

Der Istanbul-Kanal als Motor der Raumentwicklung? – Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Türkei

Marcus Hillerich



© ugurhan/E+

Der Istanbul-Kanal als Nadelöhr des Handels am Bosphorus mit seiner Bedeutung für eine regionale Raumentwicklung als Folge der Zunahme von wirtschaftlichen Austauschprozessen ist sehr gut geeignet, um Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit zu geben, ihr raumbezogenes Denken, Handeln und die Fähigkeit zur Bewertung von Standortfaktoren auf verschiedenen Maßstabsebenen zu schärfen.

Impressum

RAABE UNTERRICHTS-MATERIALIEN Erdkunde

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Es ist gemäß § 60b UrhG hergestellt und ausschließlich zur Veranschaulichung des Unterrichts und der Lehre an Bildungseinrichtungen bestimmt. Die Dr. Josef Raabe Verlags-GmbH erteilt Ihnen für das Werk das einfache, nicht übertragbare Recht zur Nutzung für den persönlichen Gebrauch gemäß vorgenannter Zweckbestimmung. Unter Einhaltung der Nutzungsbedingungen sind Sie berechtigt, das Werk zum persönlichen Gebrauch gemäß vorgenannter Zweckbestimmung in Klassensatzstärke zu vervielfältigen. Jede darüber hinausgehende Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Hinweis zu §§ 60a, 60b UrhG: Das Werk oder Teile hiervon dürfen nicht ohne eine solche Einwilligung an Schulen oder in Unterrichts- und Lehrmedien (§ 60b Abs. 3 UrhG) vervielfältigt, insbesondere kopiert oder eingescannt, verbreitet oder in ein Netzwerk eingestellt oder sonst öffentlich zugänglich gemacht oder wiedergegeben werden. Dies gilt auch für Intranets von Schulen und sonstigen Bildungseinrichtungen. Die Aufführung abgedruckter musikalischer Werke ist ggf. GEMA-meldepflichtig.

Für jedes Material wurden Fremdrechte recherchiert und ggf. angefragt.

Dr. Josef Raabe Verlags-GmbH
Ein Unternehmen der Klett Gruppe
Rotebühlstraße 77
70178 Stuttgart
Telefon +49 711 62900-0
Fax +49 711 62900-60
meinRAABE@raabe.de
www.raabe.de

Redaktion: Maria Freundt
Satz: Röser Media GmbH & Co. KG, Karlsruhe
Bildnachweis Titel: © ugurhan/E+
Illustrationen: –
Korrektorat: Josef Mayer

Der Istanbul-Kanal als Motor der Raumentwicklung? – Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Türkei

Oberstufe

Marcus Hillerich

| | |
|------------------------------------|----|
| Hinweise | 1 |
| M1–M3: Topographische Einordnung | 4 |
| M4: Bosphorus-Steckbrief | 8 |
| M5: Sozioökonomische Strukturdaten | 11 |
| M6–M8: Das Istanbul-Kanal-Projekt | 13 |
| Lösungsvorschläge | 18 |

© RAABE 2023

Die Schülerinnen und Schüler lernen:

Neben Themen der Regionalisierung und der Raumnutzungskonkurrenzen gewinnt im modernen Geographieunterricht zusammen mit der schnellen Entwicklung auf dem Gebiet der Verkehrs- und Nachrichtentechnologie die globale Dimension zunehmend an Bedeutung. Dieser Thematik wird das vorliegende Fallbeispiel in besonderer Weise gerecht, da sich der globale Güterverkehr als Symbol der ökonomischen Globalisierung und als dominante Kraft der global vernetzten Welt entwickelt hat. Das Projekt Istanbul-Kanal steht beispielhaft für den Versuch, aus dieser Entwicklung regional wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen.

M4 Bosphorus-Steckbrief

Allgemeines:

- Meerenge zwischen Europa und Asien
- trennt die Stadt Istanbul in zwei Hälften
- Länge: ca. 30 km
- Breite: 700–2.500 m
- Tiefe: 36–124 m

Vertrag von Montreux:

- Rückgabe der vollständigen Souveränität über die Dardanellen, das Marmarameer und den Bosphorus an die Türkei im Jahre 1936
- Anerkennung der Meerengen als internationale Schifffahrtswege, durch die Handelsschiffe während Friedenszeiten freie Durchfahrt haben
- Türkei hat das Recht, Hygiene- oder Sicherheitskontrollen durchzuführen und Gebühren zu erheben, nicht aber die Passage zu verbieten; Sperrung der Meerenge im Kriegsfall

Schiffspassagen:

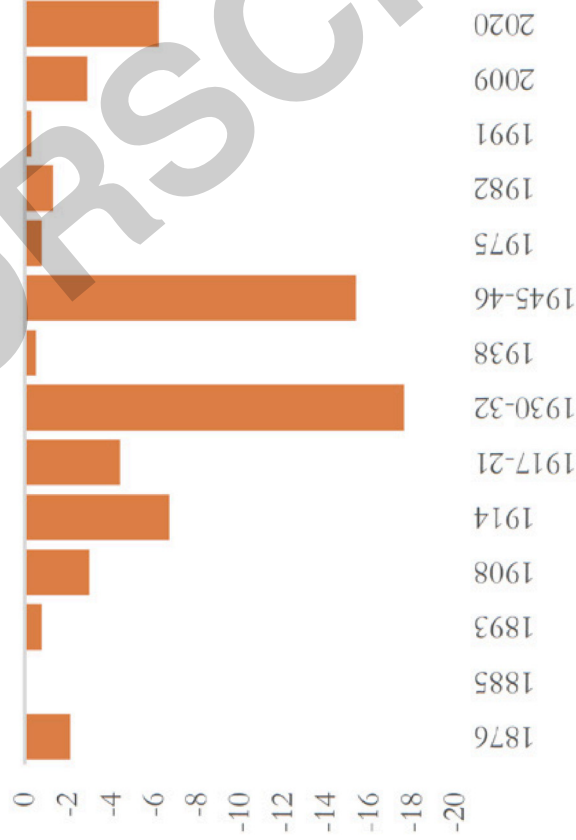
- ca. 50.000 pro Jahr mit 365 Mio. t Fracht (Prognose: 95.000 pro Jahr mit 800 Mio. t Fracht im Jahr 2050); 5.500 Öltanker pro Jahr (Transport von 2 Mio. Barrel pro Tag); ca. 150 große Handelsschiffe pro Tag
- eine der meistbefahrenen Schifffahrtspassagen der Welt

Schiffsunfälle:

- zwischen 1953 und 2002: 461; 2002 erfolgte Einrichtung des Betriebsverfahrens zur Verkehrstrennung
- Seit 2002: 82 Unfälle

Konsequenzen globaler Auswirkungen auf die türkische Volkswirtschaft: Bosphorus (09.06.2022):

Entwicklung des globalen BIP/Kopf in %



Anteil der Volkswirtschaften in Rezession in %



Quelle: 2020 *International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, TURKEY ECONOMIC MONITOR, AUGUST 2020: ADJUSTING THE SAILS* <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34318/Turkey-Economic-Monitor-Adjusting-the-Sails.pdf?sequence=6> (Zugriff 09.09.2023)



Pressemitteilung der Istanbuler Planungsbehörde vom 10.01.2020 – Auszüge

M8

- Berechnungen zu zukünftigen Schiffspassagen sind nicht korrekt. Nach offiziellen Statistiken reduzierte sich die Anzahl der jährlichen Schiffspassagen im Bosphorus zwischen 2006 und 2022 um 30 %
- Berechnungen zufolge erfolgten zwischen 2004 und 2019 86 Schiffsunglücke im Bosphorus bei 779.011 Passagen. Dies entspricht einer Rate von 0,0001 %. 82 % der verunglückten Schiffe waren kürzer als 150 m.
- Beginn des Istanbul-Kanals in nur 11 km Nähe der Ausdehnung der nordanatomischen Verwerfung im Marmarameer, einer der tektonisch aktivsten Regionen des Landes
- Befürchtung, dass eine zu starke Kontrolle der Schifffahrt durch die Türkei erfolgen könnte und dass Schlupflöcher im Vertrag von Montreux benutzt werden, um die Schifffahrt zur Nutzung des neuen kostenpflichtigen Istanbul-Kanals zu zwingen
- Berechnungen zufolge wird der Kanal erhebliche hydrodynamische Auswirkungen auf das Ökosystem Marmarameer haben: Unterschiede in Wasservolumen und Salzgehalt zwischen Schwarzem Meer und Marmarameer führen auch im Istanbul-Kanal zur Ausbildung von nur einer Strömung Richtung Marmarameer. Mit Inbetriebnahme des Kanals wird die Gesamtabflussrate des in das Marmarameer fließenden Schwarzmeerwassers im Vergleich zur aktuellen Situation um ca. 12 % steigen. Damit wird der Salzgehalt des Marmarameers mittel- bis langfristig um ca. 18 % abnehmen und das ökologische Gleichgewicht signifikant gestört werden
- Containerterminals im Marmarameer und Schwarzen Meer haben keine Verbindung mit dem Istanbul-Kanal und es bestehen weder ein öffentliches Interesse an noch eine vernünftige Argumentation für den Bau dieser Terminals
- Umweltverträglichkeitsstudien für den Istanbul-Kanal wurden wiederholt von unabhängigen Wissenschaftlern kritisch hinterfragt
- Seit Veröffentlichung der Projektziele im Jahr 2011 durch die türkische Regierung gab es keine Beteiligung von Nichtregierungsorganisationen, Universitäten und unabhängigen Beraterfirmen

Quelle: <https://kanal.istanbul/en/wp-content/uploads/2021/12/The-Istanbul-Canal-in-25-Questions.pdf> (Zugriff 10.06.2022)