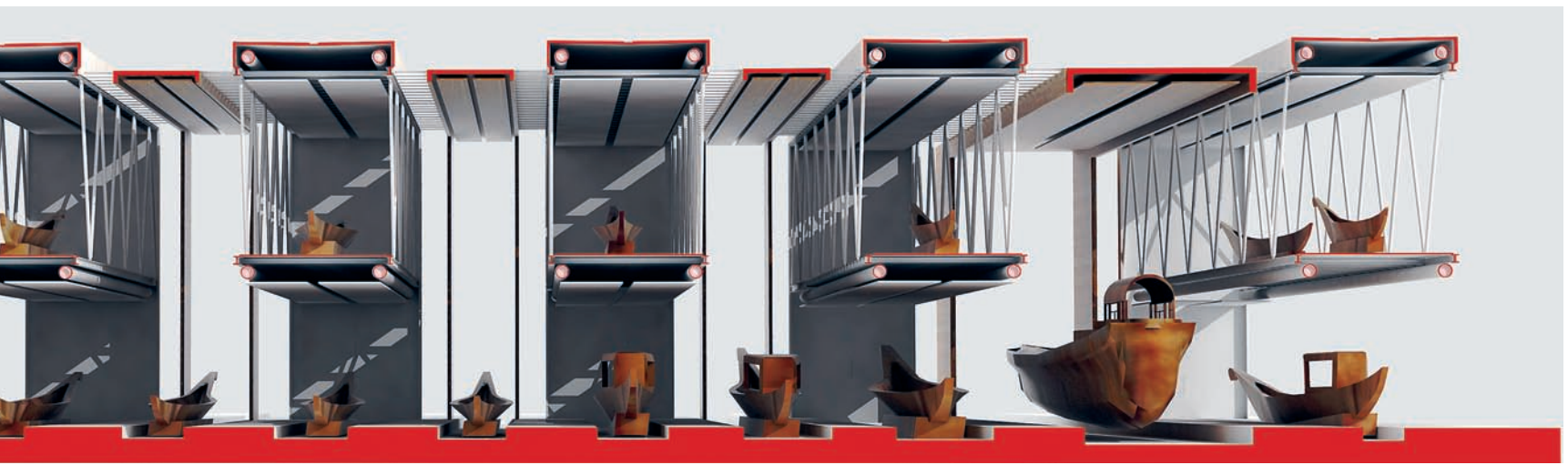
Nein. Die türkische Regierung hat keine Architekturpolitik. Aber in den letzten zehn Jahren haben sich die Städte in der Türkei sehr gewandelt. Kommunalverwaltungen investierten mit Unterstützung der Regierung große Summen in die Infrastruktur. Durch pragmatische Herangehensweisen wurde da manches überstürzt und viele Fehler gemacht. Beispielsweise wurde in Ankara und Antalya das innerstädtische Verkehrssystem völlig durcheinander gebracht. Die Funktionsfähigkeit beider Städte ist dadurch dauerhaft beeinträchtigt. In den Innenstädten wurden schnelle Verkehrsachsen geschaffen. Öffentlicher Grund und Boden wurde verkauft und mit ihm die letzten Chancen auf grüne Lungen in so verdichteten Metropolen. Heute, nach zehn Jahren, blickt man auf zerschlagene und hochverschuldete Städte und Kommunen. Die Türkei hat weder eine Infrastruktur- noch eine Architekturpolitik. Dazu bedarf es zuerst einmal einer Planungskultur. Die Architektenkammer vertritt nicht die Interessen der praktizierenden Architekten und die festgesetzten Mindesthonorare sind zu niedrig, um eine vernünftige Dienstleistung zu gewährleisten. Kommunen und öffentliche

Einrichtungen, als potentielle Investoren und Bauherren, betrachten ein Architekturprojekt oft auf rein funktional-technischer Ebene, während andere wiederum die Architektur als eine Art Zauberstab sehen, der mit einer einzigen Berührung die Stadt verwandeln kann. Es kommt auf uns an, diese Bedingungen aufzubrechen und uns zu behaupten.

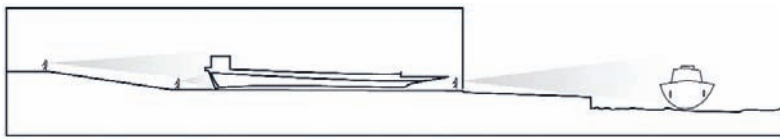
*Das Gespräch führten
Pelin Tan und Şevin Yıldız.*

*Aus dem Türkischen
von Sabine Adatepe.*

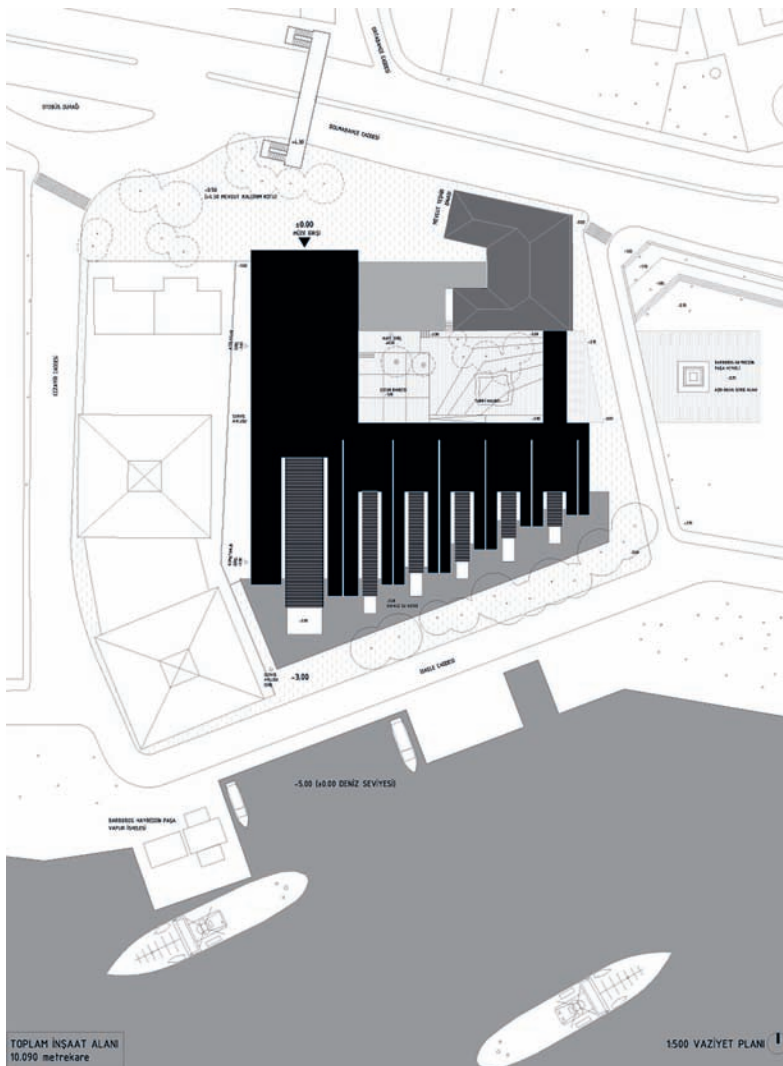




Schnittperspektive: Hybride Ausstellungsfläche.
Der große Ausstellungsraum ist wie ein Handschuh organisiert, dessen einzelne Finger exakt auf die Größe der ausgestellten Schiffe abgestimmt sind. Um die 3.000 qm große Ausstellungsfläche stützenfrei zu halten, überspannen sieben Raumtragwerke unterschiedlicher Länge den Saal. Diese konstruktive Lösung ist Teil des Ausstellungskonzepts: in den Brücken sind weitere Schiffe untergebracht.



Schnitt: Ausstellungskonzept.
Wie in Hafendocks nebeneinander aufgereiht scheinen die Boote bereit, auf den Bosphorus hinauszusegeln.



Lageplan.
An die 40 historischen Boote, darunter eine mindestens 400 Jahre alte Galeere mit 144 Rudern, die bisher alle in einer Behelfshalle untergebracht waren, sollen in der neuen Hauptausstellungshalle des Erweiterungsbaus des Marinemuseums Platz finden. Die Ausbildung der Stahlbrücken des Mezzanin in unterschiedlichen Längen lassen die Fassade zum Bosphorusufer in einem bewegten Rhythmus transparenter und opaker Flächen verspringen.

Das Istanbuler Schiffahrtsmuseum beherbergt eine der weltweit beeindruckendsten Sammlungen historischer Boote. Den Wettbewerb für die Erweiterung dieses direkt am Bosphorus gelegenen Museums gewann Teget 2005.