

# DESIGNING PALESTINE - THE DAY AFTER

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Prof. Alex Wall, Mazen Shalbak

Seminarteilnehmer

Simone Bähr  
Lisa Brandstetter  
Thomas Fischer  
Katrin Frank  
Marius Gantert  
Matthias Höfker  
Daniel Niederer  
Poliksen Qorri  
Maria Schiller  
Julia Schütz  
Annamaria Tari  
Marie Turgetto  
Emre Yilmaz

DESIGNING PALESTINE - THE DAY AFTER

Entwurfsseminar- und Stegreifdokumentation  
Sommersemester 2010

Organisation und Betreuung  
Prof. AA Dipl. Alex Wall  
Dipl.-Ing. Mazen Shalbak

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Institut Entwerfen von Stadt und Landschaft  
Fachgebiet Städtebau  
Prof. AA Dipl. Alex Wall

Englerstraße 11 / 76128 Karlsruhe  
Telefon: +49 (0)721 - 6082171  
[www.stba.uni-karlsruhe.de](http://www.stba.uni-karlsruhe.de)

Stegreifeteilnehmer

Simone Bähr  
Lisa Brandstetter  
Thomas Fischer  
Katrin Frank  
Marius Gantert  
Daniel Niederer  
Maria Schiller  
Julia Schütz  
Annamaria Tari  
Marie Turgetto  
Emre Yilmaz

# INHALTSVERZEICHNIS

PROLOGUE	5		
Alex Wall			
EINFÜHRUNG	7		
DESIGNING PALESTINE			
Mazen Shalbak			
TEIL I: CASE STUDIES	11	TEIL II: STEGREIFENTWURF	145
		Grundstruktur für einen künftigen Staat Palästina	
DER WIEDERAUFBAU	13	„BIS SICH DER KREIS SCHLIESST...“	147
DEUTSCHLAND NACH 1945		Simone Bähr, Annamaria Tari, Daniel Niederer	
Simone Bähr, Annamaria Tari			
DREILÄNDERECK BASEL	43	DER GAZASTREIFEN	165
TRINATIONALER EURODISTRICT		Lisa Brandstetter, Thomas Fischer	
Thomas Fischer, Daniel Niederer			
EUREGIO	71	ZIEL NAH-OST-UNION	183
KULTURLANDSCHAFT UND GRÜNMETROPOLE		WEGE IN DEN ORIENT	
Maria Schiller, Julia Schütz		Maria Schiller, Julia Schütz	
EMSCHER PARK	89	THE MISSING LINK	195
WANDEL DURCH KULTUR		UTOPIE EINER BINATIONALEN AGGLOMERATION	
Lisa Brandstetter, Poliksen Qorri		Marius Gantert, Emre Yilmaz	
CURITIBA	105	PALÄSTINA	207
AKUPUNKTURURBANISMUS		NUTZE DEINE POTENTIALE!	
Marius Gantert, Matthias Höfker, Emre Yilmaz		Katrin Frank, Marie Turgetto	
SINGAPUR	131		
STADTSTAAT UND WIRTSCHAFTSWUNDER			
Katrin Frank, Marie Turgetto			

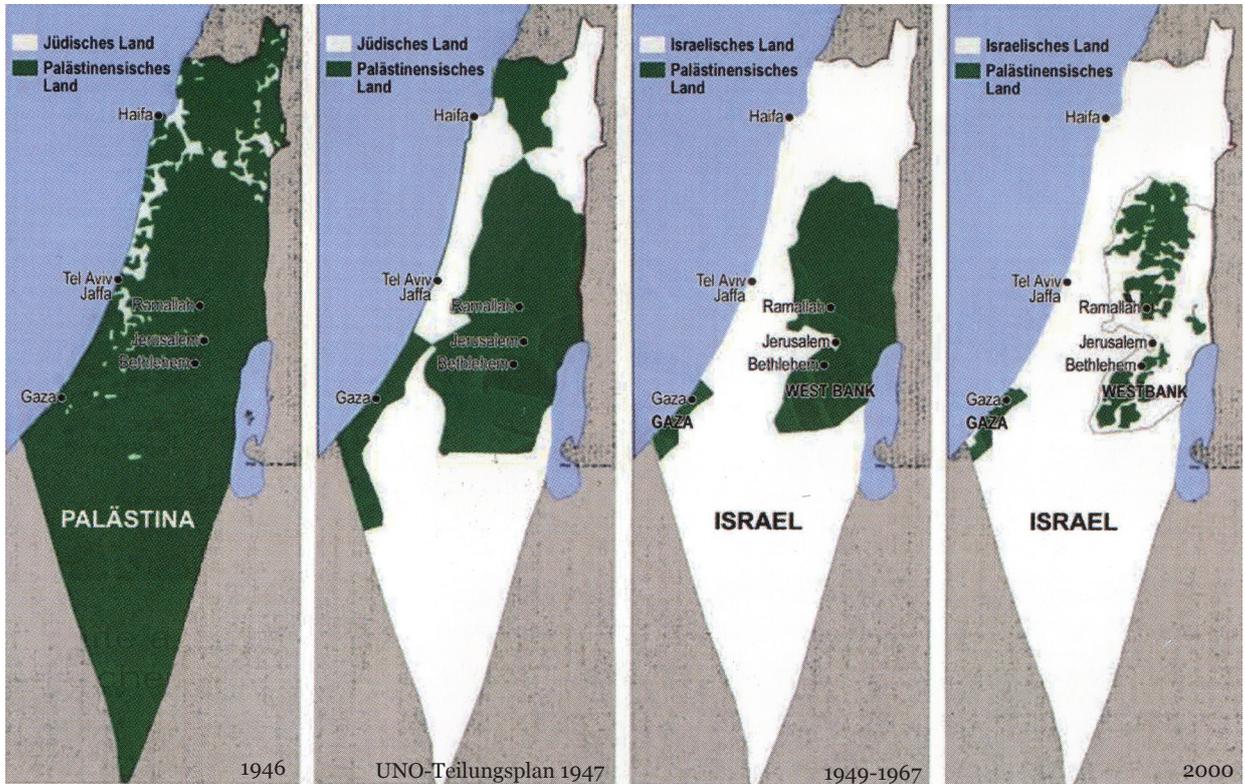


*„The Near East Innovation Region, often called NEIR, emerged from the established technology development culture of Israel with the burgeoning new generation of entrepreneurs and markets in the neighboring states of Lebanon, Syria, Palestine, Jordan and Egypt, together with nearby Turkey. The network of historical cities and places, a worldwide magnet for tourism, overlapping a system of new international universities, research centers and technology parks resulted in a heterogenous development region that continues to draw new investment and residents. The rebuilding of the cities and restoration of regional ecology, remains an example of trans-national sustainable development... „*  
 If not now then when?

Conventionally, for a region beset with a myriad of immediate and long term problems at every scale, a set of visionary regional sketch-plans may seem at best naive and in the worse case, merely a delusionary divertissement. Yet how else are we to imagine the

planning structure that could be the basis for any version of the future outlined above? The future will indeed be planned, just as the current system of settlements and enclaves in the Israel-Palestine region is the product of assiduous planning. Thus the abstract and stylized nature of the five plans shown here is necessary to initiate and enable the conceptualization of a future that would be far more difficult to imagine if we had to take into account the difficulty of the current situation.

As designers and planners we believe that a holistic super-regional planning can be the basis for a productive peace just as it is the basis for the current war of space. It is an integrated multi-scale design and planning that can synthesize tradition, modernity and the challenges of climate change and sustainability. It is the instrument that enables the transit from dream to reality. Adversity in this case is the impulse to think – to think counter intuitively, with humility, but also with vision.



Palästina 1946-2000: ein schrumpfendes Land

Ein territorialer Konflikt

Territoriale Konflikte haben in der Regel eine symbiotische Beziehung zur Landschaft und zur Peripherie. Das Terrain bestimmt die Natur, Intensität und die Brennpunkte der Konfrontation, indem sich der Konflikt im Prozess der Produktion, Transformation, Bearbeitung und Auslöschung der Landschaft und der gebauten Umwelt am deutlichsten zeigt.

Die Elemente von Planung und Architektur werden in Krisenregionen als „taktische Instrumente“<sup>1</sup> in den Dienst der dominierenden Konfliktpartei zwangsverpflichtet. In Palästina liegt ein fundamentales Problem von Planung in dem Missverhältnis zwischen Besatzung als temporäre Sache und der Stadtplanung als Instrument der mittel- bis langfristigen städtebaulichen, sozioökonomischen Vorsorge bzw. für einen nachhaltigen Umgang mit Raum bzw. Raumgütern. Es liegt an der Natur einer militärischen Besatzung, dass den wirklichen sozialen, gesundheitlichen und städtischen Bedürfnissen von

Menschen in der Planung von Gebieten gar nicht oder nur wenig Beachtung geschenkt wird – ein Grund mehr für die Eskalation der Lage und für Gewalt.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Politik im Nahen Osten in ihrer jetzigen Konstellation versagt hat, nicht nur einen lang ersehnten Frieden herbeizuführen, sondern und vor allem auch die sozioökonomischen Bedürfnisse und Sehnsüchte der Menschen nach funktionierenden Städten, nach sozialer und ökonomischer Sicherheit sowie nach gesunder Umwelt, zu erfüllen; rational gesehen sind das Themen, die zwar politisch entschieden werden müssen, jedoch Kernaufgaben von mittel- bis langfristiger Planung sind – hier kommt Stadt- und Regionalplanung ein ganz besonderes Gewicht zu.

Nun stellt sich die Frage, was wäre wenn der Tag ‚X‘ tatsächlich gekommen ist bzw. wenn das Ziel der Verhandlungen ‚Land gegen Frieden‘ erreicht wäre und man plötzlich einen neuen Staat kreieren, seine bestimmende Infrastruktur

<sup>1</sup> Eyal Weizmann

entwerfen oder gar seine Grundstruktur festlegen müsste? Mit anderen Worten: wären die Palästinenser in der Lage, binnen kurzer Zeit, fundierte und nachhaltige Raumplanung zu machen, die hoch effizient mit den sehr knappen Hauptressourcen des Landes (Land und Wasser) umgeht und, die dem Jahrzehnte lang auseinandergerissenen Land seine langersehnte für jede soziale und ökonomische Interaktion vitale Mobilität gewährleisten kann? Eine andere dringende Frage bezieht sich auf die palästinensischen dichtbesiedelten historischen Städte, die mittels eines Landesmasterplans auf einmal nicht nur neuen Menschen Wohnraum anbieten müssen, sondern auch obendrauf wie moderne Städte funktionieren sollen.

Die Broschüre  
Die vorliegende Broschüre ist das Ergebnis eines Entwurfseminars am Institut für Städtebau und Entwerfen/ Prof. Alex Wall mit dem Titel „Designing Palestine, the Day after“, an dem Studenten der Fakultät für Architektur

am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) im SS 2010 teilgenommen haben.

Ziel des Experimentes war, in einer kompakten Zeit von insgesamt zwei Wochen (17.-31.05.2010), nach einer theoretischen Bearbeitung von globalen Erfolgsmodellbeispielen, grundsätzliche territoriale Szenarien für die palästinensischen Gebieten (West Bank und Gaza) zu skizzieren, die eine quasi vorbehaltlose technisch-konstruktive Lösung (oder wenigstens Entschärfung) des Konfliktes jenseits der verfahrenen Politik liefern können. Das Experiment ist im gewissen Sinne ein Versuch zur Findung einer antipolitischen Lösung des Konfliktes, eben durch menschenbedarfsorientierte und friedensstiftende Planungsprozesse in Architektur und Städtebau, die bisher durch Ideologisierung eher eine destruktive, segregative Rolle gespielt haben.

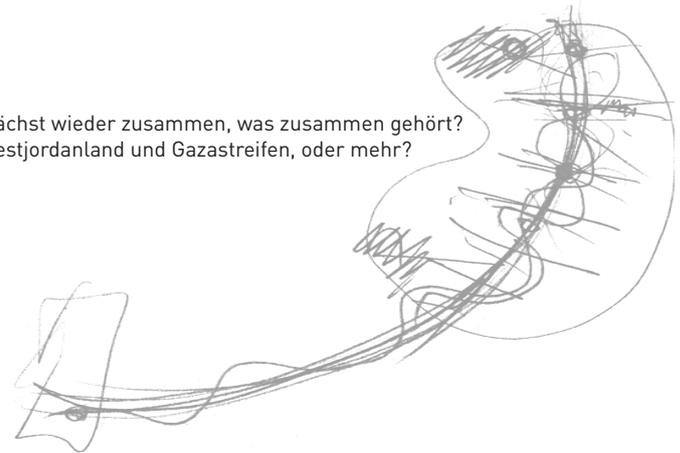
Neben dem Problem einer sich demographisch rapide wachsenden palästinensischen Bevölkerung, dominierten bei dieser Aufgabenstellung drei Hauptthemen: a) Bodenknappheit; b) Wasserknappheit und c) Mobilität als Hauptrückgrat jeglicher urbaner und ökonomischer Entwicklung eines künftigen Palästinenserstaates.

Am Ende entstanden insgesamt fünf interessante Beiträge bzw. Alternativen, die völlig unterschiedliche Ansätze vertreten, von der strikten Trennung beider Völker (Zwei-Staaten-Lösung), über eine vorsichtige Annäherung zweier Staaten bis zu einem binationalen Staat oder gar einer visionären Nahost-Union hin. Aber alle Lösungsansätze haben ihren Charme, ihre Berechtigung und sie alle verfolgen das eine Ziel, nämlich mittels visionärer, aber technisch wie ökonomisch doch machbarer, Stadt- und Regionalplanung, Frieden und Wohlstand zu stiften. Vorbehaltslos und teilweise erfrischend unverfälscht, versuchen hier junge – am Konflikt nicht beteiligte

Architekturstudent/innen – den Menschen eines der heißesten territorialen Pflaster unserer Zeit mit mutigen kreativen Ideen und visionärer Flächenbearbeitung Perspektiven zu kreieren.

Die Skizzen, die diese Broschüre aufzeigt, sind erstaunlich mutig und wirken in ihrer Vitalität sehr stark der verfahrenen Politik entgegen. Es sind Ergebnisse, auf denen man durchaus weiter aufbauen kann.

Wächst wieder zusammen, was zusammen gehört?  
Westjordanland und Gazastreifen, oder mehr?





# TEIL I: CASE-STUDIES

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Prof. Alex Wall, Mazen Shalbak



A black and white photograph capturing the aftermath of a city's destruction. In the foreground, a woman in a dark dress sits on a large pile of rubble. The street is filled with debris, and the background shows several multi-story buildings that have been severely damaged, with many windows missing and structural elements exposed. The sky is overcast, and the overall atmosphere is one of desolation and the scale of the devastation.

# DER WIEDERAUFBAU DEUTSCHLANDS NACH 1945

STBA // SS2010 // Entwurfseminar: Designing Palestine – The Day After // Simone Bähr, Annamaria Tari

Abb.1



Abb1. zerbombtes Koblenz 1945

Abb2. Güterknappheit, Frau kämpft um ihr Fahrrad



Abb.2

Abb.3 Zerbombtes Hamburg 1945



Abb.3

Abb.4



## Ausgangslage 1945

Nach dem 2. Weltkrieg stand Deutschland einer Menge von Problemen gegenüber.<sup>2</sup> Der Historiker Niethammer formulierte die Lage so: „Eine eigentlich „Stunde Null“ gab es für die deutsche Wirtschaft nicht, denn Deutschland lag keineswegs zur Gänze in Trümmern“.

## Soziale Lage

Während dem Krieg hatte sich die Bevölkerungszahl durch Gefallene und Verletzte stark verringert. Allerdings kam es nach 1945 zu einer großen Rückkehrwelle von Flüchtlingen und Vertriebenen aus Polen und osteuropäischen Ländern (etwa 12 Millionen Menschen). Durch den daraus entstehenden Bedarf an Wohnungen und den zerstörten Wohngebäuden musste man sich um eine riesige Zahl an Obdachlosen kümmern. Aber auch die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung war ein großes Problem, was es zu lösen gab.

## Politische Lage

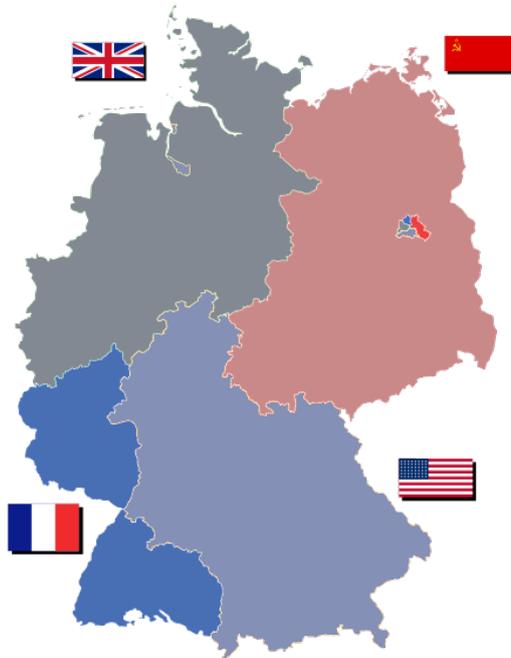
Nach der Machtübernahme durch die Alliierten war keineswegs klar, wie sich Deutschland in den nächsten Jahren entwickeln werde. Es gab keine regierungsfähigen Parlamente, sowie Verwaltungen. Zunächst wurden die deutschen Gebiete von den jeweiligen besatzern kontrolliert. Da Deutschland die Kriegsschuld trug, musste das Land Reparationen und Wiedergutmachungen leisten.

## Deutsche Städte

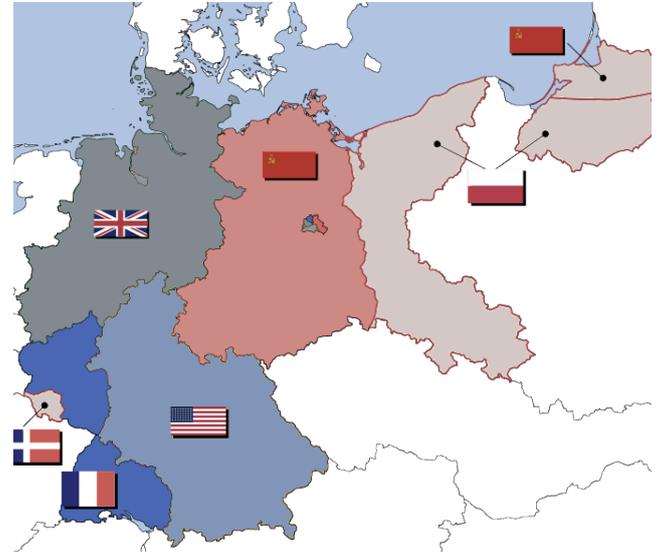
Viele der deutschen Städte waren zerstört. Vor allem Wohnraum fehlte. Aber auch die Infrastruktur hatte in vielen Gebieten sehr unter den Angriffen gelitten.

<sup>2</sup>Deutschlands Bevölkerung hatte mit sozialen, wirtschaftlichen und politischen Problemen zu kämpfen

Besatzungszonen in Deutschland 1945



Besatzungszonen in Deutschland 1947



### Wirtschaftliche Lage

Der Zweite Weltkrieg hatte auch auf die Wirtschaftssysteme deutliche Spuren hinterlassen. Die wirtschaftliche Lage war zerstört, gleichzeitig blühte der Schwarzmarkt. Infolge der Kriegswirtschaft stieg die Inflation. In Deutschland stagnierte die Industrieproduktion bei etwa 36% des Standes von 1936.

Das Jahr 1945 setzte sowohl den Beginn für eine institutionalisierte Völkergemeinschaft, als auch den Übergang vom Zweiten Weltkrieg zum Kalten Krieg.

### Aufteilung Deutschlands

Der Zweite Weltkrieg endete am 8. Mai 1945 mit der bedingungslosen Kapitulation des Deutschen Reiches. Die vier Siegermächte, USA, Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich, übernahmen mit der Berliner Deklaration vom 5. Juni 1945 die oberste Regierungsgewalt in Deutschland. Der Alliierte Kontrollrat, gebildet von den vier Oberbefehlshabern, entschied von nun

an über alle Deutschland betreffenden Fragen. Wie schon auf der Konferenz von Jalta (11. Februar 1945) beschlossen, wurde die Aufteilung Deutschlands vollzogen und das Land wurde in vier Besatzungszonen aufgeteilt.

Flüchtlinge, Evakuierte, Vertriebene und ihre Auswirkung auf die Nachkriegszeit

Die demografische Verschiebungen durch Flüchtlinge, Evakuierte, Vertriebene und Kriegsgefangene infolge des Zweiten Weltkriegs und der Beschlüsse der Siegermächte hatten eine direkte Auswirkung auf die soziale, politische und wirtschaftliche Entwicklung in der Nachkriegszeit.<sup>3</sup>

Die heimatlosen Menschenmassen bewirkten in den ersten Jahren der Nachkriegszeit eine Verschärfung der ökonomischen, sozialen und politischen Probleme. Die Zahl der Gesamtbevölkerung in den vier Besatzungszonen (einschließlich Berlin) war bis 1946 von 59 Millionen (1939) auf 65 Millionen gestiegen.

<sup>3</sup> Die Anfänge des demografischen Wandels gehen auf die Zwangsrücksiedlung von Volksdeutschen ins Reich ab 1939 infolge Hitlers „Heim ins Reich“ Politik zurück. Während des Krieges fand ebenfalls ein demografischer Wandel durch die Fluchtbewegung der ostdeutschen Bevölkerung vor der Roten Armee, die Vertreibung der Deutschen aus Ostmitteleuropa, die Evakuierungen aus den Städten und die Kriegsgefangenschaft der männlichen Bevölkerung statt.

Abb5. Anzahl der Flüchtlingen und Vertriebenen  
 Quelle: Ueberschär, Gerd R.; Müller, Rolf-Dieter: 1945. Das Ende des Krieges, Primus

Abb.5

Gebiet	Flüchtlinge und Vertriebene	Tote und Vermisste	in der Heimat Verbliebene
Ostgebiete des Deutschen Reiches	6944000	1225000	1101000
Tschechoslowakei	2921000	267000	250000
andere Länder	1865000	619000	1294000
Insgesamt	11730000	2111000	2645000

Abb6. Anzahl der Flüchtlingen und Vertriebenen in den Besatzungszonen  
 Quelle: Johannes-Dieter Steinert: Die große Flucht und die Jahre danach. In: Hans-Erich Volkmann (Hrsg.): Ende des Dritten Reiches – Ende des Zweiten Weltkrieges. Eine perspektivische Rückschau. Herausgegeben im Auftrag des Militärgeschichtlichen

Abb.6

Gebiet	Flüchtlinge und Vertriebene im Dezember 1947	Anteil an der Gesamtbevölkerung
Sowjetische Besatzungszone	4379000	24,30%
Amerikanische Besatzungszone	2957000	17,70%
Britische Besatzungszone	3320000	14,50%
Französische Besatzungszone	60000	1,00%

Im Hinblick auf den Wiederaufbau bedeuteten die Zuwanderer ein starkes Hindernis bei der Ernährungs- und Wohnungssituation, auf die sich die Alliierten, die deutschen Behörden und auch die Bundesrepublik ausrichten mussten. Die regionale Verteilung der Heimatlosen durch die Alliierten erfolgte nicht nach wirtschaftlichen Aspekten. Infolge dieser Verteilung konzentrierten sich die Arbeitskräfte meist dort, wo es keine Arbeitsplätze gab, sie fehlten aber in Regionen, in denen man sie dringend brauchte. Diese Menschen stellten andererseits für den industriellen Wiederaufbau Deutschlands ein bedeutendes Arbeitskräftepotential dar.

Durch die Zuwanderungen erfolgte eine starke Durchmischung der Bevölkerung, die soziale, kulturelle und politische Konsequenzen mit sich brachte. Sie bewirkten in einigen Bereichen auch eine größere Flexibilität des parlamentarischen Systems. In anderen Fällen war eine Abgrenzung und Rückbesinnung auf alte vertraute

Werte unter den Einheimischen und Einzugliedernden zu beobachten. So sind Tendenzen zur Restabilisierung überkommener Wertvorstellungen und Verhaltensmuster vor allem im Bereich der Familie und in der Einstellung zu Öffentlichkeit und Politik erkennbar.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Bevölkerungsverschiebungen den Wiederaufbau in den ersten Jahren nach dem Krieg behinderten, im weiteren Verlauf aber auch die wirtschaftlichen, sozialen und vor allem demokratischen Aufbau der Bundesrepublik Deutschland förderten.<sup>4</sup>

4 Quellen: Beer, Mathias (Hg.): Zur Integration der Flüchtlinge und Vertriebenen im deutschen Südwesten nach 1945. Bestandsaufnahme und Perspektiven der Forschung, Jan Thorbecke Verlag GmbH, Sigmaringen, 1994.

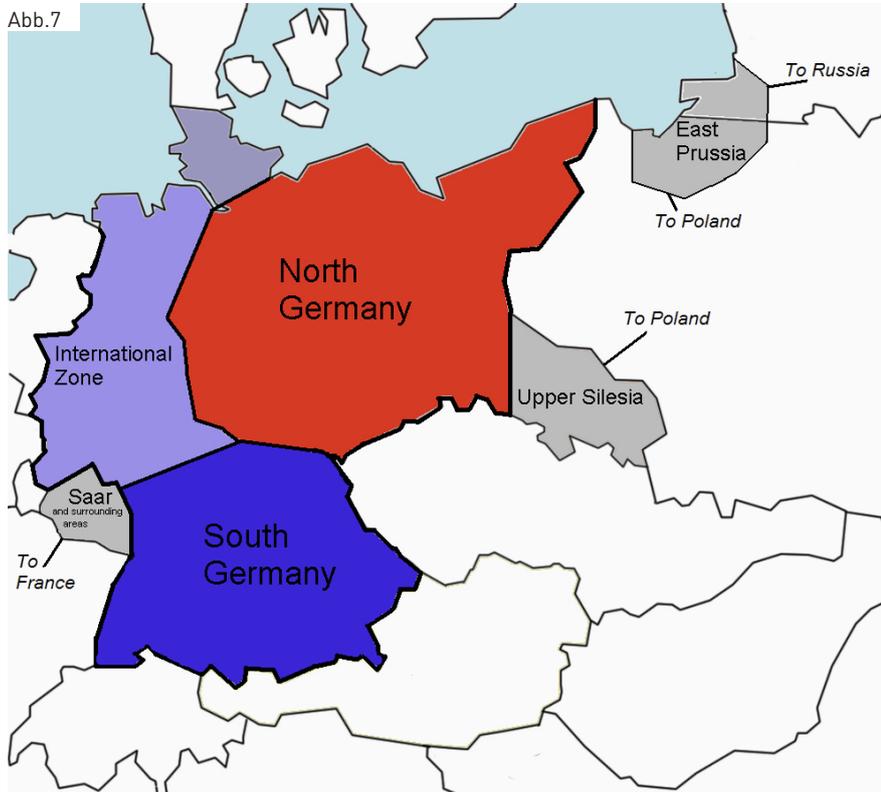
Beer, Mathias: Flüchtlinge und Vertriebene im deutschen Südwesten nach 1945. Eine Übersicht der Archivalien in den staatlichen und kommunalen Archiven des Landes Baden-Württemberg, Jan Thorbecke Verlag GmbH, Sigmaringen, 1994.

Reichling, Gerhard: Die deutschen Vertriebenen in Zahlen, Teil I: Umsiedler, Verschleppte, Vertriebene, Aussiedler 1940-1985, Bonn, 1986.

<http://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/nachkriegsdeutschland.html>

Abb.7

Abb7. Aufteilung Deutschlands nach dem nicht durchgesetzten Morgenthau-Plan 1944



### Potsdamer Konferenz

Auf der Potsdamer Konferenz (2. August 1945) einigten sich die drei Mächte (Sowjetunion, USA, Großbritannien) im Potsdamer Abkommen auf politische Grundsätze für die Behandlung Deutschlands, um eine Wiederaufrüstung Deutschlands zu verhindern: Denazifizierung, Demilitarisierung, Dezentralisierung, Demontage und Demokratisierung.

Die Alliierten griffen ebenso in andere Bereiche der Wirtschaft ein: In den Westzonen wurden im Rahmen der Dekartellisierung zahlreiche Großunternehmen in kleinere Betriebe aufgelöst. In der sowjetischen Besatzungszone wurden weitreichende Verstaatlichungen vorgenommen, mit dem Ziel der Einführung einer sozialistischen Planwirtschaft. Die in Potsdam demonstrierte Einigkeit der Siegermächte war von Spannungen geprägt und ist zerbrochen. Dies hatte eine allmähliche Spaltung Deutschlands zur Folge, die durch den weltpolitischen Gegensatz zwischen den Westmächten und

der UdSSR bedingt war.

Die ökonomische Situation in Europa und in den USA in der Nachkriegszeit Die wirtschaftliche Lage Deutschlands prognostizierte für die USA den Eindruck einer eintretenden Wirtschaftskrise. Diese sollte nach Auffassung der USA unbedingt vermieden werden, um eine weltweite Rezession zu verhindern. Die Amerikaner sahen ihren Absatzmarkt in Europa in Gefahr. Die USA befürchtete außerdem, daß die wirtschaftliche und soziale Not zu einer Ausbreitung des Kommunismus führen könnte, den es einzudämmen galt.<sup>5</sup>

Internationale Maßnahmen für die Zukunft Deutschlands - Morgenthau- und Marshall-Plan

Im September des Jahres 1944 wurde der Morgenthau-Plan vom amerikanischen Finanzministerium für die Zukunft Deutschlands nach dem Krieg vorgelegt. Der Plan beinhaltete zum Einen eine völlige Entwaffnung und Abrüstung Deutschlands mit einer Zerstückelung des Landes.

<sup>5</sup>“Containment-Politik“

Abb.8

Abb8. Marshall-Plan-Hilfe



Infolge der Gebietsabtretungen sollten drei deutsche Staaten entstehen, mit internationalen Wirtschaftsregionen an Rhein und Ruhr sowie an der Nordseeküste. Zum anderen sollten in Deutschland die Industriebetriebe demontiert werden und das Land sollte in ein Agrarland umgewandelt werden. Durch diese Maßnahmen sollte die Möglichkeit eines weiteren Weltkrieges verhindert werden. Der Morgenthau-Plan hatte nach seiner Veröffentlichung am 21. September 1944 heftige Reaktionen hervorgerufen. Er blieb aber für die spätere Besatzungs- und Deutschlandpolitik ohne jegliche Bedeutung.<sup>6</sup>

Um den Wiederaufbau und die Wirtschaft anzukurbeln, kündigte der amerikanische Außenminister George C. Marshall am 5. Juni 1947 ein Hilfsprogramm für Europa an: Das European Recovery Program. So wurden im Rahmen des European Recovery Programs bis 1952 Lebensmittel, Rohstoffe, Maschinen, Treibstoffe und Medikamente im Wert von ca. 13 Mil-

liarden Dollar an die westeuropäischen Staaten geliefert. Die im Rahmen dieses Hilfsprogramms für die westlichen Besatzungszonen bereitgestellten Gelder waren ein wichtiger Impuls für den wirtschaftlichen Wiederaufbau, für die Rückkehr Deutschlands in die internationale Politik und in den Welthandel. Da der Marshall-Plan von der UdSSR abgelehnt wurde, trug er deshalb indirekt zur Spaltung Deutschlands und Europas bei.<sup>7</sup> Die Voraussetzung für die Einbeziehung der westlichen Besatzungszonen in den „Marshall-Plan“ war eine Währungsreform: Die wertlos gewordene Reichsmark wurde am 21. Juni 1948 von der Deutschen Mark ersetzt. Die Einführung der neuen Währung war für die Sowjetunion der Anlaß für die Berlin-Blockade am 24. Juni 1948: Alle Land- und Wasserverbindungen nach Berlin wurden durch die Blockade unterbrochen. Als Gegenreaktion organisierte die USA eine Luftbrücke. Die Blockade stellte den ersten Höhepunkt des Kalten Krieges dar.

<sup>6</sup>Quellen: Blum, John Morton: Deutschland ein Ackerland? Düsseldorf 1968. Morgenthau, Henry: Germany is our Problem. New York 1945. Gelber, H. G.: Der Morgenthau-Plan. In: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 13 (1965).

<sup>7</sup>Quellen: Mayer, Herbert C.: German Recovery and the Marshall Plan 1948-1952. Edition Atlantic Forum, Bonn-Bruxelles-New York, 1969. Schroeder, E.: Europäisches Wiederaufbau-Programm, Marshall-Plan. Vier Jahre Marshall-Plan. Europa-Bildungswerk Regensburg, 1953. Benz, Wolfgang: Deutschland unter alliierter Besatzung 1945-1949/55. Ein Handbuch. Berlin 1999. Hardach, Gerd: Der Marshall-Plan – Auslandshilfe und Wiederaufbau in Westdeutschland 1948-1952, München 1994.

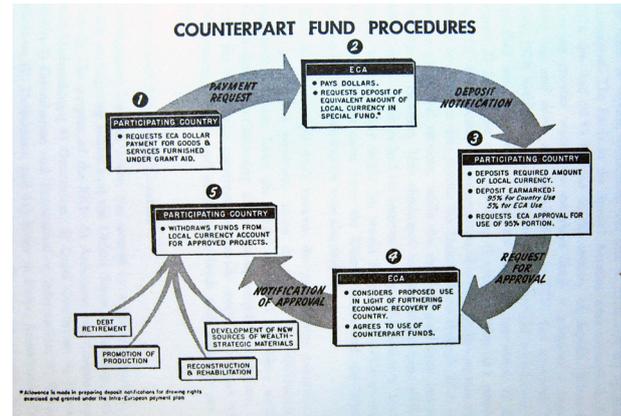
Abb9. Inanspruchnahme der Marshall-Plan-Hilfe  
 Schroeder, E.: Europäisches Wiederaufbau-Programm, Marshall-Plan. Vier Jahre Marshall-Plan.

Abb10. Counterpart Funds  
 Quelle: German Recovery and the Marshall Plan 1948-1952. Edition Atlantic Forum, Bonn-Bruxelles-New York, 1969.

Abb.9

	VERWENDUNGSZWECK	Program-	Inanspruch-	
		miert	nahme	
A INVESTITIONEN	ENERGIE	725,75	690,60	
	KOHLBERGBAU	591,00	394,37	
	SONSTIGE INDUSTRIE (ohne Eisen u. Stahl)	480,64	465,71	
	LANDWIRTSCHAFT UND ERNÄHRUNG	372,73	296,86	
	WOHNUNGSBAU (ohne Besatzungswohnungsbau)	331,28	286,01	
	SEESCHIFFFAHRT (einschl. Seehäfen)	175,92	146,73	
	GAS UND WASSER	86,46	75,03	
	STRASSENBAHNEN	17,30	17,30	
	EISEN UND STAHL	167,68	162,72	
	FREMDENVKKEHR	22,57	22,22	
	KLEININVESTITIONEN, FLÜCHTLINGSBETRIEBE	95,70	70,70	
	B ZUSCHÜSSE	BINNENSCHIFFFAHRT	9,40	9,40
		BINNENHÄFEN	11,96	11,96
		PRIVATBAHNEN	6,75	6,53
		VERKEHRSGEWERBE	85,69	40,69
		POST	20,00	20,00
		FORSCHUNG	0,59	0,41
LANDWIRTSCHAFT		113,50	65,82	
FORSCHUNG		30,34	20,19	
ENTWICKLUNGSBAUTEN		0,52	0,45	
ZUR FÖRDERUNG DES ABSATZES IM DOLLARRAUM		4,30	2,58	
C RESERVE	RESERVE	113,74		
	SUMME BUNDESGBEIT	3 463,82	2 806,28	
	BERLIN	389,18	353,09	
	INSGESAMT (einschl. Berlin)	3 853,00	3 159,37	

Abb.10



Gründung der BRD und der DDR  
 Die drei Westmächte und die UdSSR schlugen in ihren Besetzungszonen eigene Wege ein, die 1949 zur Gründung zweier deutscher Staaten führten. Das „Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland“ wurde am 23. Mai 1949 verkündet. Die Bundesrepublik war zu diesem Zeitpunkt noch kein souveräner Teilstaat: Der Außenhandel und die Außenpolitik lagen unter alliierter Kontrolle. In der sowjetischen Besetzungszone erfolgte die Gründung des zweiten deutschen Staates, die DDR. Politik, Gesellschaft und Wirtschaft der DDR wurden nach sowjetischem Vorbild geleitet.<sup>8</sup>

Die Entstehung der Europäischen Gemeinschaften – Rolle und Bedeutung für den deutschen Wiederaufbau  
 Das Bedürfnis, den Frieden dauerhaft in Europa zu sichern, war Ende der 40er Jahre sehr ausgeprägt. Mit dieser Absicht machte der französische Außenminister Robert Schuman Deutschland den Vorschlag, die deutsche und französische Kohle- und Stahlindustri-

en in einem gemeinsamen Markt unter eine übergeordnete Behörde zu stellen. Dadurch sollte „ein Krieg zwischen Frankreich und Deutschland nicht nur undenkbar, sondern materiell unmöglich“ werden. Diese Montanunion legte den Grundstein für die wirtschaftliche und politische Einigung westeuropäischer Staaten und führte 1951 zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS).

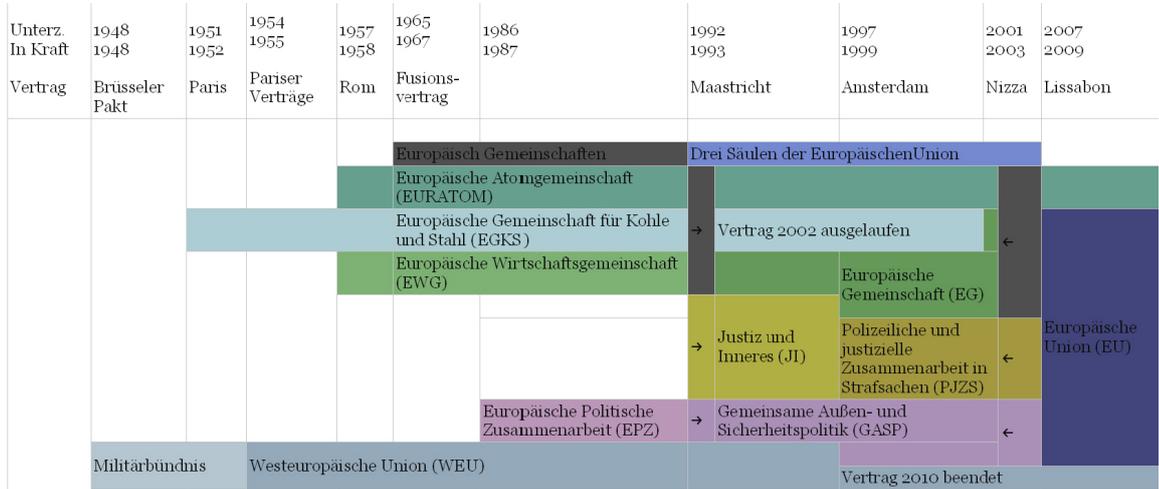
Neben der EGKS wurden mit der Unterzeichnung der Römischen Verträge durch Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland am 25. März 1957 die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und die Europäische Atomgemeinschaft (Euratom) gegründet.

<sup>8</sup>Quelle:

Weber, Jürgen: Das Jahr 1949 in der deutschen Geschichte. Die doppelte Staatsgründung. Olzog, München, 1997.

Abb11. Entstehung der EU -Überblick  
Quelle: Wikipedia

Abb.11



Die sechs Staaten der EWG einigten sich auf die Vereinheitlichung des gemeinsamen Marktes durch die Abschaffung von Zollschränken und Kontingentierungen, den freien Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehr, eine gemeinsame Handelspolitik gegenüber Drittstaaten und die Schaffung europäischer Institutionen. Durch die Europäische Atomgemeinschaft (Euratom) soll eine Friedenssicherung durch die gegenseitige Kontrolle der Nukleartechnik erreicht werden.

Ziel der Europäischen Gemeinschaften war es, einen Binnenmarkt mit freiem Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zu schaffen. Gleichzeitig weitete sich die EG territorial aus. Ab 1973 traten weitere Mitglieder bei.

Mit dem Fusionsvertrag von 1967 wurden die EGKS, die EWG und Euratom gemeinsamen Institutionen unterstellt und zu den Europäischen Gemeinschaften zusammengefasst.

Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr zu schaffen. Gleichzeitig weitete sich die EG territorial aus. Ab 1973 traten weitere Mitglieder bei.

Durch diese Wirtschaftsgemeinschaften konnte Westdeutschland in die wachsende Weltwirtschaft integriert werden. Dies manifestierte sich in einem wirtschaftlichen Aufschwung, im sog. Wirtschaftswunder der 50er und 60er Jahre, im wachsenden Außen- und Innenhandel, in der Steigung des Realeinkommens. Durch die Kapitalabschiebungen von Ost- nach Westdeutschland hat sich die Industrie und Investitionen im Westen entwickelt. Gleichzeitig wuchs der Bedarf an Gastarbeitern.

Ebenso wurzelt die Entstehung des Wirtschaftswunders in der Mentalität der Bevölkerung der Nachkriegszeit. Ohne dieser Mentalität wäre ein Wiederaufbau nicht zustande gekommen.<sup>9</sup>

<sup>9</sup>Quellen:  
Mayer, Herbert C.: German Recovery and the Marshall Plan 1948-1952. Edition Atlantic Forum, Bonn-Bruxelles-New York, 1969.

Schroeder, E.: Europäisches Wiederaufbauprogramm, Marshall-Plan. Vier Jahre Marshall-Plan. Europa-Bildungswerk Regensburg, 1953.

Abb.12

Abb.12 „Trümmerfrauen“ in Dresden



Abb.13 Wohnungsbau in Düsseldorf

Abb.13



Städtebau <sup>10</sup>

Nach Kriegsende fand man Deutschland als einen Trümmerhaufen wieder. Zahlreiche Städte waren zerbombt und ihre Bewohner lebten oftmals auf der Straße oder in Ruinen. Durch die Demontage waren etliche Industrieanlagen, aber auch Bahngleise und Brücken nicht mehr vorhanden.

Viele Planer sahen diese Ausgangslage als Chance, ihre innovativen Ideen endlich umzusetzen und Städte nach ihren Ideologien neu aufzubauen.

## Maßnahmen

Über einige Punkte waren sich die Alliierten schnell einig. Zunächst musste der Trümmerhaufen beseitigt und die Notsituation der Menschen behoben werden. Die Kommunalverwaltungen mussten neu aufgebaut werden, um eine selbständige Verwaltung der Städte einzuleiten. Die Städte selbst sollten sich dann auch um Konzepte für den Wiederaufbau der städtischen Strukturen kümmern. Die wichtigste Baumaßnahme war zunächst die Schaffung neuen Wohnraumes.

## Wohnungsbau

Die Städte in Westdeutschland hatten einen enormen Anstieg der Bevölkerung zu verzeichnen. Durch die Verschiebung der Grenzen wurden viele Deutsche in Osteuropa vertrieben oder flüchteten nach Westdeutschland. Gleichzeitig war aber ein großer Teil der Wohngebäude zerstört. Es bestand ein Bedarf von rund 5 Millionen neuen Wohneinheiten. Für dieses Vorhaben wurde die heute noch bestehende Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW gegründet, die Kredite im Wert von umgerechnet 300 Millionen Euro zusagte. Das größte Problem dabei waren der Mangel an Baumaterialien und die fehlenden finanziellen Mittel. So gingen die Baumaßnahmen zunächst schleppe voran. Und die Aufbau- und insbesondere Aufräumarbeiten waren nur mithilfe tatkräftiger Unterstützung der Bevölkerung zu bewältigen. In diesem Zusammenhang entstand auch der Begriff der „Trümmerfrauen“, die vom Krieg am wenigsten versehrt waren und die am kräftigsten mitanpackten.

<sup>10</sup> Quelle: Bundeszentrale für politische Bildung, Deutschland nach 1945  
www.bpp.de

Abb.14



Abb.14.und 15. Innen-  
stadt in Münster, histo-  
risch wiederaufgebaut

Abb.15



Abb.16



Abb.16 und 17 Ulm,  
größtenteils im moder-  
nen Stil wiederauf-  
gebaut

Abb.17



Leitbilder <sup>11</sup>

Wie die einzelnen Aufgaben gelöst wurden, war je nach Besatzungszone unterschiedlich. Aber auch die Kommunen hatten mitzuentschieden. Es gab keine Gesetze auf Landes- oder Bundesebene, was den Aufbau der Städte betraf. So fand man in der britischen Zone oft Scheibenwohnhochhäuser und Stahlskelettkonstruktionen wieder, während die Franzosen Städtebaukonzepte von Le Corbusier umzusetzen versuchten. Die Gemeinsamkeit aller Konzepte war die Gliederung der Stadt in überschaubare Einheiten. Die Stadt sollte modern, gesund und schön sein.

Historischer Wiederaufbau oder moderner Neubau?

Während die Bevölkerung den Wunsch nach Wiedergewinn signifikanter Stadträume äußerte, hatten viele Planer Visionen, die sich nicht mit dem historischen Stadtbild vereinbaren ließen, sondern einen modernen Neubau des Stadtgrundrisses forderten. So bestand bei den Menschen die Angst

die persönliche Identität ihrer Heimatstädte zu verlieren.

Die umgesetzten Lösungen waren oft eine Mischform von Wiederaufbau historischer Gebäude und gleichzeitiger Überarbeitung der Stadtbaukonzepte nach modernem Maßstab. Ein Beispiel dafür ist die zu großen Teilen zerstörte Innenstadt Ulms, die in den Jahrzehnten nach Kriegsende wieder aufgebaut wurde. Die Frage, ob der Wiederaufbau historisch oder modern erfolgen sollte, führte zu heftigen Auseinandersetzungen. Der größte Teil der Stadt wurde im Stil der Fünfziger- und Sechzigerjahre wiederaufgebaut. Um große Verkehrsprojekte wie die „Neue Straße“ als Ost-West-Magistrale zu verwirklichen, wurde sogar noch erhaltene historische Bausubstanz geopfert. Es kam allerdings auch zu Rekonstruktionen einzelner, für die Stadtgeschichte bedeutender Gebäude, und zahlreiche moderne Bauten orientierten sich mehr oder weniger an historischen Formen, z. B. an den für Ulm typischen Spitzgiebeln.

<sup>11</sup> Fendel, Ute, „Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg in Deutschland Ost und West“, Bonn, 199<sup>6</sup>

Abb.18

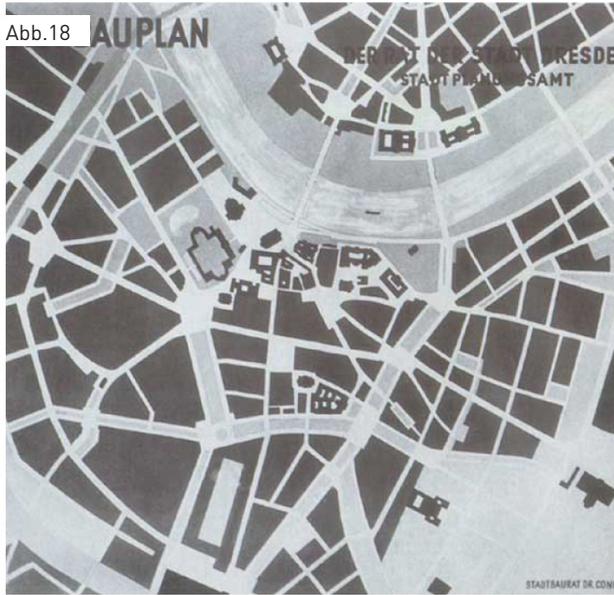


Abb.18 Großer  
Dresdner Aufbauplan  
von Herbert Conert,  
Dezember 1945



Abb.19

Abb 19. Dresdner Zwin-  
ger vor dem Wieder-  
aufbau 1945

Abb. 20 Plattenbauten  
in Dresden aus den  
50ern

Abb.20



Konzepte für deutsche Städte<sup>12</sup>

Auch wenn man sich nicht einig war, welches Konzept man nun in den deutschen Städten anwenden sollte, stimmte man überein, dass gewisse Reformen nötig waren, die während der Kriegsjahre aufgeschoben wurden. Man wollte weg von der Stadt des 19. Jahrhunderts mit ihrem Chaos und der Unübersichtlichkeit. Man verlangte nach einer radikalen Neuordnung. Dabei orientierte man sich an Ideen des Bauhaus, die eine Gleichheit unter den Menschen unterstützen sollte. Statt konzentrierten Arbeitervierteln wünschte man sich eine soziale Stadt nach dem Prinzip des Funktionalismus.

Die Stadt in der DDR

Der Wiederaufbau der Städte in der DDR unterschied sich in einigen Punkten von der Vorgehensweise in der BRD. Die Möglichkeiten, sich zu entwickeln, waren durch die starke Kontrolle durch die Sowjetunion eingeschränkt. Es sollte ein Staat nach kommunistischem Vorbild aufgebaut werden, was

sich auch auf die einzelnen Städte auswirkte. Die Bodenreform sorgte dafür, dass Großgrundbesitzer mit mehr als 100 ha Besitz enteignet wurden, und der Besitz an Bauern umverteilt wurde. Industriebauten wurden entweder enteignet oder wurden von sowjetischen Aktiengesellschaften übernommen. So wanderten viele große Firmen mit ihrem Kapital rechtzeitig nach Westdeutschland über. Auch große Teile der Infrastruktur, wie Bahngleise, wurden im Rahmen der Demontage, als Reparationszahlung in die Sowjetunion abtransportiert.

Das sozialistische Bild der Stadt spiegelte sich vor allem im Stadtgrundriss wieder. Große Prachtstraßen und Aufmarschplätze wurden ausgebaut, während kleine Gassen, die oft den historischen Charakter einer Stadt definierten, überbaut wurden. Auch historische Bausubstanz wurde häufig durch Plattenbauten ersetzt. Gleichzeitig war man daran interessiert, Kulturgüter und denkmalgeschützte Gebäude wiederaufzubauen. Inger in Dresden.

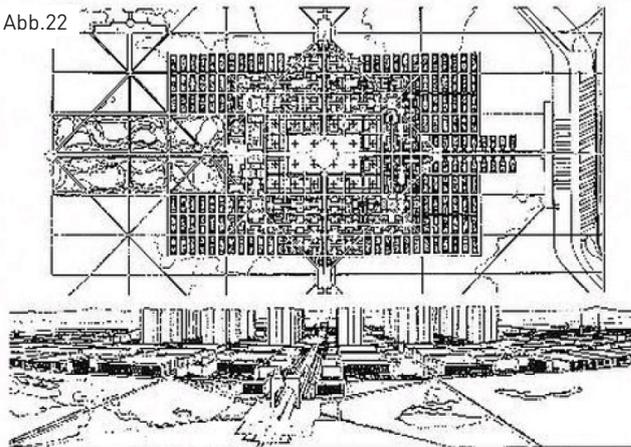
<sup>12</sup> Fendel, Ute, „Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg in Deutschland Ost und West“, Bonn, 1996

Abb. 21 und 22 le plan de voisin pour 3 millions d'habitans, Paris 1920

Abb.21



Abb.22



„Ville contemporaine“  
von Le Corbusier<sup>13</sup>

Corbusiers „zeitgenössische Stadt“ ist als eine Stadt für den ‘Durchschnittsmenschen’ angelegt, eingebettet in eine egalitäre Gesellschaft ist sie eine Stadt, in der das „rechte Gleichgewicht zwischen Individuum, Familie und der öffentlichen Ordnung des Staates, zwischen gebauten Formationen und offenen Räumen, zwischen Stadt und Natur gefunden werden sollte.“ (Fishman) Dem Wohnen wird am meisten Bedeutung und Raum zugemessen. So wird das vormalige Geschäftszentrum der „Ville Contemporaine“ zum Wohnviertel umgewidmet. Das Schaffen von Freiflächen und die Möglichkeit der Besonnung jeder Wohnung stehen hierbei im Mittelpunkt. Die Gebäude ziehen sich mäandrisch verkettet durch das Viertel, so daß die von Le Corbusier so verhaßte Korridorstraßen mit Hinterhöfen, wie sie für die ‘alten’ Städte kennzeichnend waren, aufgelöst werden. An deren Stelle entfalten sich Arabesken, die sich immer wieder neu kombinieren und zwischen den

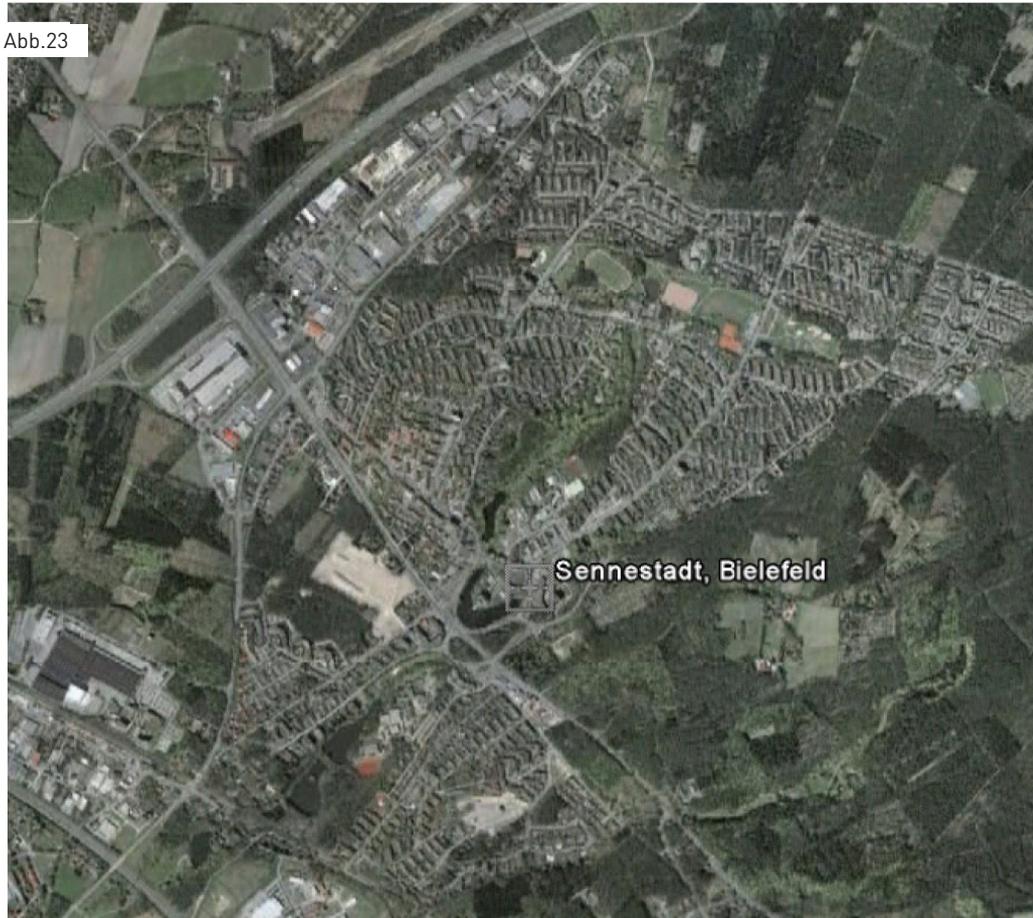
Gebäuden Freiflächen für Grünanlagen entstehen lassen.

Jede Wohneinheit (Unité d’Habitation) nimmt 3.000 bis 4.000 Bewohner auf, so daß die Stadt extrem verdichtet wird; auf einer Fläche von lediglich 3.000 Hektar sollen 3 Millionen Menschen Platz finden. Le Corbusier sprach der räumlichen Konzentration enormen Einfluß auf die Entwicklung von Intelligenz und Kollektivbewußtsein zu, wohl auch aus diesem Grund erfährt das kollektive Zusammenleben in der Ville Radieuse eine besondere Betonung. So verfügt jede Wohneinheit über eine Etage, die allein für Gemeinschaftsdienste, einem Hotelservice ähnlich, reserviert ist. Hier befinden sich Großküche, Wäscherei, Lagerräume, all diejenigen Einrichtungen, deren gemeinschaftliche Nutzung zweckmäßig ist. Hingegen sind die einzelnen Wohnungen auf das Notwendigste beschränkt. Jedem Bewohner werden 14 m<sup>2</sup> zugesprochen, die je nach Anzahl der Personen eines Haushalts unterschiedlich verteilt sind.

<sup>13</sup> Le Corbusier, „1922-Ausblick auf eine Architektur“, Berlin, Bauverlag, 2008

Abb.23

Abb. 23 Sennestadt in  
Bielefeld



„organische Stadtbaukunst“  
 von Hans Bernhard Reichow<sup>14</sup>  
 Der Architekt und Stadtplaner Reichow verwendet in seinen architektonischen Entwürfen hauptsächlich organische Formen. Dieses Prinzip wendet er auch auf den Städtebau an. Reichow baute schon vor dem Zweiten Weltkrieg und trat 1937 der NSDAP bei, um seine Pläne für öffentliche Bauten umsetzen zu können.

Durch eine Abkehr vom Prinzip des schematischen Zeilenbaus und die Konzipierung der Wohnungsgrundrisse gemäß des Sonnenstandes gelingt es ihm, die Ideale des Neuen Bauens der Weimarer Republik nach Licht, Luft und Sonne für die Nachkriegszeit zu transformieren. Als größtes und wichtigstes Projekt konnte Reichow ab 1954 die Sennestadt in Bielefeld realisieren, wo er die topographische Lage an einem See zur Planung des Rathauses für das gemeinschaftsbildende Element einer „Stadtkrone“ nutzt. Seine plastisch geformten Hochbauten korrespondieren dabei mit der organisch der

Landschaft angepaßten Stadtplanung. In dem kreuzungsarmen Erschließungssystem mit Stich- und Sammelstraßen sowie voneinander separierten Fuß- und Fahrwegen überträgt er organische Wachstumsgesetze auf die Stadtstruktur, wobei dem Verkehr die analoge Funktion natürlicher Kreislauforgane zukommt, wie Reichow es in seinen Theorien zu einer organischen Stadtbaukunst formuliert hat.

<sup>14</sup>“Reichow, Hans Bernhard, „Organische Stadtbaukunst: von der Großstadt zur Landschaft“ Hamburg, 1948



Modell Bielefeld Sennestadt

Abb.24

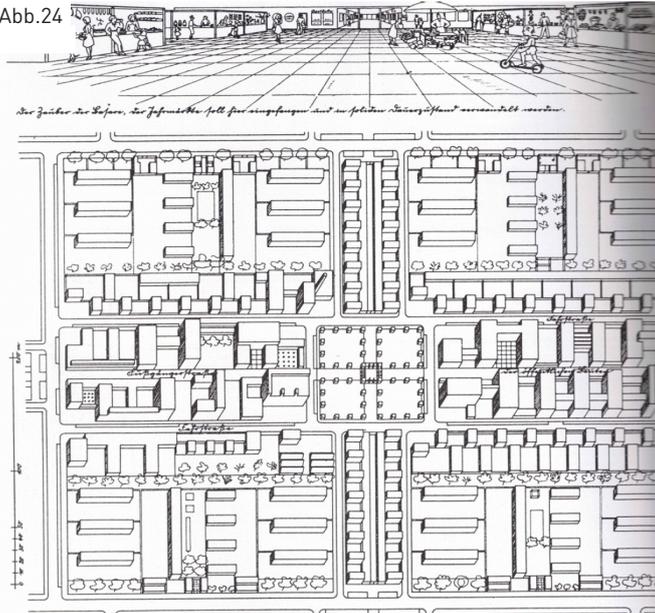


Abb. 24 „Raumstadt“,  
Schwagenscheid

Abb. 25 Frankfurt Nord-  
weststadt



Abb.25

„Raumstadt“  
 von Walter Schwagenscheidt <sup>15</sup>  
 Walter Schwagenscheidt ist seit den 20er Jahren einer der wichtigsten Planer sozialistischer Städte. Er arbeitete viel in und für Russland, aber auch in Deutschland hatte er bedeutende Projekte. Er hat in Deutschland studiert und war ein Vertreter der Neuen Sachlichkeit. Schwagenscheidt besuchte 1930 bis 1933 die Sowjetunion. Da hier die Neue Sachlichkeit keinen großen Anklang fand, kehrte er 1933 nach Deutschland zurück. Für ihn spielte der Raum die größte Rolle in der Planung. Mehr noch als der architektonisch umbaute Raum, der Freiraum.

Frankfurt - Nordweststadt  
 Beim städtebaulichen Wettbewerb zur Gestaltung der neuen Siedlung gewannen 1959 die Architekten Walter Schwagenscheidt und Tassilo Sittmann nur einen dritten Preis, wurden aber nach Überarbeitung des Entwurfs, von Planungsdezernenten Hans Kampffmeyer schließlich mit der Planung beauftragt.

Bis 1968 dauerte der Bau der Großsiedlung mit 7.600 Wohneinheiten. Alle Gebäude sind exakt in Nord-Süd- oder Ost-West-Richtung ausgerichtet. Die Fußwege verlaufen getrennt vom Fahrverkehr. Die Siedlung ist durch große Grünflächen in Nachbarschaften gegliedert.

Im Gegensatz zu Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre in anderen Städten ist die Nordweststadt heute in deutlich geringerem Maße von sozialen Problemen betroffen. Trotz Kritik gehört die Nordweststadt zu den lebenswertesten Trabantenstädten Deutschlands, was auf einige städtebauliche Grundgedanken zurückzuführen ist, wie etwa genügend Raum zwischen den Häusern für Licht und Sichtachsen, verschiedenste Größen der Häuser, eine vernünftige Verkehrsführung und gerade die soziale Mischung der Bewohner und Benutzer.

<sup>15</sup> Schwagenscheidt, Walter und Sittmann Tassilo „Die Raumstadt von ihren Anfängen bis heute“, Albstadt, 1986

Abb.26

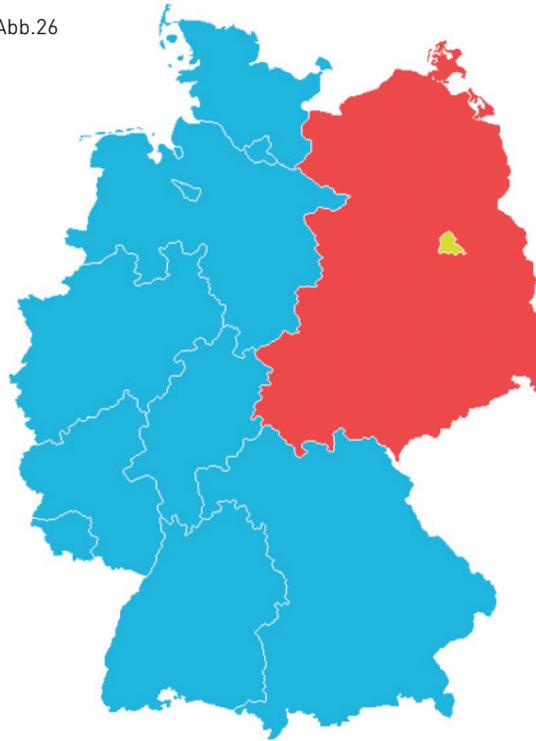
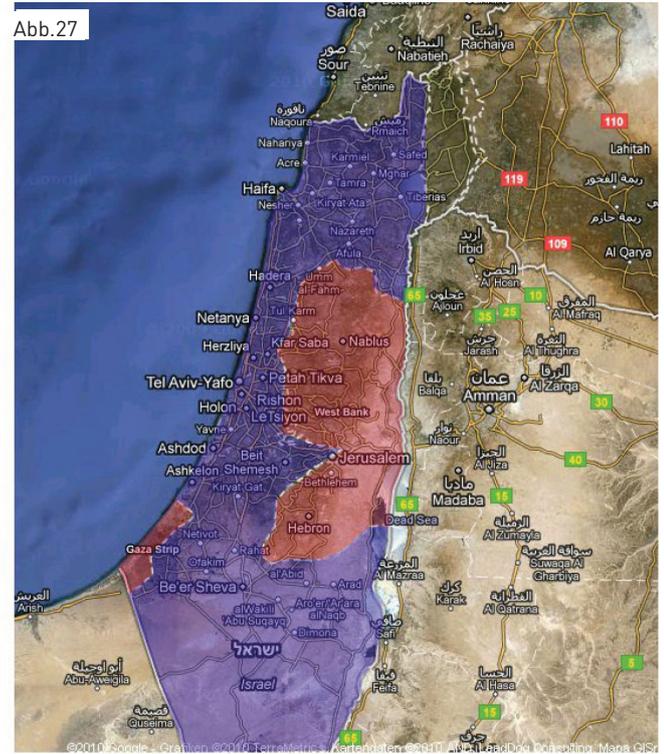


Abb. 26 BRD und DDR

Abb. 27 Israel und Palästina

Abb.27



Deutschland - Palästina  
Inwiefern kann man nun, die Probleme und Lösungsstrategien Deutschlands mit Palästina vergleichen?

In den Ausgangsproblemen lassen sich einige Parallelen ziehen. Bei den Lösungswegen hatte Deutschlands allerdings Bedingungen, die man von der Situation in Palästina nicht annehmen kann. In Palästina haben wir das Problem der Bevölkerungsdichte. Man kann wie nach dem 2. Weltkrieg in Deutschland damit rechnen, dass eine Welle von Flüchtlingen in ihre Heimat zurückkehren wird und Wohnraum sucht. In Deutschland war das zum einen möglich durch die eigenen Initiativen der Bevölkerung, aber vor allem auch durch finanzielle Unterstützungen zum Wiederaufbau aus Europa.

Eine weitere Parallele kann man in der Tatsache sehen, dass aus einem Gebiet zwei Staaten gegründet werden, mit eigenen Ideologien und Staatssystemen. Wenn ein Staat Palästina gegründet werden sollte, werden wohl ähnliche

Probleme entstehen, wie zwischen DDR und BRD. Menschen, die lange Zeit nebeneinander gelebt haben, werden in verschiedene Staatsgebiete eingeteilt. Es wird ein Identitätsproblem für viele entstehen, aber auch Konflikte, da sich die Bewohner kulturell stark voneinander unterscheiden. Dies muss durch die Politik sowie gemeinsame kulturelle oder wirtschaftliche Projekte schrittweise gelöst werden.





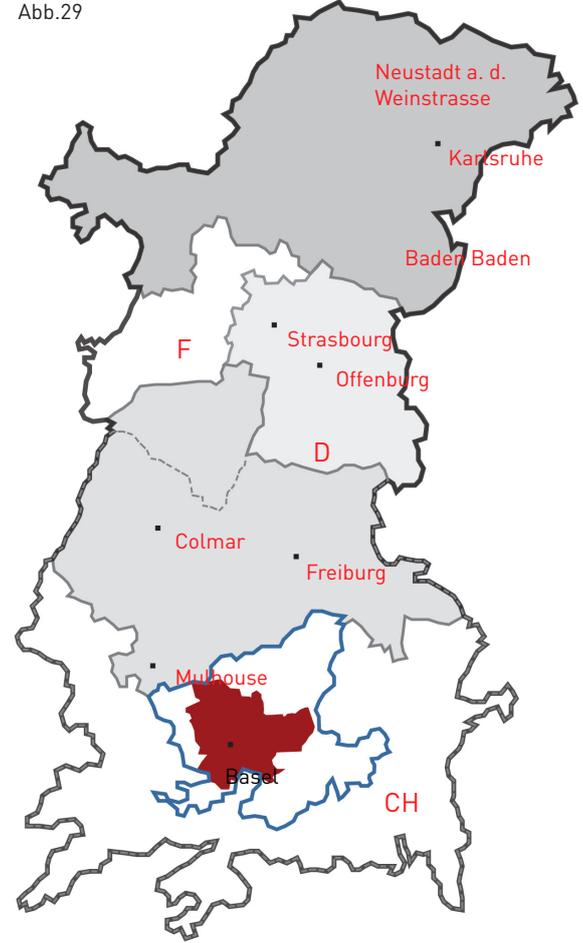
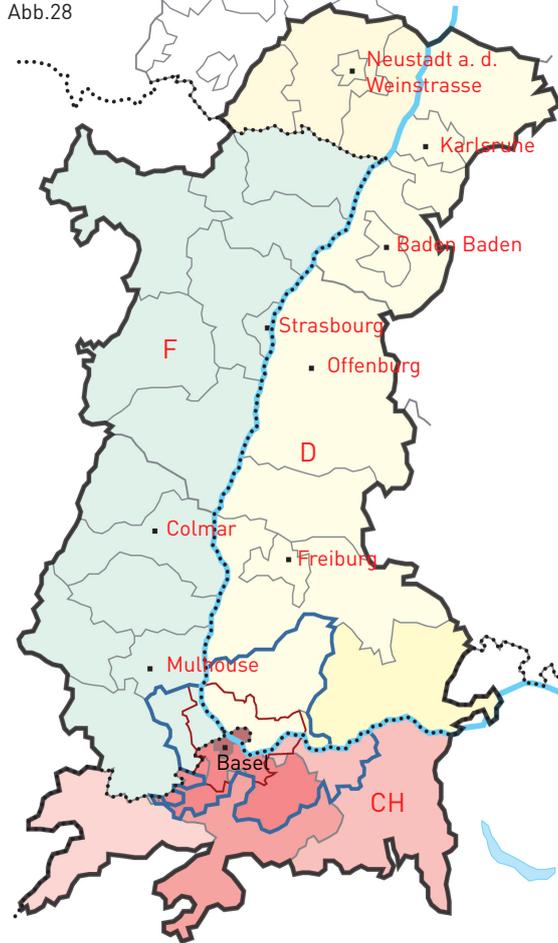
# DREILÄNDERECK – TRINATIONALER EURODISTRICT BASEL

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Thomas Fischer, Daniel Niederer

Abb.28 Grenzverteilung  
Deutschland-Frank-  
reich-Schweiz

Abb.29 Die aktuellen  
Kooperationsperimeter  
am Oberrhein

Quelle Abb. 28, 29:  
oberrheinkonferenz.org



Das Dreiländereck

Am Nordwestrand der Schweiz treffen die Grenzen der drei Länder Schweiz, Frankreich und Deutschland aufeinander. Das Dreiländereck ist Teil der Region Oberrhein und besitzt die Stadt Basel als Oberzentrum. Basel liegt direkt am Kreuzungspunkt der drei Länder und wird vom Rhein durchquert. Hier bildet er auch eine Ausnahme, da er sonst als natürliche Grenze zwischen Deutschland und jeweils der Schweiz oder Frankreich fungiert. Das Dreiländereck ist grenzübergreifend im Trinationalen Eurodistrict Basel organisiert.

Trinationaler Eurodistrict Basel im Rahmen der Oberrheinkonferenz  
Die Oberrheinkonferenz ist eine regionale Zusammenarbeit für ein bilinguales und interkulturelles Zusammenleben der Bürger der Südpfalz, derer aus Baden, dem Elsass und der Nordwestschweiz. Das Gebiet der 1991 gegründeten Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberrheinkonferenz umfasst rund 5,9 Mio. Einwohner auf

21.518 km<sup>2</sup>. Die Oberrheinkonferenz bildet einen Organisationsrahmen für die gesamte Oberrheinregion. Auf ihrem Gebiet befinden sich von Nord nach Süd die Regionalverbände Regio Pamina, der Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, der Eurodistrict Mulhouse-Colmar-Freiburg und der Trinationale Eurodistrict Basel (Dreiländereck). Sie befasst sich mit regional bedeutenden Angelegenheiten von grenzübergreifendem Interesse, die grundsätzlich alle drei Vertragspartner betreffen.

Schwerpunktbereiche ihrer Arbeit sind Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, Raumordnung, Kultur, Ausbildung, Gesundheit, Jugend und Katastrophenhilfe. Alle 2 Jahre findet an wechselnden Orten der Dreiländerkongress statt. Dieser gibt eine Übersicht über die Arbeit der letzten 2 Jahre und setzt eine neue Agenda der nächsten Periode fest. Diese Kongresse werden immer von einer Region veranstaltet, so zum Beispiel der Kongress 2008 in Strasbourg von der Region Elsass.

Quellen: de.wikipedia.org/wiki/Oberrheinkonferenz  
oberrheinkonferenz.org

Abb.30 Treffen von  
Forum-Junior  
Quelle:www.oberrhein-  
konferenz.org

Abb.31 Tanzworkshops  
finanziert mit Mitteln  
aus dem Jugendpro-  
jektfond

Abb.32 Seite aus dem  
oberrheinischen Schul-  
buch



Quelle Abb. 30, 31, 32:  
oberrheinkonferenz.org



Jugend-, Bildungs- und Kulturprojekte der Oberrheinkonferenz

In dieser Erörterung sollen die drei Schwerpunktbereiche Jugend, Bildung und Kultur genauer betrachtet werden. Diese Projekte werden von der Oberrheinkonferenz dauerhaft betreut und sollen sowohl links- wie rechtsrheinisch sowie in der Schweiz zur Interkulturalität und Bilingualität beitragen.

Jugendprogramm

Das Jugendprogramm umfasst mehrere Projekte. So z.B. das „Forum Junior“, ein Arbeitstreffen von Jugendlichen, das alle zwei Jahre mit einem Hauptthema parallel zum Dreiländerkongress stattfindet. Der „Jugendprojektfond“ stellt eine weitere Institution dar. Er umfasst die schnelle Förderung von trinationalen Projekten von und für Jugendliche. Dies umfasst z.B. einerseits die Reise- und Aufenthaltskosten der Jugendlichen, andererseits die finanzielle Förderung von Projekten und Einrichtungen. Aus diesem Fördertopf können bis zu 4.000 Euro

abgerufen werden. Ein dritter Punkt sind Vergünstigungen im öffentlichen Verkehr für Kinder und Jugendliche. Die Nahverkehrsunternehmen des Verbundsgebiets gewähren Schülern und Studenten Ermäßigungen oder saisonale Sonderangebote. Damit sollen Fahrten zum Nachbarn erleichtert und gefördert werden.

Bildungsprogramm

Damit sich die Bevölkerung des mehrsprachigen Oberrheinraums als zwar verschieden, aber doch zusammengehörig erfahren kann ist das Verstehen des Nachbarn elementar. Dazu hat die Konferenz einige Programme wie das oberrhein. Schulbuch, einen oberrheinischen Lehrertag, TRISCHOLA und ein Förderfonds für Austausch festgelegt. Das oberrheinische Schulbuch ist ein zweisprachiges Schulbuch und gilt als Musterbeispiel für die Förderung der Bilingualität wie auch der grenzüberschreitenden Begegnung.

Quelle:  
oberrheinkonferenz.org

Abb.33 Logo TRISCHOLA

Abb.34 Logo oberrheinischer Museumspass



Quelle Abb. 33:  
[trischola.edubs.ch](http://trischola.edubs.ch)

Quelle Abb. 34:  
[bad-bad.de](http://bad-bad.de)



Der Oberrheinische Lehrertag wird von den jeweils veranstaltenden Schulämtern der drei Länder organisiert und findet ebenfalls alle zwei Jahre an wechselnden Orten statt. Im Rahmen eines Hauptthemas ermöglicht er einen Erfahrungsaustausch unter den Lehrern der jeweiligen Länder.

TRISCHOLA ist sowohl ein Austauschprogramm für Schüler als auch für Lehrer. Für Schüler sind gemeinsam behandelte Lehrplaninhalte, mehrjährige Austausche und Begegnungen und Projekte mit den Nachbarn vorgesehen. Lehrkräfte sollen an Lehrerbegegnungen, gemeinsamen Fortbildungen und an Hospitationen und Austauschen von Lehrkräften teilnehmen. Hauptlehrschwerpunkte sind Natur und Sport, Kultur und Wissenschaft, Geschichte und Heimatkunde und Alltag/Alltägliches. Der Förderfonds für Austauschprogramme für Schüler fördert mit EU-Geldern Schüler- und Lehreraustausche.

Kulturprogramm  
Zur kulturellen Völkerverständigung sollen der oberrhein. Museumspass, ein Theateraustauschprogramm und BIBLIO3 beitragen. Der Museumspass ermöglicht seinem Inhaber freien Eintritt in Sonder- und Daueraustellungen von ca 170 Museen. Er gilt als Musterbeispiel für grenzüberschreitenden Austausch in Europa.

Das Theateraustauschprogramm fördert den Austausch von Theater- und Tanzprogrammen bei Gastspielen und Festivals am Oberrhein. Per anno gibt es 33.000 Euro, die zu gleichen Teilen von den 3 Ländern finanziert werden. BIBLIO3 betrifft die Kooperation verschiedener Bibliotheken. Dies beinhaltet den Austausch von Büchern und Bibliothekspersonal, gegenseitige Besichtigungsbesuche und die Ausbildung zum Bibliothekspersonal im Nachbarland. Beispiele sind ein gemeinsamer Ausweis für beide Bibliotheken in D und CH in Rheinfelden oder der Austausch von Bücherbussen in Freiburg und Mulhouse.

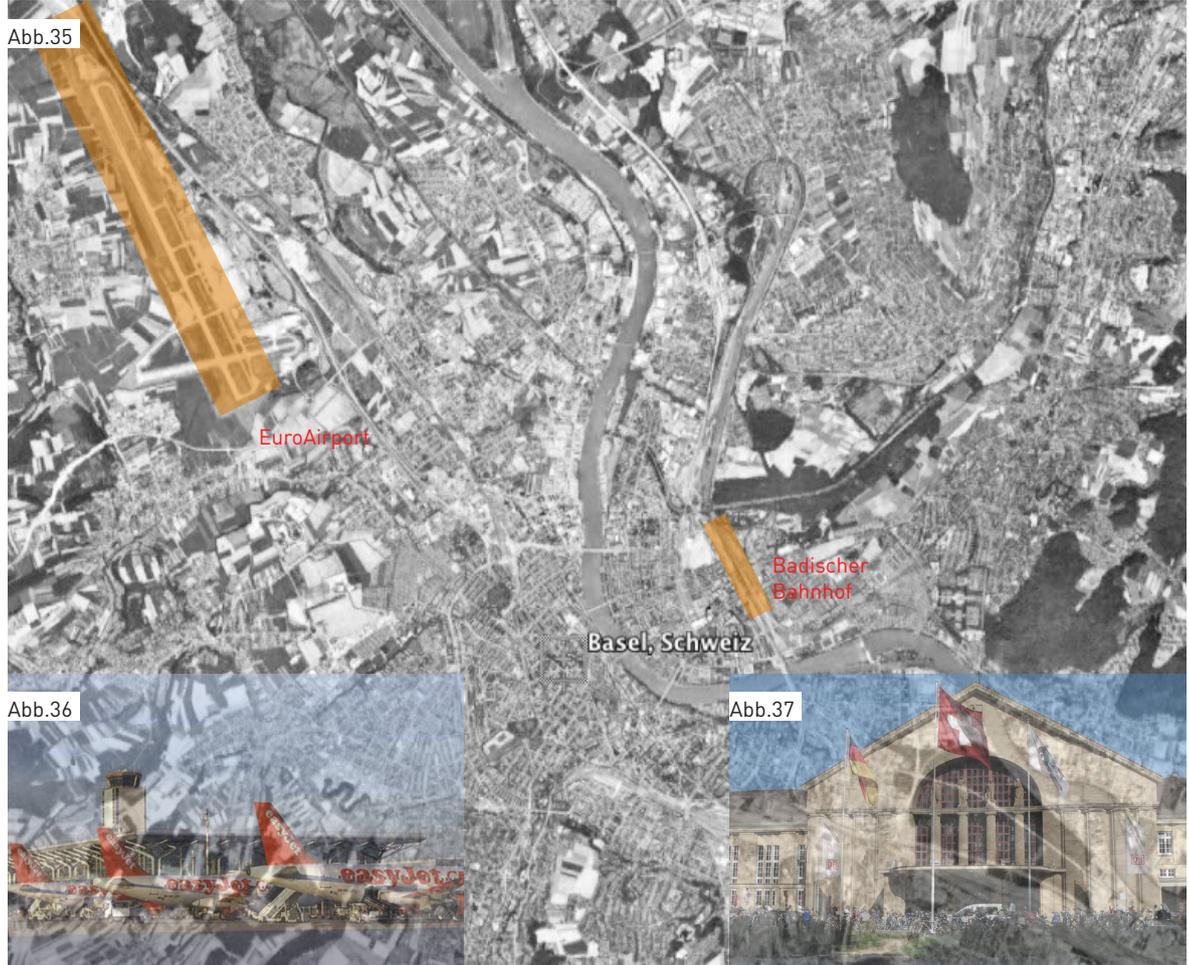
Quelle:  
oberrheinkonferenz.org

Abb.35 Luftbild Basel

Abb.36 EuroAirport  
Basel-Mulhouse-  
Freiburg

Abb.37 Badischer  
Bahnhof

Quelle Abb.35:  
earth.google.com  
(bearbeitet von Thomas  
Fischer und Daniel  
Niederer)  
Quelle Abb. 36:  
dmm.travel  
Quelle Abb.37:  
de.academic.ru



## Geschichte des Dreiländerecks

Die Menschen im Dreiländereck, beiderseits des Rheins sehen sich schon immer als kulturell und wirtschaftlich zusammengehörig, unabhängig von der Staatszugehörigkeit. Auch die Sprache, der alemannische Dialekt, der in der Nordschweiz, im Elsass und in Südbaden gesprochen wird, zeugt von der Verbundenheit der Region. Obgleich eine 1225 erbaute Brücke die erste und lange Zeit einzige feste Rheinüberquerung zwischen dem Bodensee und der Rheinmündung darstellte, bedeutete der Fluss für die Region eine gemeinsam nutzbare Wasserstraße und niemals eine Trennung.

Basel bildete traditionell immer schon das Zentrum dieser Region und war grenzübergreifend Anlaufpunkt für die Bevölkerung. Schon mit Beginn der Industrialisierung konnten die Menschen, z. B. aus Lörrach, zollfrei nach Basel zum Arbeiten gehen. Ein 1852 abgeschlossener Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossen-

schaft ermöglichte im Jahre 1855 den Bau des Badischen Bahnhofs auf Baseler Staatsgebiet. Er wird noch heute von der SBB und der DB angefahren und beinhaltete bis zum Eintritt der Schweiz in das Schengener Abkommen eine Zollstation. Für deutsche Fahrgäste, die von Deutschland aus über den Bad. Bahnhof weiter nach Deutschland fahren, waren schon früher keine Zollkontrollen nötig. Auch der Flugverkehr ist trinational organisiert. Bis 1945 hatten Basel wie auch Mulhouse eigene Flughäfen, hatten aber schon seit den 1930er Jahren Pläne für einen gemeinsamen Flughafen. 1946 wurde dann der gemeinsame Flughafen Mulhouse-Basel eingeweiht. Er befindet sich auf franz. Seite der Grenze in der Gemeinde Héisingue. Frankreich stellte damals das Grundstück zur Verfügung, die Schweiz finanzierte wiederum den Bau der Piste und der Flughafengebäude. Erschlossen wurde er von der Schweiz aus gesehen durch eine zollfreie Strasse. Der nötige Staatsvertrag wurde 1949 von der Schweiz und Frankreich abgeschlossen.

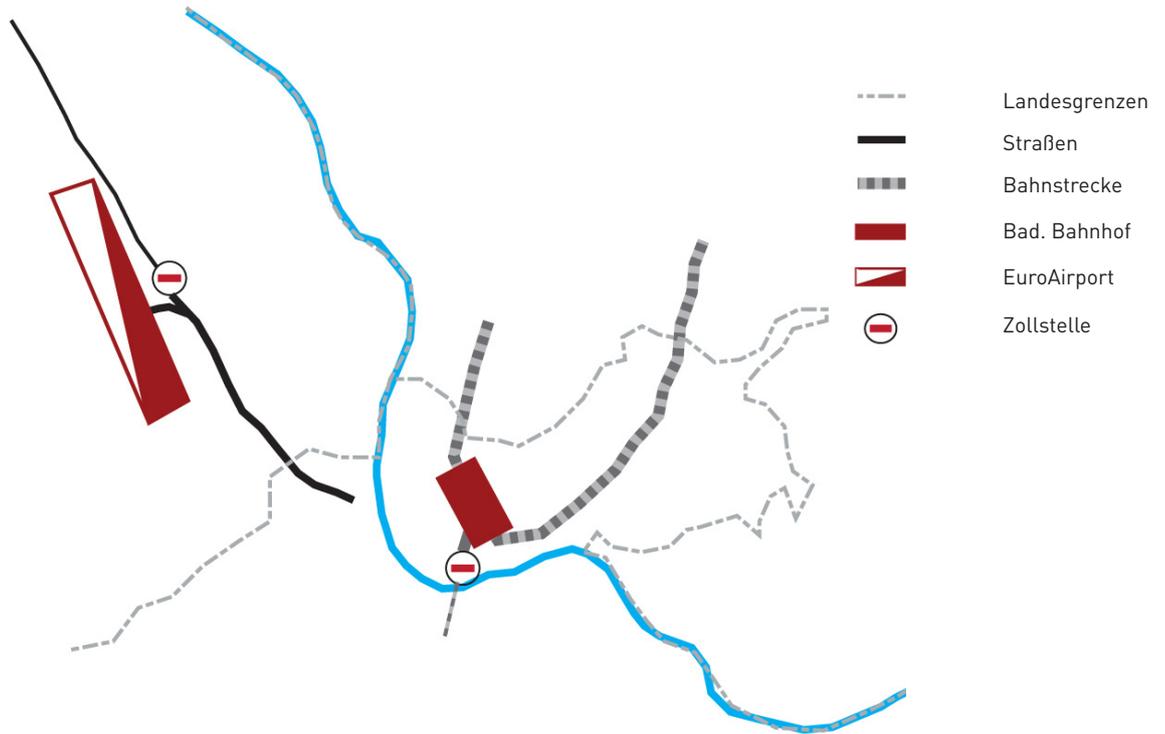
Quelle Geschichte:  
[de.wikipedia.org/wiki/Metropolregion\\_Oberrhein](https://de.wikipedia.org/wiki/Metropolregion_Oberrhein)

Quelle Bad. Bahnhof  
[de.wikipedia.org/wiki/Basel\\_Badischer\\_Bahnhof](https://de.wikipedia.org/wiki/Basel_Badischer_Bahnhof)

Quelle Euroairport  
[de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Basel\\_Mulhouse\\_Freiburg](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Basel_Mulhouse_Freiburg)

Abb.38 Zollstellen

Abb.38



Quelle Abb. 38:  
Zeichnung von Th.  
Fischer und D. Niederer

Seit 1993 trägt der Flughafen zusätzlich aufgrund seiner großen Bedeutung für den Südwesten Baden-Württembergs noch den Zusatz „Freiburg“ im Namen. Seitdem ist er zumindest vom Namen her ebenfalls trinational. Betrieben wird er aber weiterhin von Schweiz und Frankreich. Er ist somit der einzige Flughafen weltweit, der von zwei Staaten unterhalten wird. 2009 fielen dann durch den Beitritt der Schweiz zum Schengener Abkommen endgültig die Grenzkontrollen weg.

#### Trinationaler Eurodistrict Basel

Das Dreiländereck Deutschland-Schweiz-Frankreich ist im „Trinationalen Eurodistrict Basel“, organisiert und umfasst 2.600 km<sup>2</sup>, besteht aus 226 Städten und Gemeinden und hat ca 830.00 Einwohner. Der TEB besteht seit 2007 und entstand aus einer Erweiterung der „Trinationalen Agglomeration Basel“, abgek. TAB. Der TEB wurde von den Gebietskörperschaften als Verein nach französischem Recht gegründet und soll Plattform der grenzüberschreitenden Zusammenar-

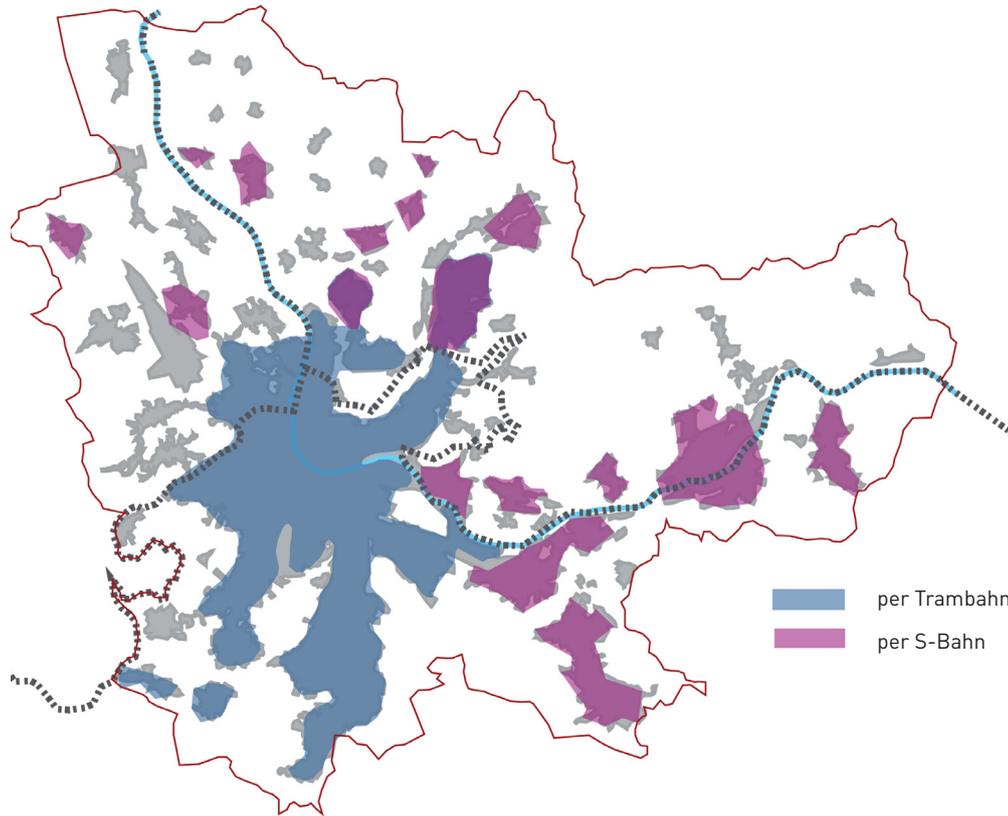
beit in der Stadtregion Basel sein. Sein Vorstand setzt sich aus je 8 Schweizern, 8 Deutschen und 8 Franzosen zusammen. Zur Einbeziehung der Bevölkerung gibt es einen Districtrat, der sich aus 15 deutschen, 15 französischen und 20 schweizer Politikern zusammensetzt. Diese gewählten Vertreter des Volkes können Anträge einbringen, Stellungnahmen vortragen und Resolutionen verfassen. So soll eine Mitbestimmung des Volkes garantiert werden.

In seinen Gremien arbeiten die politisch gewählten Vertreter und die Verwaltungen der Gebietskörperschaften zu wichtigen grenzüberschreitenden Fragen der Stadtregion, zum Beispiel in Raumplanung, Mobilität und Tarifkooperation.

Quellen TEB:  
eurodistrictbasel.eu

Abb.39

Abb.39 Stadtentwicklungsachsen 15'



Quelle Abb. 39:  
Zeichnung von Th.  
Fischer und D. Niederer

Ziele und Themen des TEB

Die Ziele lassen sich grob in 4 Punkte zusammenfassen:

1. Die Stärkung des gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraumes in der Trinationalen Agglomeration
2. Die Manifestierung der Identifikation der Menschen mit dem gemeinsamen Lebensraum zu stärken
3. Ausbau der demokratischen Beteiligung der Bevölkerung in grenzüberschreitenden Angelegenheiten
4. Allgemeine Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Diese Ziele sollen über die Themenbereiche gemeinsamer Stadt- und Raumentwicklung, Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung, Umwelt, Soziales (Bildung, Gesundheit, Bürgerbeziehungen) und Verkehrsplanung, erreicht werden.

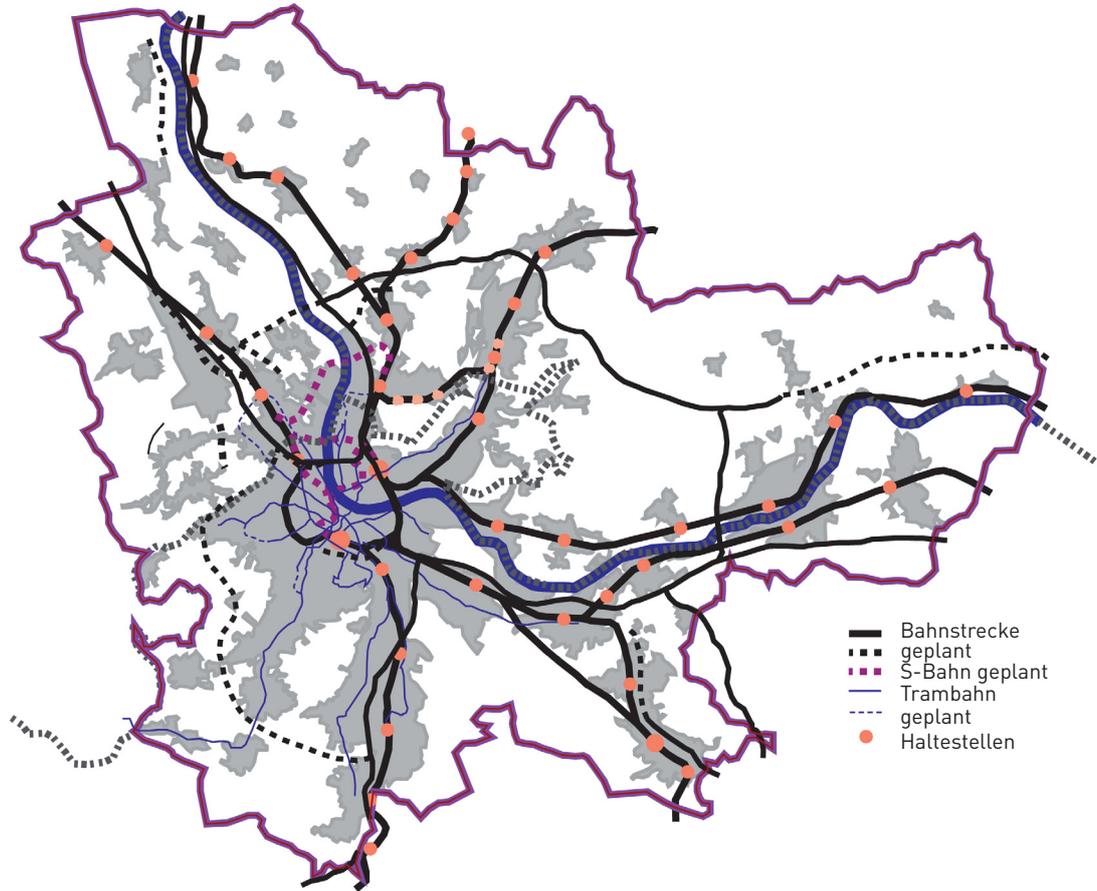
Verkehr

Das Dreiländereck bildet verkehrstechnisch gesehen ein Scharnier zwischen Nord- und Südeuropa. Mit seinen 4 Rheinhäfen, zwei internationalen Bahnhöfen, mehreren Autobahnen und dem Euro-Airport reagiert der Großraum Basel gut auf diese Lage und profitiert wirtschaftlich von ihr. Die internationalen Verkehrsströme bedeuten aber auch Einschnitte in die Lebensqualität der Bevölkerung. Desweiteren machen sich der Fern- und Regionalverkehr die gegebene Infrastruktur gegenseitig streitig. Auch der regionale, grenzüberschreitende Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. V.a. grenzüberquerende Verbindungen sind nicht ausreichend vorhanden. Daher stellen sich für den TEB folgende Fragen: Wie können die regionalen und internationalen Verkehrsströme effizient, stadt- und umweltverträglicher gestaltet werden? Und wie kann auf regionaler Ebene der ÖPNV verbessert werden und eine Alternative zum Auto darstellen?

Quellen Verkehr:  
eurodistrictbasel.eu  
(Seite2.pdf)

Abb.40

Abb.40 ÖPNV-Netz und  
überregionales  
Schienennetz



Quelle Abb. 40:  
Zeichnung von Th.  
Fischer und D. Niederer

Tram- und Regionalbahnnetz  
 Beim regionalen Schienennetz, also das der Trambahn, der deutschen S-Bahn und der französischen Regionalbahn gilt es den grenzüberschreitenden ÖPNV auszubauen. Gerade das Tramnetz sollte grenzübergreifend ausgebaut werden, da viele in Basel arbeitende Menschen aus Frankreich und Deutschland zur Arbeit pendeln. Dabei orientiert sich die Planung an der sogenannten 15-Minutentaktung, das heisst dass man alle 15 Minuten in Richtung Basel Zentrum fahren kann und dann nicht länger als 15 Minuten dorthin braucht. Ein Anfang wurde Ende 2008 mit der Verlängerung der Linie 8 zwischen dem Bahnhof Weil am Rhein und Basel-Kleinhüningen gemacht. Sie wird zu etwas mehr als einem Drittel von der Schweiz finanziert, den Grossteil steuert die deutsche Seite bei, der Rest wird durch EU-Gelder finanziert. 2012 soll die Linie dann ihren Betrieb aufnehmen. Dadurch ist sowohl die Fahrt von der Innenstadt Basels bis nach Weil am Rhein als auch der anschliessende Umstieg

in die Bahn nach Lörrach möglich. Die Realisierung dieses Projektes gilt als perfektes Beispiel der länderübergreifenden regionalen Kooperation.

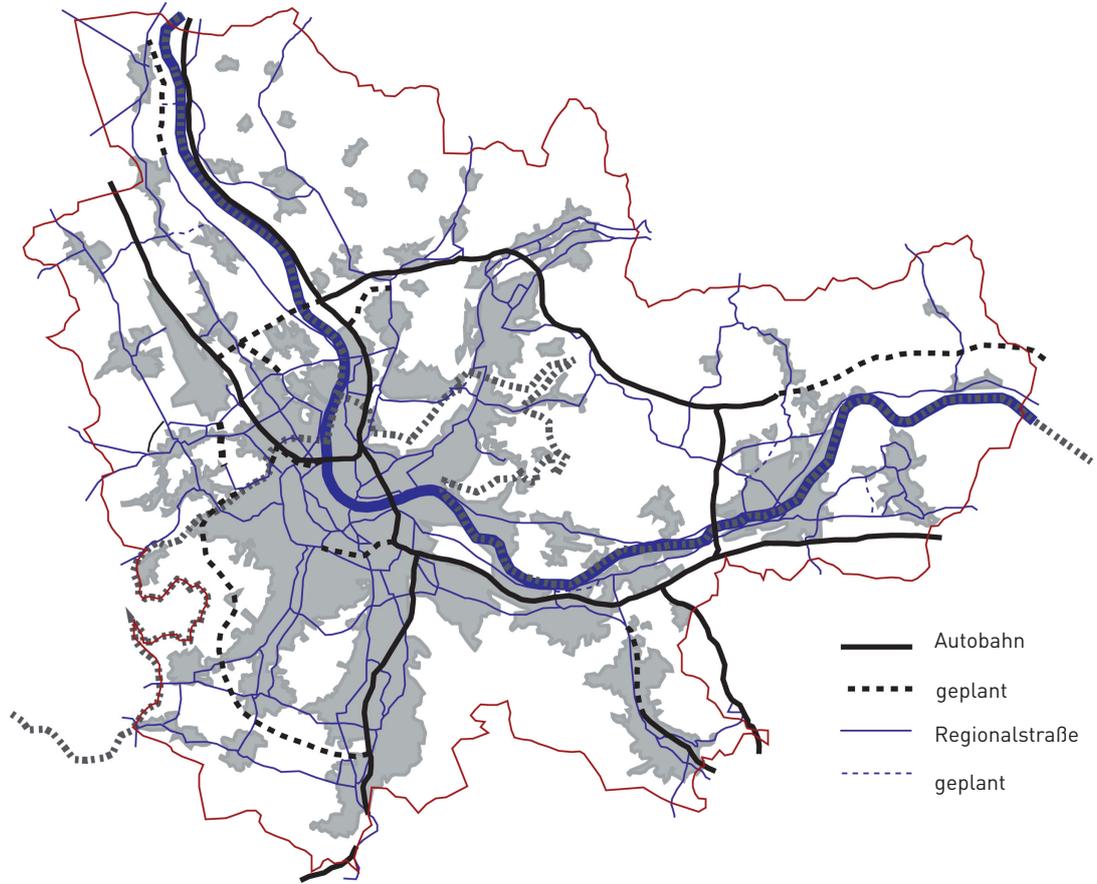
Auf französischer Seite ist man allerdings noch nicht soweit. Die Verlängerung der Linie 3 von der Burgfelder Grenze über Bourgfelden nach Saint-Louis Gare-Ouest wird mit weiteren Untersuchungen überprüft. Hier kam man bisher bei Prüfungen auf einen zwar verkehrstechnischen Vorteil, man könnte dann mit der Tram zum Bahnhof Saint-Louis fahren und von dort aus in das Regionalbahnnetz der SNCF umsteigen, doch das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen konnte bisherigen Prüfungen noch nicht standhalten. Desweiteren stellt sich immer noch die Frage wie die Basler Innenstadt an den Euroairport über die Tram angebunden werden kann. Dazu wäre einerseits ein Bustransfer ab dem Bahnhof in ein Bustransfer ab dem Bahnhof in Saint-Louis, also Variante Linie 3 oder der Ausbau der Linie 11.

Quellen Tram:  
[eurodistrictbasel.eu](http://eurodistrictbasel.eu)  
 (Seite2.pdf)

[draemli.info/infotram08.html](http://draemli.info/infotram08.html)

Abb.41

Abb.41 Strassennetz



Quelle Abb. 41:  
Zeichnung von Th.  
Fischer und D. Niederer

Diese würde dann direkt zum EuroAirport führen. Bisher konnten sich aber die Schweiz und Frankreich noch nicht auf ein Finanzierungsmodell einigen.

Beim regionalen Schienenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich stellen sich noch mehr Probleme dar, da hier der Rhein überquert werden muss. Dazu wären Brückenbauten nötig, was immens teuer ist. Konkret und schon weit fortgeschritten war die Planung des sogenannten Nordbogens, welcher eine S-Bahn-Strecke von Lörrach über Weil am Rhein via einer Rheinbrücke nach Saint-Louis führen sollte. Diese Strecke hätte es für die deutschen Bewohner des Dreiländerecks überflüssig gemacht mit dem ÖPNV über Basel an den Flughafen zu fahren.

Diese Planung steht zwar noch auf der Agenda, wird aber vorerst nicht realisiert werden können. Auch im Bereich Park and Ride wird fortlaufend weiterentwickelt.

### Straßennetz

Auch hier spielt der Rhein eine bedeutende Rolle. Er trennt das Schweizer wie auch das deutsche Autobahnnetz vom französischen ab. Genau dies stellt kosten- wie auch planungsmässig die größte Hürde dar. Hier wurde im Rahmen der Arbeit des TEB mit dem Bau der Nordtangente, welche das französische Autobahnnetz mit dem Schweizerischen verbindet, eine erste Hürde genommen. Sie verbindet die beiden Netze in Basel-Nord, indem sie den Rhein als Autobahntunnel unterquert.

Mit dem Bau der Autobahnspange der A3 und der A98 wurden das Autobahnnetz der Schweiz und Deutschland auf Höhe Rheinfeldens miteinander verbunden. Derzeit laufen Planungen auf Höhe des EuroAirports das französische und das deutsche Netz miteinander zu verbinden. Damit würde der Norden Basels stark entlastet.

Quellen Verkehr:  
eurodistrictbasel.eu  
(Seite2.pdf)

Abb.42 Grenzgebiet

Abb.43 Übergang Stadt-  
Land

Abb.44 Rheinufer



Quelle Abb. 42, 43, 44:  
[www.bvd.bs.ch/  
iba-memorandum  
\\_d\\_2008maerz.pdf](http://www.bvd.bs.ch/iba-memorandum_d_2008maerz.pdf)

### Stadtentwicklung

Eine der Hauptaufgaben des TEB ist die gemeinsame Weiterentwicklung des trinationalen Stadtraumes Basel. Der Wirtschaftsstandort sowie der Lebensraum Dreiländereck sollen weiter aufgewertet werden.

### IBA Basel 2020

Die Austragung der Internationalen Bauausstellung, IBA Basel 2020, ist dabei eine tragende Säule der nachhaltigen Regionalplanung. Die IBA Basel 2020 soll sich v.a. mit Grenzen beschäftigen. Die territorialen Grenzen wurden lange Zeit unabhängig von einander beplant. Das führte dann zu Nutzungen wie Abfallbeseitigung, Schlachthöfen, Krankenhäuser oder Gleisflächen. In den letzten Jahren wuchsen die Städte aber ineinander, so z.B. Weil am Rhein mit Basel. Nun liegen diese unattraktiven Flächen mitten im Stadtraum. Dies wird eine Aufgabe der IBA Basel darstellen.

Die Grenzflächen von Land- zu Stadtraum sollen ein weiterer Schwerpunkt

werden, da sich diese ständig verschieben. Diese Dynamik soll für die IBA genutzt werden.

Ein weiteres Augenmerk der IBA Basel sollen die Uferflächen des Rheins werden. Der Rhein bildet seit jeher eine natürliche Zäsur der Region. Dadurch ist hier eine Situation, ähnlich der der Landesgrenzen entstanden. Häfen und Industrie haben die Uferflächen des Rheins besetzt. Durch Aufwertung der Uferbereiche soll der Rhein erlebbarer gemacht werden. Hier ist eine Aktivitätsmeile linkrheinisch vom Zentrum Basel bis nach Hüningen in Frankreich geplant. Diese Uferpromenade wird dort bisher vom Hafen St. Johann blockiert. Der Hafen hat aber schon jetzt seinen Betrieb eingestellt.

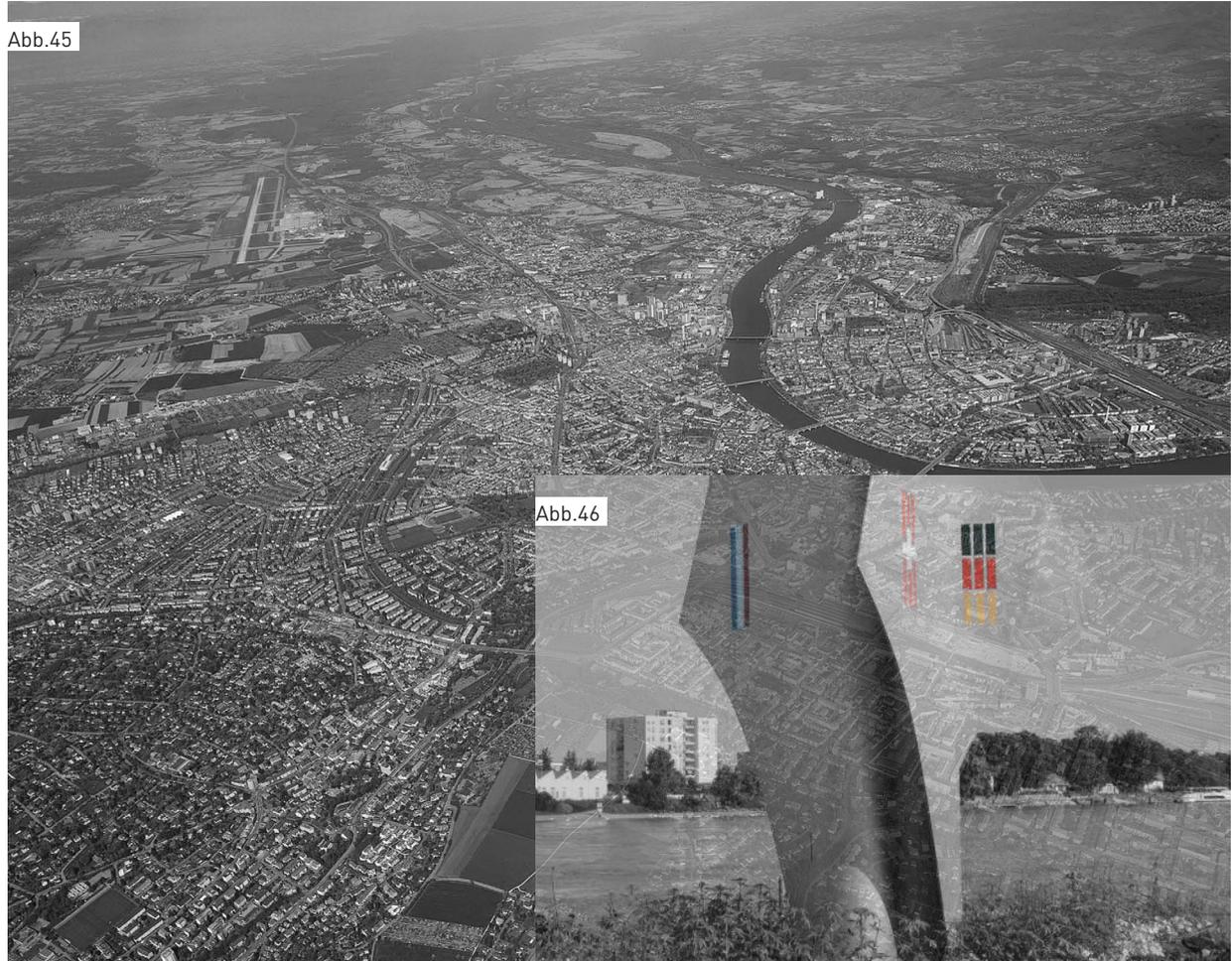
Da die Stadtregion Basel ein Zentrum der Industrie ist, sollen im Rahmen der IBA Kompetenzcampus entstehen. Auf dem Gebiet des Hafens entsteht so der Novartiscampus, in Lörrach entsteht ein Campus des Wissens, in Weil am Rhein der Vitra-Campus.

Quelle Stadtentwicklung:  
eurodistrictbasel.eu  
(Seite2.pdf)

Quelle IBA Basel:  
www.bvd.bs.ch/  
iba-memorandum  
\_d\_2008maerz.pdf

Abb.45 Luftbild trinationaler Stadtraum Basel

Abb.46 Kreuzungspunkt der Grenzen



Quelle Abb. 45:  
euodistrictbasel.eu  
(seite1.pdf bearbeitet  
von Th. Fischer und D.  
Niederer)

Quelle Abb. 46:  
homepage.hispeed.ch

### Probleme

Trotz der Förderung der Bilingualität gibt es im Elsaß zunehmend das Problem, dass die nachwachsenden Generationen der deutschen Sprache nicht mehr mächtig sind. Dies spiegelt sich auch auf dem Basler Arbeitsmarkt nieder, wo es bis heute normal ist dass ca 50.000 Franzosen, jeden Tag zum arbeiten herüberpendeln. Aber wenn die Jugendlichen kein Deutsch mehr sprechen, gestaltet sich eine Ausbildung in der Schweiz oder in Deutschland schwierig. Das ist an den schwindenden franz. Berufspendlerzahlen zu erkennen, während die deutschen prozentual in den letzten Jahren anstiegen.

Bei den Infrastrukturprojekten stellt sich immer wieder die Frage der Finanzierung da Frankreich sehr zentralistisch organisiert ist. Dadurch ist es immer etwas langwieriger grenzübergreifende Maßnahmen wie eine Brücke oder die Erweiterung des Baseler Tramnetzes zu realisieren.

Auch technisch gibt es Probleme, da Frankreich und die Schweiz verschiedene technische Anforderungen haben, so z.B. die Spurweiten. Viele Maßnahmen verzögern sich aufgrund der weiten Entfernung von Paris. Hier spielt ein gewisses Desinteresse und Stolz der vom Südensass weit entfernten Regierung Frankreichs eine Rolle. Aber auch die Erweiterung der Linie 8 warf Fragen auf wie“ wer finanziert?“ oder „wer kassiert?“.

### Fazit

Trotz der beschriebenen Probleme kann man durchaus sagen dass die Oberrheinkonferenz und die einzelnen Eurodistricte für eine Stärkung der Region Oberrhein gesorgt haben. Durch den kulturellen Austausch ist eine gemeinsame Identität entstanden und gerade nach dem 2. Weltkrieg entstandene Gräben konnten teils überwunden werden. Der Bezug der beiden Nachbarn auf ein Zentrum Basel wurde durch den TEB gestärkt und kann als vorbildhaft und win-win-Situation für alle Seiten betrachtet werden!

Quelle Probleme:  
eurodistrictbasel.eu

Abb.47 Rhein und Mauer als trennendes Element

Abb.47



Quelle Abb. 47:  
Zeichnung von Th.  
Fischer und D. Niederer

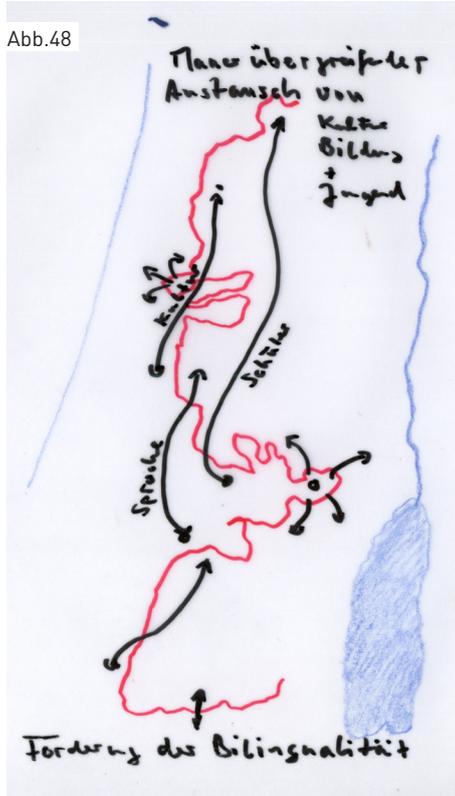


Abb.48 Kultureller, lingualer, bildungs-technischer Austausch entlang der Mauer

### Transformation I

Wenn man die Karten der Oberheinregion und die des Verlaufs der die Westbank umschließenden Mauer nebeneinander legt, lassen sich Parallelen ziehen. Der Rhein bildet seit jeher ein natürliches Hindernis, eine natürliche Grenze. Die Mauer ist zwar keine natürliche Grenze, doch aber verhält sich ähnlich.

Vielleicht lässt sich diese Grenze aber ja wieder abschwächen, vielleicht sogar irgendwann ganz abbauen, das ist die große Chance für die Region. Mit behutsamen Schritten wie vorhin erläutert, also Schüleraustauschen, mauerüberschreitendem Kulturaustausch, gemeinsamen Jugendprojekten und vor allem die Förderung der Bilingualität, also israelische Kinder Arabisch, palästinensische Hebräisch, wären elementare Grundsteine für eine interkulturelle Zukunft gelegt. Vielleicht lassen sich dadurch die Mauern nicht nur physisch, sondern auch mental etwas aufweichen.

Quelle :  
Zeichnung Th. Fischer  
und D. Niederer

Abb.49 Qalqilya als Mittelzentrum beiderseits der Mauer

Abb.49



Quelle Abb. 49:  
Zeichnung von Th.  
Fischer und D. Niederer

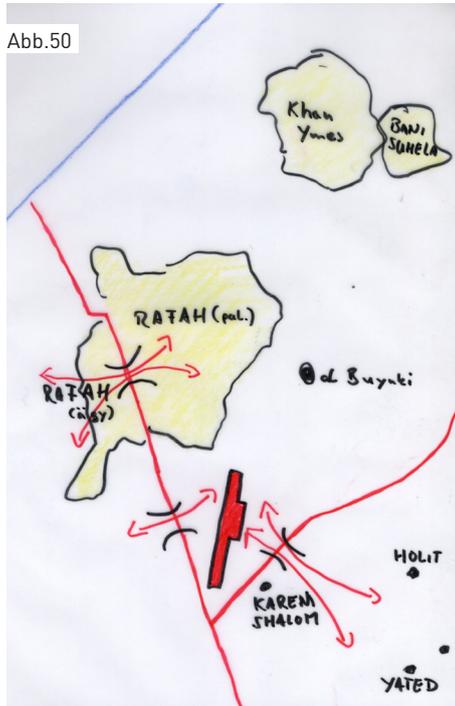


Abb.50 Trinationaler Flughafen Rafah

### Transformation II

Nimmt man das Model der trinationalen Stadtregion Basel zur Hand könnte das auch für bestimmte Zonen der Westbank oder des Gazastreifens anwendbar sein. Natürlich sind dafür noch viele Schritte vonnöten, doch könnte z.B. Qalqilya irgendwann vielleicht wirklich ein Anlauf- ein Mittelzentrum für Orte wie Tira oder Neve Yamin werden. Behutsame Öffnung der Grenzen erstmal an wenigen Orten, ein regionaler Dialog und viel Fingerspitzengefühl könnten hier vermitteln und vielleicht irgendwann sogar die Mauer ad absurdum führen. Auch der Flughafen Rafah könnte eine solche Rolle spielen. Durch seine Lage, er liegt genau in einem Dreiländereck, könnten auch die ägyptischen und israelischen Anrainergemeinden bedient werden.

### Fazit

Der Konflikt lässt sich nicht kurzfristig lösen, aber die vorherig beschriebenen Maßnahmen könnten Werkzeuge für ein Aufeinanderzugehen darstellen!

Quelle :  
Zeichnung Th. Fischer  
und D. Niederer



## Tourismusroute

Die grösste Ressource Palästinas, abgesehen von der Bildung, ist die jahrtausendalte Kultur. Hellenen, Römer, Kanaaner, Juden, Christen und Islam haben hier ihre Spuren hinterlassen, die 3 Religionen sogar ihre Wurzeln. Ein Ausbau des Tourismus, eine Verknüpfung dieser Kulturstätten, würde eine grosse Entwicklungschance für den Gazastreifen und das Westjordanland bieten. Diese Tourismusroute soll die Orte umfahren, da die teils tausende von Jahre alten Städte aus engen Gassen bestehen und dichten Verkehr nicht vertragen würden. Von an der Route gelegenen Park & Ride- Parkplätzen aus, sollen die Besucher mit Bussen in die Innenstädte gebracht werden. An den Parkplätzen wiederum könnten Hotels und Restaurants entstehen, die neue Arbeitsplätze schaffen und die wirtschaftliche Entwicklung voranbringen würden. Mit dem Ziel einer gemeinsamen Nahostunion könnte die Route auf Israel ausgeweitet werden und so den „Kulturkreis“ schliessen.



A landscape photograph showing a dirt path on the left that leads towards a body of water on the right. The foreground and middle ground are filled with various green plants and shrubs. The sky is blue with scattered white clouds, and the sun is visible in the upper right corner. A white horizontal bar is overlaid across the middle of the image, containing text.

# EUREGIONALE – KULTURLANDSCHAFT UND GRÜNMETROPOLE

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Maria Schiller, Julia Schütz

Abb.51

Abb51. p-snap factory:  
Umgenutzte Zeche zu  
Aussichtsturm



Lage und geschichtlicher Hintergrund  
Im Zentrum des wirtschaftlichen Kerngebiets Europas, an der Kreuzung der stärksten Entwicklungskorridore, am Drei-Länder-Eck (Niederlande, Belgien und Deutschland) liegt die Grünmetropole. Hier ist die Landschaft durch unterirdisch lagernde Kohleflötze verbunden. Die Region Grünmetropole lässt die Landschaft oberirdisch zusammenwachsen, zur Folgelandschaft der mitteleuropäischen Kohleflözketten.

Vorangetrieben vom Strukturwandel entwickeln die ehemalige Kohleregionen zukunftsweisende Profile, die die Einzigartigkeit der Region stärken. Einzelne Zentren wachsen zu einer großen, dicht bevölkerten länderübergreifenden „Megapolis“ zusammen. Die sich entwickelnde dynamische, städtische Landschaft ist von einer hohen Dichte an Infrastruktur gekennzeichnet sowie durch ihre hohen landschaftlichen Qualitäten. Mit mehr als 1,3 Mio. Einwohnern zählt die Grünmetropole zum sich von London bis ins Ruhrge-

biet erstreckenden Gesamttraum von über 70 Mio. Einwohnern.<sup>17</sup> Die während der Industrialisierung entstandene Kulturlandschaft mit einer Fläche 120 auf 20 Kilometern erstreckt sich von Düren (DL) über Heerlen (NL) nach Beringen (B). Der Abbau der dort angesiedelten Industrie hat in der flachen Landschaft Spuren hinterlassen, die die Wirtschafts-, Sozial- und Siedlungsgeschichte der überregionalen „Charlemagne“ verbindet. Die industrielle Prägung des Raums wurde als charakteristisches Merkmal erhalten.<sup>18</sup>



<sup>17</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.16 ff

<sup>18</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.5; Wall: the green city

Abb.52



Abb.53

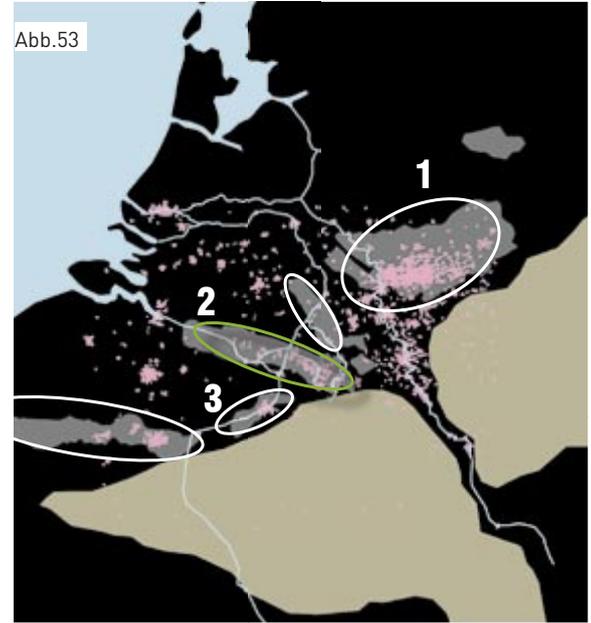


Abb. 52, 53, 54 Bava  
(2008): Masterplan  
Grünmetropole

Abb. 54 URL: [http://  
www.gruenmetropole.  
eu/images/Eisden-  
presseDE.jpg](http://www.gruenmetropole.eu/images/Eisden-<br/>presseDE.jpg), Folge-  
landschaft (Abgerufen:  
20.Mai 2010)

Abb.54



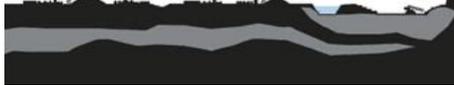
Abb.55  
Historisches Relief



Industrielles Relief



Postindustrielles Relief



### Konzeptioneller Ansatz

Das Entwicklungsziel der Grünmetropole ist es, die Potentiale der ehemaligen Kohleindustrie zu einem Kultur-, Natur- und Freizeitraum zu vereinen, die Landschaft aufzuwerten und den alten Industriestandorten neue Attraktivität für zukünftige Entwicklungen zu geben. Die gestrigen Ressourcen sollen zu den morgigen werden und gesellschaftliche Erwartungen erfüllen. Zukunftsorientiert werden neue Standortqualitäten generiert und etabliert.<sup>19</sup>

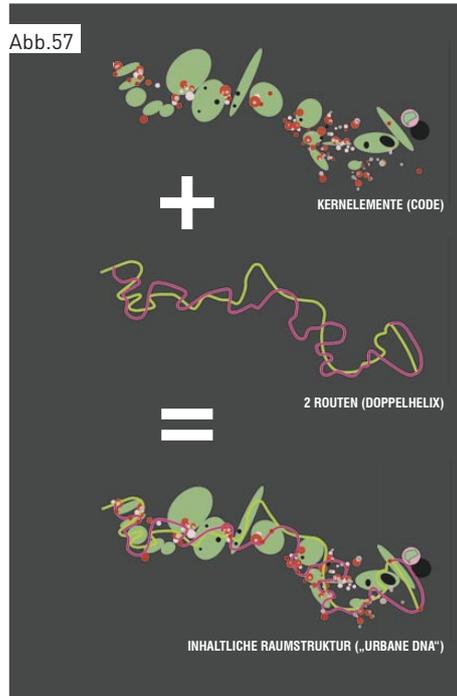
Das Relief zeigt die Entwicklung von einem ländlich geprägten Raum, über die Nutzung des Bergbau bis zum heute vollzogenen Strukturwandel - hin zur attraktiven Tourismusregion. Als interaktiver Handlungsrahmen strukturiert der Masterplan zukünftige Entwicklungen, Aufwertungen und Neugestaltungen. So beschreibt er nicht nur räumliche Strukturen, sondern ist vielmehr als Prozess einer ganzheitlichen Entwicklung zu sehen, der Bereiche wie Management und Kommunikation zusammenführt.<sup>20</sup>

<sup>19</sup>Bava [2008]: Masterplan Grünmetropole 08, S.5, S.15

Abb.56

Abb. 56 URL: <http://www.gruenmetropole.eu/index.php?id=112&ln=1> (Abgerufen: 20.Mai 2010)





Ein neu entstandener Stadt- und Landschaftspark setzt durch seine physische Erneuerung ökonomische, ökologische und soziale Impulse, die die Attraktivität des Standorts stärken um. Die dadurch gewonnene Identität soll Raum für Perspektiven bieten und in der Region entwickeltes Know-how für weitere Entwicklungen nutzen. Mit zwei, die Region durchlaufenden Routen verfolgt die Drei-Länder-Region touristische Ansätze, die weitere wirtschaftliche Potenziale aufdecken.<sup>21</sup>

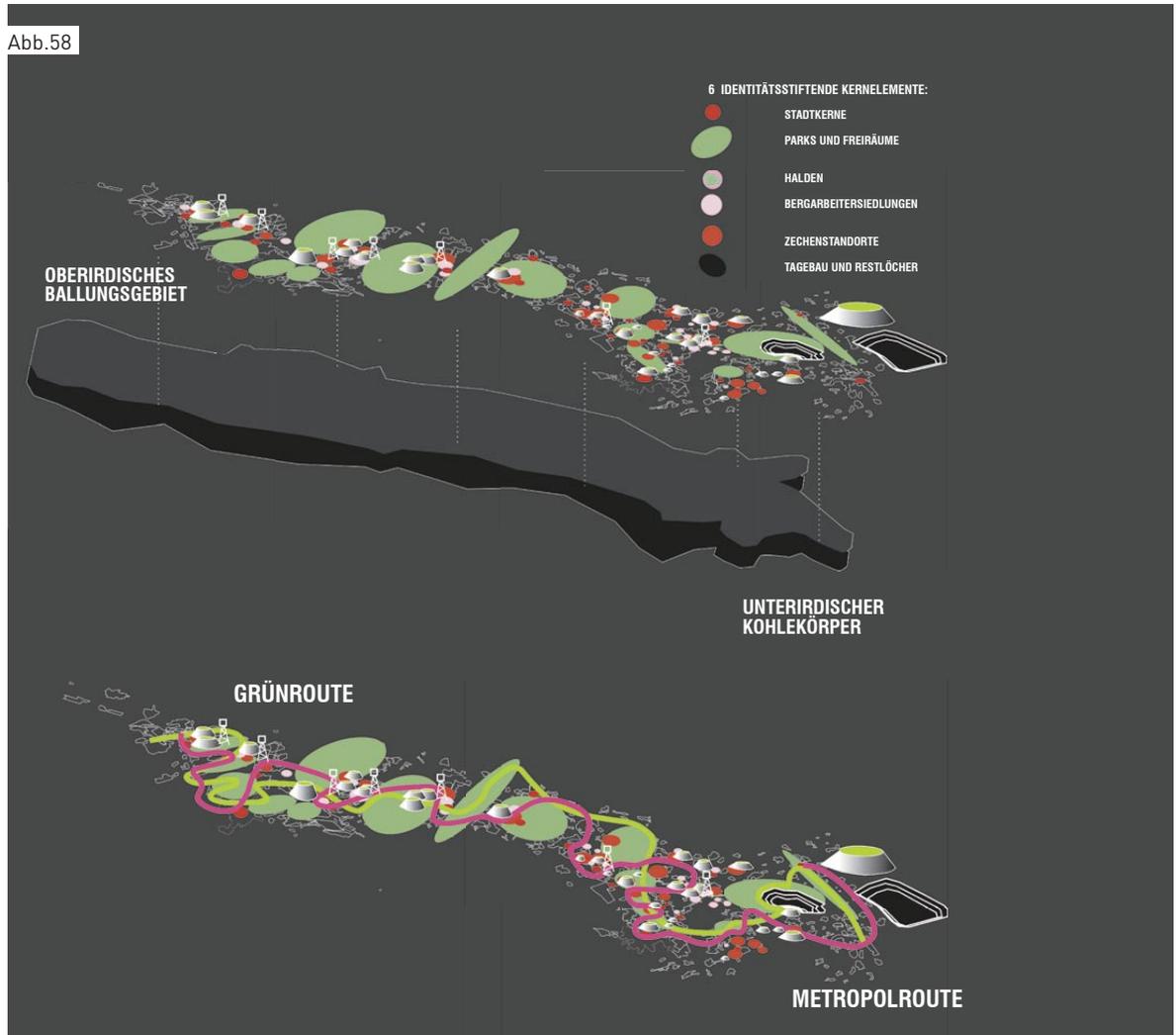
<sup>20</sup> Wall (2008): the green city

Abb.57 Bava (2008): Masterplan Grünmetropole

<sup>21</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.5

Abb.58

Abb.58, 59 Bava (2008):  
Masterplan Grünmetropole





## Routen

Die Grünmetropole ist durch zwei neue Routen, Metropolroute und Grünroute erschlossen. Diese beiden Hauptstrukturen bilden die Verbindung der unterschiedlichen Kernelemente. Sie charakterisieren die Region und sind als dynamisch vielfältige Archipele Teil des abwechslungsreichen Angebots der Region.<sup>22</sup>

Entlang der beiden Hauptstrukturen wird die Region räumlich und thematisch zusammengeführt und so zu einem sich ergänzenden Ganzen vereint.<sup>23</sup> Sechs immer wiederkehrende Kernelemente und Orte charakterisieren die Region der Grünmetropole. Stadtkerne, Freiräume und Parks, Halden, Siedlungen, Zechenstandorte, Restlöcher und aktive Tagebaubereiche sind regionale Besonderheiten, die das Bild der Region prägen.<sup>24</sup>

In der Gesamtstruktur werden die beiden komplementären Routen wie die Stränge der DNA zu einer Doppelhelix verwoben und mit den Kernelementen

Abb.59 URL: <http://www.gruenmetropole.eu/index.php?id=4&ln=1> (Abgerufen: 20.Mai 2010)

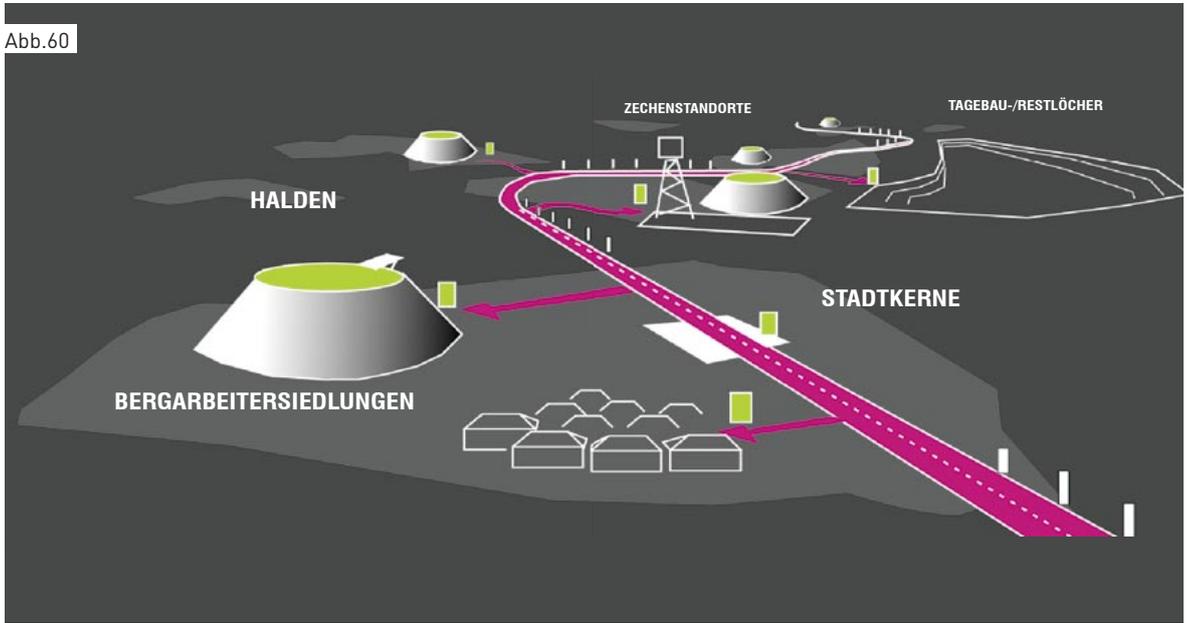
<sup>22</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.46

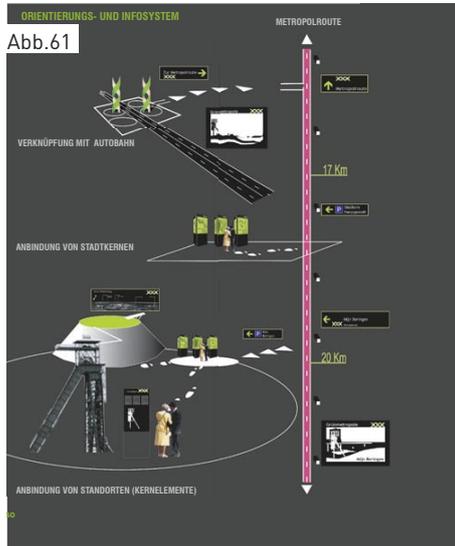
<sup>23</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.38

<sup>24</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08: S.36

Abb.60

Abb.60,61 Bava (2008):  
Masterplan Grünmetropole





zu einem urbanen Gesamtsystem verbunden. Der Code wird hierbei durch den Zusammenschluss der Kernelemente bestimmt, die in ihrer Ausformulierung identitätsstiftend wirken.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.40

### Metropolroute

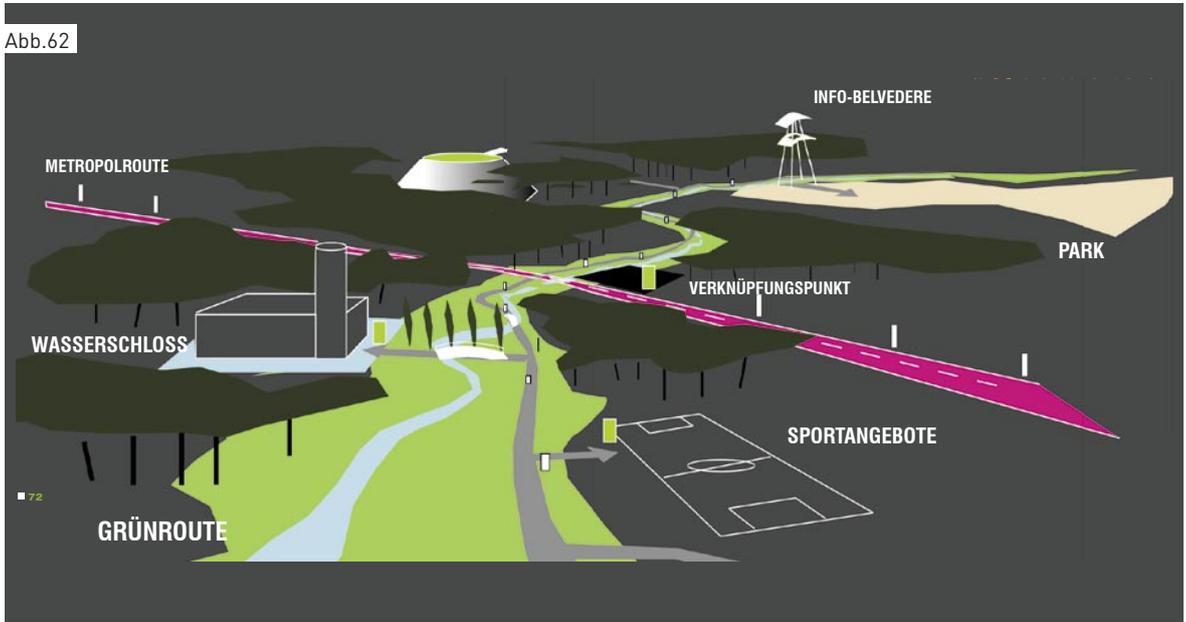
Als durchgängige länderübergreifende Hauptverbindung übernimmt die Metropolroute die Funktion einer internen Hauptstraße zu der alle Städte ihre Adresse bilden und ihr individuelles Profil präsentieren. Im dichten Straßennetz der industriellen Folgelandschaft dient sie somit als gemeinsamer Identitätsträger.

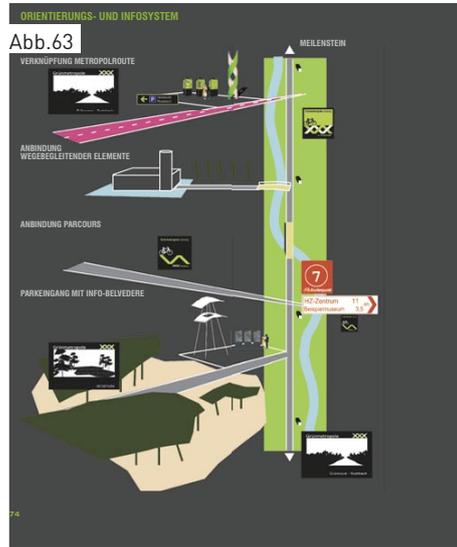
Neben der Funktion der internen Hauptstraße eröffnet die Route auch Touristen das Areal. Die intensiv überformte industrielle Folgelandschaft macht ihren stetigen Wandlungsprozess sichtbar und zeigt einmalige authentische Orte, die spannende Kombinationen aus Information, Erlebnis und Erholung bieten.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.56

Abb.62

Abb.62, 63 Bava (2008):  
Masterplan Grünmetropole





### Grünroute

Die über die Flusstäler und zwischen den großen Naturkomplexen von Eifel und Ardennen verlaufende Grünroute bildet einen wichtigen Bestandteil des europäischen Ökosystems und schafft ein freiraumverbindendes Band in der Region. Als landesübergreifende Naturader schlängeln sich Fahrrad- und Wanderwege durch die Kulturlandschaft und binden so Freiräume und Parks an die Städte.<sup>27</sup>

Die interessante Abfolge kontrastreicher Landschaftsräume wird entlang der Route sichtbar und durch unterschiedliche wegbegleitende Besonderheiten betont. Das touristische Radwegenetz wird als Rückgrat des gesamten Komplexes der Grünmetropole verstanden.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.70

<sup>28</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.72

Abb.64

Abb.64, 65, 66 Bava  
(2008): Masterplan  
Grünmetropole



Abb.65





Abb.66



### Verknüpfungspunkte

Die Kreuzungspunkte von Metropolroute und Grünroute bilden sich idealerweise an vielbesuchten Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Das Zusammentreffen der Routen führt zu einer flexiblen, abschnittweisen Nutzbarkeit beider Systeme. Ein Wechsel vom einen auf das andere ist so problemlos möglich. Auch der öffentliche Nahverkehr wird ins Routensystem einbezogen und bietet durch Bus- und Bahnhaltestellen eine erweiterte Nutzungsflexibilität. Das gesamte Mobilitätssystem ist konsequent grenzüberschreitend abgestimmt. Informationstafeln, Orientierungshilfen und Signalobjekte tragen zur guten Lesbarkeit der Region bei.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Bava (2008): Masterplan Grünmetropole 08, S.82ff

Abb.67

Abb.67 Verknüpfungspunkt





### Pferdelandpark

Nordwestlich von Aachen schneiden sich beide Routen im verbleibenden Freiraum zwischen drei Siedlungen. Der an dieser Nahtstelle entstandene Landschaftspark ermöglicht durch die Neuplanung und Vernetzung der Wege die in der Landschaft liegenden Potenziale freizulegen und dem Besucher zugänglich zu machen. Mit den Reit- und Wanderwegen ist dem Besucher eine Vielfalt an Bewegungsmöglichkeiten geboten. Entlang des Wegesystems gliedern sich punktuelle Highlights. Der Pferdelandpark gilt als Komplementär, Kontrast und Ausgleich der umgebenden Siedlungen und eröffnet der Landwirtschaft neue wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeiten. So sind die Landwirte nicht allein für den Erhalt der Felder und die Landschaftspflege zuständig, sondern bespielen auch in kultureller Hinsicht die Fläche.

Abb.68 Janson + Wolf-  
rum: Pferdelandpark

Abb.69 Janson + Wolf-  
rum: Pferdelandpark



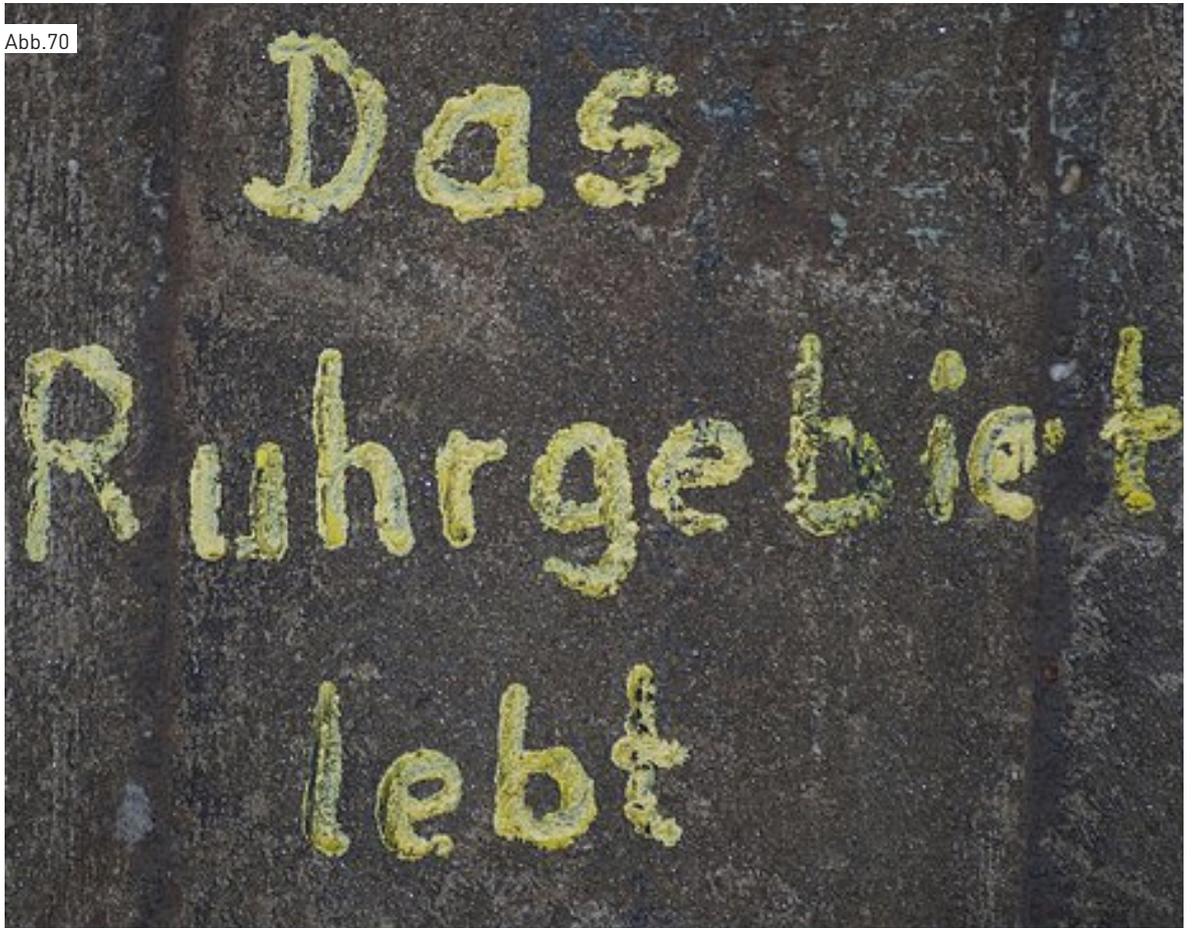


# EMSCHER PARK – WANDEL DURCH KULTUR

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Lisa Brandstetter, Polixsen Qorri

Zollverein

Abb.70



Das Ruhrgebiet

Das Ruhrgebiet ist mit über fünf Millionen Einwohnern und einer Fläche von etwa 4.435 km<sup>2</sup> der größte Ballungsraum Deutschlands. Es ist nach dem Fluss Ruhr benannt und stellt den dicht besiedeltesten Zentralraum Nordrhein-Westfalens dar. Die Bevölkerungsdichte des Ruhrgebietes liegt bei 1.216 Einwohnern/km<sup>2</sup>.

Die Städtelandschaft liegt im Schnittpunkt der Westfälischen Tieflandebene. In seiner Nord-Süd Ausdehnung wird das Ruhrgebiet durch die Flüsse Lippe und Ruhr begrenzt. Nördlich der Lippe grenzt das Westmünsterland an. Südlich der Ruhr reicht es ins Bergische und Märkische Hügelland. Zwischen der Lippe und Ruhr liegt das Emscherland. Die Emscher trennt die Westfälische Bucht vom Rheinischen Schiefergebirge. Die West-Ost-Ausdehnung beträgt 116 Kilometer und reicht von Sonsbeck nach Hamm, die Nord-Süd-Ausdehnung von Haltern am See bis Breckerfeld und beträgt 67 km. Das Ruhrgebiet besteht aus einer

Reihe aneinander gewachsener Großstädte. Die zunächst agrarisch strukturierte Region zwischen Ruhr und Lippe wandelt sich ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Ballungsraum für Montanindustrie. Mit diesem strukturellen Wandel wuchs auch die Bevölkerung sehr rasant an.

Seit der Kohlekrise Mitte des 21. Jh. befindet sich das Ruhrgebiet in einem anhaltenden strukturellen Wandel geprägt durch hohe Arbeitslosigkeit, schlechter wirtschaftlicher Lage und einer durch jahrhunderte langen industriellen Belastung, stark verschmutzten und belasteten Umwelt.

Während sich Regionen um die Lippe und Ruhr relativ schnell dem strukturellen Wandel anpassen konnten, gab es eine Region im Ruhrgebiet, die mit dem Niedergang der Schwerindustrie und deren Folgen besonders stark zu kämpfen hatte. Es war die Region, die lange Zeit das stärkste wirtschaftliche Zentrum der westdeutschen Montanindustrie war.

Abb 71.  
Emscher  
im Ruhr-Kontext

Abb.71

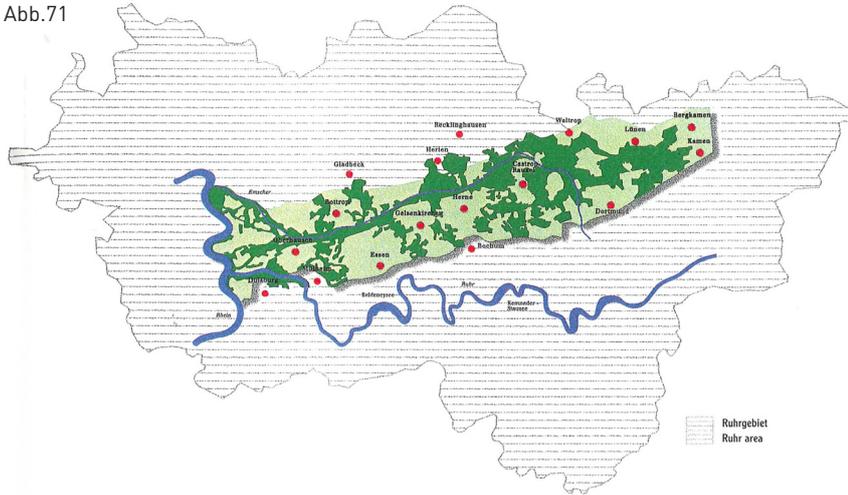
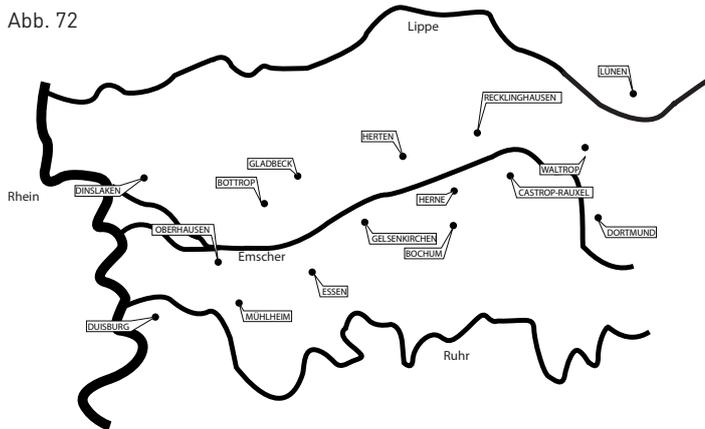


Abb 72.  
Gliederung durch  
Lippe, Emscher, Ruhr

Abb. 72



Die Emscherregion

Die Spuren der Industrialisierung waren verherend. Der einst in mitten einer dünnbesiedelten Auenlandschaft gelegene Fluss Emscher war in den letzten Jahrzehnten zu einer Kloake umgebaut worden. Die Umwelt war durch den Kohleabbau und die Industrie stärker belastet und zerstört worden als in allen anderen Gebieten, die Arbeitslosenrate war extrem hoch. Auch die technische, bauliche und soziale Infrastruktur war sehr schlecht, da fast alles ausschließlich auf die Belange der Industrie ausgerichtet war. Die Wirtschaftsstruktur bestimmte die Verhaltensweisen und Einstellungen der Menschen.

Ende der 80 er Jahre initiierte der damalige Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Christoph Zöpel zusammen mit Karl Ganser und Wolfgang Roters die IBA „Emscher Park“ als Strukturprogramm des Landes Nordrhein- Westfalen. Es sollte eine neue IBA werden, eine die sich weniger um die Architektur einzelner Häuser oder

Stadtviertel kümmert, sondern mehr um dringliche Fragen der Regionalentwicklung des Ruhrgebietes.

Dezember 1988 wurde die Internationale Bauausstellung Emscher Park mit dem Untertitel „Werkstatt für die Zukunft alter Industriegebiete“ gegründet und das Memorandum zu Inhalt und Organisation verfasst. Bereits im Oktober `88 erhielt der Kommunalverband Ruhrgebiet durch den Städtebauminister den Auftrag zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie. Hierbei sollten die Potenziale, Einschränkungen, die Bereitschaft und das Interesse der Kommunen und Verbänden an der Mitwirkung des Projekts, untersucht werden.

Auf rund 320 km<sup>2</sup> Fläche soll die zerstückelte, zersiedelte und zerstörte Landschaft wiederhergestellt, geschützt und durch eine Parklandschaft verbunden werden.

Sieverts, Thomas(1999):  
Internationale Bauausstellung  
Emscher Park, München

Ache, Peter (1992): Die Emscherzone: Strukturwandel, Disparitäten- und eine Bauausstellung, Dortmund

Abb 73.  
Planungssystem

## Planungssystem Emscher Landschaftspark

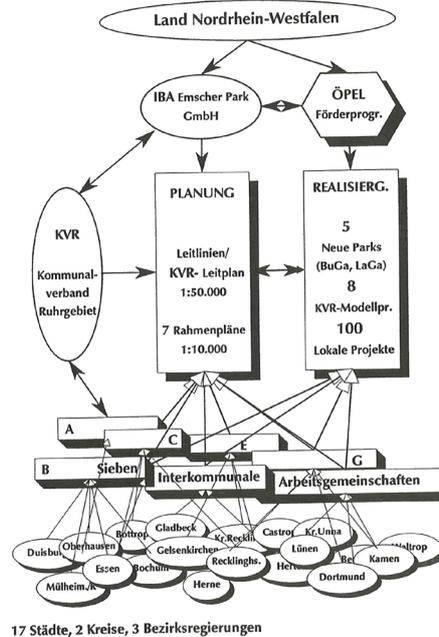


Abb.73

Auf Grundlage der Ergebnisse wurde das Planungssystem für das Projekt auf 3 Ebenen eingerichtet.

1. Leitplanung (Komunalverband Ruhrgebiet), Konzeptentwicklung, Koordination, Kommunikation
2. Rahmenplanung ( 7 interkommunale Arbeitsgemeinschaften, eine je Grünzug), teilräumliche Konkretisierung, Entwicklung, Vorbereitung der Realisierung
3. Trittsteine ( Kommunalverband, Kommunen und sonstige Träger ) Umsetzung einzelner Projekte im Park.

1989 startete das Projekt und wurde auf einen Zeitraum von zehn Jahren festgelegt. Zielsetzung war eine stadtgrenzenübergreifende Zusammenarbeit gegen isoliertes Handeln. Durch Impulse im städtebaulichen, ökologischen, kulturellen und sozialen Bereich soll der alten Industrieregion ein wirtschaftlicher Aufschwung, mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität und somit auch eine neue Identität verliehen werden.

Zustand der Landschaft  
 Folge einer 150 Jahre dauernden industriellen Ausbeutung war ein Patchwork aus unterschiedlichsten Restflächen. Im Landschaftsraum zu finden sind vorindustrielle Agrarflächen, eine große Anzahl von Gärten, Grabeländern und Kleingärten, die sich am Stadtrand bzw. zwischen den Siedlungen befinden, sowie viele Brachflächen, die teilweise kahl und abgeräumt oder auch wild bewachsen sind, auf denen sich alte Gebäude, Mauern, Rohre etc. streuen.

Grundgerüst für diese Parklandschaft sind sieben regionale Grünzüge: Streifen aus Freiflächen, entstanden aus der historischen Süd-Nord-Entwicklung des Bergbaus. Sie bilden grüne, nicht-bebaute Zwischenräume zwischen den Städten, die eine besondere Rolle für die zukünftige Entwicklung der Region spielen. Diese werden verbunden durch einen 60 km langen Ost-West-Grünzug und als „neues Emschertal“ bezeichnet. Diese Parklandschaft dient als Flächenvorlage für einen langjäh-

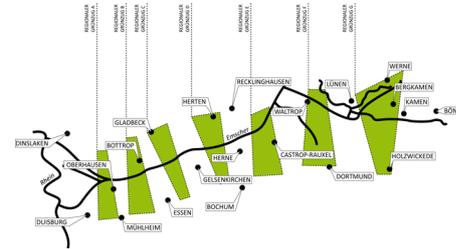


Abb.74  
 Regionale Grünzüge

Abb.74

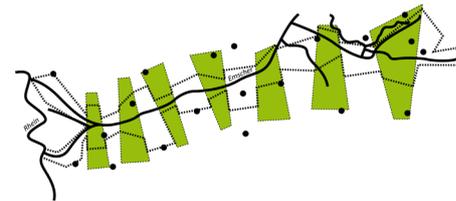


Abb.75  
 Ost-West-Erweiterung

Abb.75



Abb.76  
 Parklandschaft

Abb.76

Abb.77  
Straßennetz

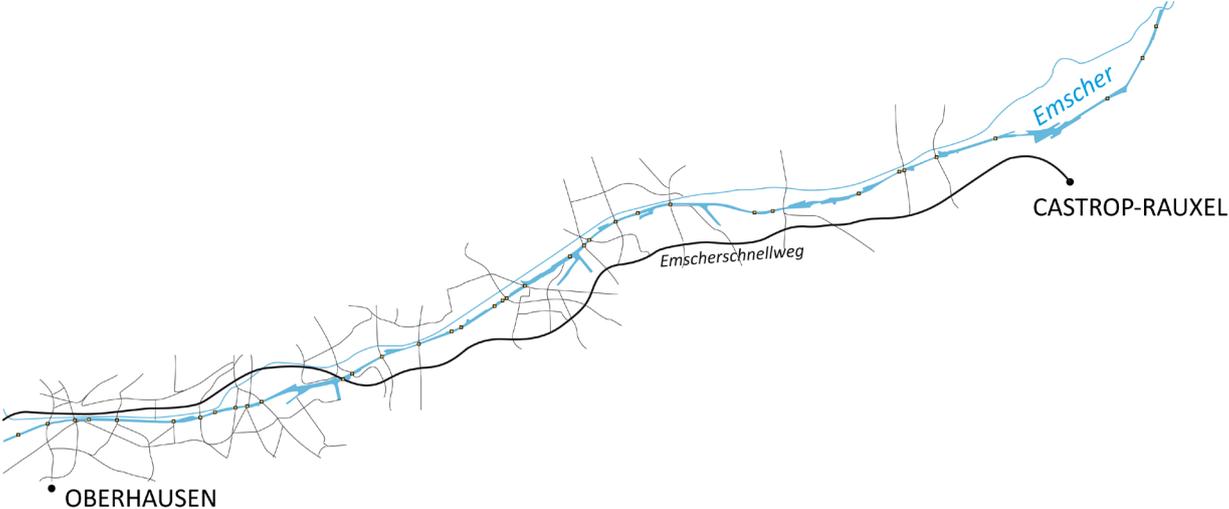
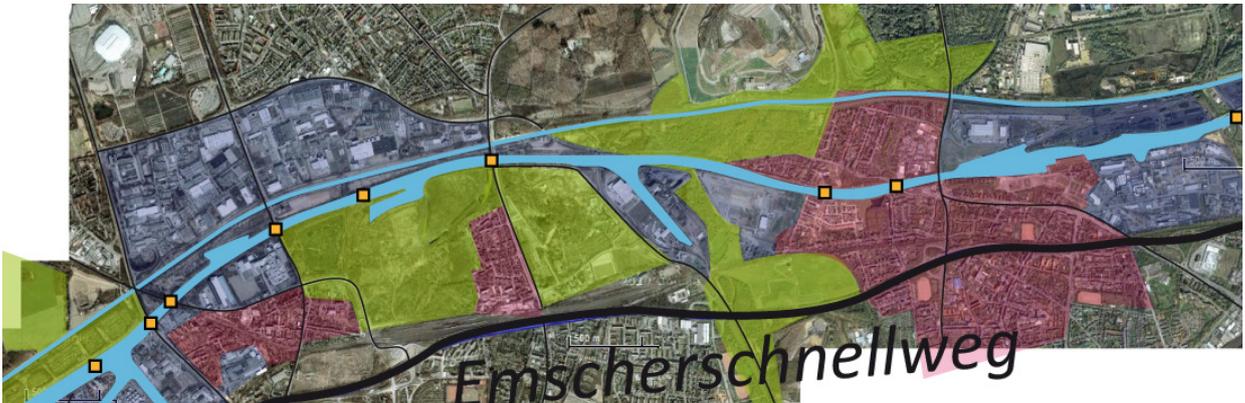


Abb.78  
Infrastruktur



rigen Wandlungsprozess des Emscher Systems. Es soll ein Wechsel der Kanallandschaft von einer Verbrauchslandschaft zur Kulturlandschaft stattfinden.

#### Infrastruktur des Parks

Aus Feldwegen, Betriebswegen, Waldwegen, Straßen und neugebaute Wegtrassen entsteht ein regionales Rad- und Wanderwegnetz (Emscher-Park-Wanderweg: 131 km; Emscher-Park-Radweg: 230 km; Emscher Eisenbahn: Historische Züge auf Gleisanlagen der Zeche- und Stahlwerkgesellschaften). Die historischen, industriellen Strukturen verleihen dem Park einen besonderen Charakter.

#### Räumliches Konzept

Im lokalen Maßstab wird mit vereinzelten Interventionen/ Projekten gearbeitet. Diese werden im regionalen Maßstab funktionsfähig und zusammenhängend durch das Parksystem verbunden. Das Gebiet erstreckt sich von Duisburg bis nach Kamen zwischen 17 Städten. Das Projekt wird

als ein sich stetig wandelnder Prozess betrachtet. Der Park soll langfristig etabliert werden und sich vom Ausstellungsstück zu einer dauerhaften regionalen Infrastruktur des Ruhrgebiets entwickeln.

#### Strukturen der Region

Das Projekt wird ausgehend vom ökonomischen Strukturwandel und von sich in Umbruch befindlichen Nutzungsstrukturen betrachtet. Ökonomische Entscheidungen sollen einhergehen mit dem zum größten Teil industrie-kulturellen Charakter der Region. Dabei sollen diese identitätsstiftende Qualitäten mit verschiedenen Nutzungsprogrammen, Ökologie und Ökonomie räumlich integriert werden.

<http://www.iba.nrw.de/iba/main.htm> (letzter Zugriff: 20.05.2010)

<http://www.projektion-ruhr.com> (letzter Zugriff: 20.05.2010)



## Umstrukturierung

Diese Umstrukturierung soll vor allem den etwa 2,2 Millionen Menschen, die in diesem Teil des Ruhrgebietes leben, als urbane Kulturlandschaft mit einer Nutzungsvielfalt dienen:

- stadtnahe Natur
- erkennbar als regionaler Park
- erlebbar als zusammenhängende Struktur
- Verbesserung vorhandener Landschaftsqualitäten
- attraktiv für Anwohner und Nutzer
- nachhaltig und leistungsfähig
- öffentlich, durchlässig
- offen an den Rändern
- verbunden mit innerstädtischen Freiräumen
- strukturiert durch Grünstreifen und Grünband
- Synthese lokaler und regionaler Identität
- erfahrbar durch Routensystem
- angebunden am öffentlichen Verkehrsnetz

## Der Wandel in den Köpfen

Dieses räumliche Konzept kann man auch als kulturelles und gesellschaftliches Konzept betrachten. Die Restfläche im Flussraum soll nicht mehr vernachlässigt werden, sondern als Potential einer Regionalentwicklung in der öffentlichen Meinung präsent sein. Somit kann man behaupten, dass an den Strukturwandel ein vorhergehender Kulturwandel gekoppelt ist, die Gesellschaft also sensibilisiert werden muss.

Sieverts, Thomas [1991]: IBA Emscher-Park, Zukunftswerkstatt für Industrieregionen / IBA Emscher Park, Köln



Abb.79  
Grünstadt Teutoburgia  
Lageplan



Abb.80  
Grünstadt Teutoburgia  
heute



Abb.80

Abb.81  
Wohngebiete (rosa)  
im Kontext



Abb.81

Abb.82  
Siedlung  
„Laarstraße“



Abb.82

### Bauliche Eingriffe

Das Konzept wird zunächst umgesetzt in Form der Renaturierung der kanalisierten Emscher. Dieser Eingriff hatte höchste Priorität, da erst nach der Beseitigung dieser Kloake mit der baulichen Umgestaltung der an den am Ufer liegenden Flächen begonnen werden konnte. Im Bereich bauliche Umgestaltung und Umnutzung wurden folgende Aspekte bearbeitet:

#### Wohnen

Um die Industrieanlagen entstanden viele Wohnquartiere, Siedlungen in Kolonieformen, Gartenstädte sowie Pestalozziedörfer, die sich später zum Teil zu Stadtquartieren entwickelten. Ziel der IBA war eine Reaktivierung dieser Quartiere durch Freilegung architektonischer und städtebaulicher Qualitäten, Integration moderner Architektur sowie Platzierung neuer Siedlungen auf ehemaligen Industrie-flächen. Ebenso wichtig war eine infrastrukturelle Abdeckung, sowie das Vorhandensein öffentlicher und sozialer Einrichtungen. Um das Wohnen

noch attraktiver zu machen, gab es bei der Finanzierung verschiedene Möglichkeiten, Kosten niedrig zu halten („Einfach und selber bauen“).

Bei der Siedlung „Laarstraße“ in Gelsenkirchen wurde dieses Prinzip der SelbstbauSiedlung unter fachlicher Anleitung und gleichzeitigem Kennenlernen der Nachbarschaft umgesetzt. Die Reihenhäuser zeichnen sich durch eine kompakte Bauweise mit günstigen Energiedaten im Niedrigenergiehaus-Standard aus.

#### Kultur

Industrielle Brachflächen in der Parklandschaft werden umgenutzt, um ein kulturelles Angebot zu liefern. Ziel ist es, die denkmalwerten, identitätsstiftenden Zeugen zu erhalten, zu präsentieren und in einen neuen positiven Kontext zu setzen. Diese historischen Bauten finden sich zum einen wieder als Landmarks mitten im Park oder auch in die Stadt integrierte umgenutzte Industriegelände.

Abb.83  
Zeche Zollverein



Abb.84  
Zeche Zollverein  
innen



Abb.85/86  
Wissenschaftspark  
Gelsenkirchen









# CURITIBA – AKUPUNKTURURBANISMUS

STBA // SS2010 // Entwurfseminar: Designing Palestine – The Day After // Marius Cantoni, Matthias Höfken, Emre Yılmaz



Abb.87

Abb.87 Brasilien - Lage Curitiba

Abb.88 Brasilien - Bevölkerungsverteilung

Abb.89 Brasilien - Bevölkerungsdichte

Abb.90 Brasilien - Einkommensstärke

Abb. 87-90 Karten Brasilien. In: Atlas of Brazil, [http://commons.wikimedia.org/wiki/Atlas\\_of\\_Brazil](http://commons.wikimedia.org/wiki/Atlas_of_Brazil) (20.05.2010)

Abb.88

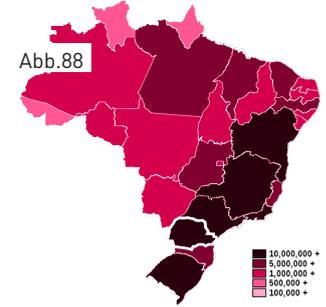


Abb.89

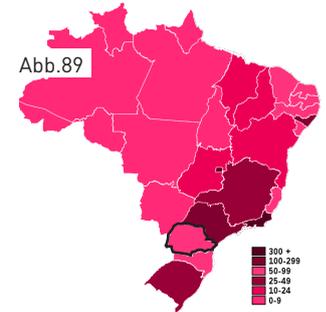
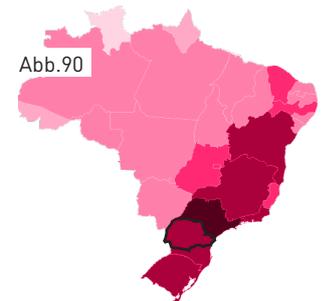


Abb.90



Kontext, Fakten, Geographie  
 Curitiba ist die Hauptstadt des Bundesstaates Paraná, der im Südosten Brasiliens liegt. Die Bevölkerungsdichte auf dem Land ist relativ gering, in der Stadt hingegen sehr hoch.<sup>30</sup> Sie hat heute 1,7 Mio Einwohner, liegt 700km südlich von Rio de Janeiro und 100 km von der Küste entfernt. Die Stadt wurde 1963 als Pferdewechsel- und Poststation und Treffpunkt von Viehhändlern gegründet. Sie stellt mit ihren Planungen öffentlicher Verkehrsmittel, Fußgängerzonen und Recyclingprogrammen einen Gegenpol zu Brasilia mit seinen Autobahnnetzen, Prachtstraßen und Repräsentationsbauten dar, das noch einem modernen Städtebau der Funktionstrennung folgte. Infolge der Industrialisierung der 60er und 70er Jahre stieg die Bevölkerung drastisch an und es kam zu Suburbanisierungsprozessen, welche mit kostengünstigen aber effizienten Planungen gelöst werden sollten. Diese gehen auf den Architekten und Planer Jaime Lerner und sein Team, das IPPUC (Institut für Forschung und Planung der

Stadt Curitiba) zurück, der verstand, dass eine Stadt eher von der Politik als vom Architekten entworfen wird.<sup>31</sup> Die Planungen waren unkonventionell, kreativ, schnell anwendbar und korrigierbar. Auf diese Weise wurde Lerner für drei Perioden über 20 Jahre Bürgermeister der Stadt und verbesserte immer weiter ihre ökologische, ökonomische und soziale Qualität. Die Stadt erarbeitete sich das Image der Grünen Hauptstadt Südamerikas und bekam im Lauf der Geschichte einige Auszeichnungen, unter anderem den Umweltpreis der Vereinten Nationen (1990) verliehen.

#### Stadtstruktur

Curitibas Bebauungsdichte orientiert sich wesentlich an dem Verkehrsaufkommen. Je größer das Verkehrsaufkommen, desto höher ist auch die Bebauungsdichte. Die höchste Bebauungsdichte befindet sich demnach entlang der 5 Hauptverkehrsachsen. Die historischen Boulevards, die sich radial aus dem Stadtzentrum entwickeln ermöglichen eine weitere lineare Aus-

<sup>30</sup>Der Staat Paraná hat eine ähnliche Größe wie die alte BRD und 9 Mio. Einwohner (vgl. alte BRD 78 Mio.), In Curitiba leben 1,7 Mio. Einwohnern Dies ist fast ein Fünftel des Staates.  
 vgl. EINSELE, Martin (1995): Modell oder Mompäckung. In: Deutsches Architektenblatt. Nr. 12, S.2327-2329

<sup>31</sup>“Kreativität beginnt, wenn man aus seinem Budget zwei Nullen streichen muss.“  
 - Jaime Lerner, Architekt & Planer, war Bürgermeister Curitiba und Gouverneur Paraná  
 vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.96

Abb.91

Abb.91 Verkehrsachsen generieren die Stadtstruktur

Abb.92 Curitiba - Bevölkerungsdichte

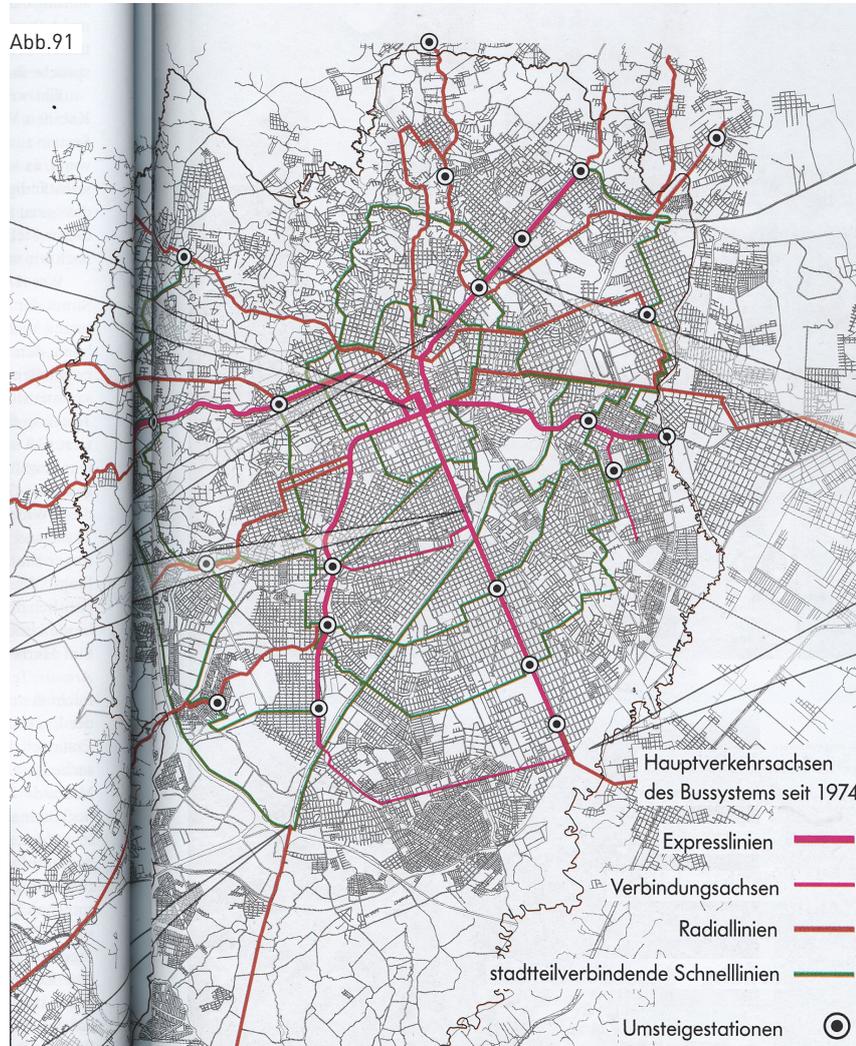


Abb.92

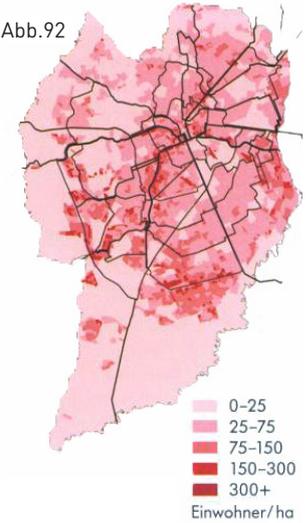


Abb.93

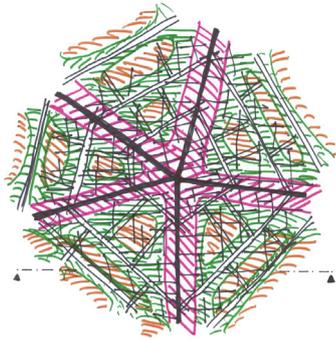


Abb.94

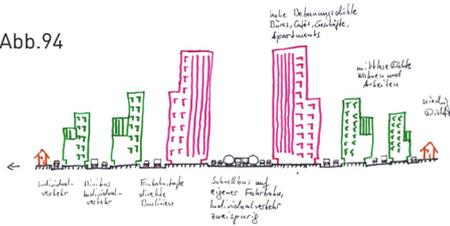
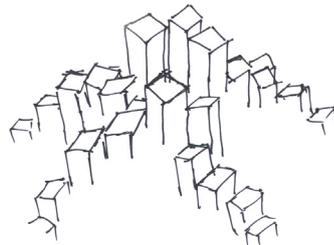


Abb.95



dehnung der Stadt. Die 40 bis 60 Meter breiten Boulevards bieten ausreichend Platz für die Implementierung eines Schnellbussystems. Mit zunehmender Entfernung von den strukturellen Hauptachsen nehmen Verkehrsaufkommen, Bebauungsdichte und Buskapazität ab. Die Abhängigkeit der Bebauungsdichte vom Verkehrsaufkommen erzeugt so automatisch ein Stadtmodell als dreidimensionales Diagramm des Verkehrsaufkommens.<sup>32</sup> Die Mischnutzungen bestehend aus Büros, Cafés, Geschäften und Apartments an den Hauptachsen sind die eigentlichen städtischen Zentren Curitiba's. Sie sind somit linear. Die konzentrisch angeordneten Räume zwischen den Hauptachsen, in denen nur ein geringes Verkehrsaufkommen herrscht, besitzen eine mittlere bis niedrige Bebauungsdichte. Diese besteht vorwiegend aus Nutzungen für Wohnen und Arbeiten, sowie ausreichenden Grünräume. Die Orientierung der Bebauungsdichte am Verkehrsaufkommen gewährleistet eine angemessene Auslastung der Nutzungen und der Verkehrsmittel.

<sup>32</sup>Nur zwei von Curitiba's fünf Hauptachsen sind hochverdichtet, die Piktogramme zeigen ein idealisiertes Modell vgl. EINSELE, Martin (1995): Modell oder Moglepackung. In: Deutsches Architektenblatt. Nr. 12, S.2327-2329

Abb.93 radial-konzentrisches Stadtmodell

Abb.94 Hierarchie von Verkehrsmitteln und Gebäudehöhen vgl. IPPUC; LERNER, Jaime; Arch+ (2010): Curitiba – Akupunktur Städtebau. In: Arch+. Nr. 196/197, S.93

Abb.95 Stadtmodell als dreidimensionales Diagramm des Verkehrsaufkommens vgl. IPPUC; LERNER, Jaime; Arch+ (2010): Curitiba – Akupunktur Städtebau. In: Arch+. Nr. 196/197, S.90

Abb.96

Abb.96 Jaime Lerner,  
Curitibas Planer und  
jahrelanger Bürger-  
meister



### Planungsmethodik

In den 60ern wurde versucht, die Planung des französischen Stadtplaners Agache von 1942 mit verbreiterten Straßen und einer radialen Entwicklung der Stadt mit konzentrischen Verkehrsachsen zugunsten der Nutzung des Automobils durchzusetzen. Dies wurde von Architekten, Ingenieuren und der Entwicklungsbank mit der Forderung nach einem realistischeren Vorschlag abgewiesen. Im Jahr 1966 wurde dann ein Plan durch das Lerner Team erarbeitet. Lerner übernahm mit 30 Jahren die Leitung des Instituts für Stadtforschung und -planung (IPPUC), das Urbanisierungsstrategien plante und auf deren Umsetzung abzielte. Es galt, mit minimalen strategisch stadtplanerischen Eingriffen eine maximale Wirkung zu entfachen.<sup>33</sup> Unter der kontinuierlichen Besetzung der Planungsspitze hatte nun die schrittweise Umsetzung der Methoden eine Chance. Die anschließenden Erfolge basierten auf einer Strategie, in der Entscheidungen nebeneinander entwickelt wurden aus denen schnell, pragmatisch und

kostengünstig Ergebnisse produziert werden sollten. Die Planungen folgten dem Leitbild der entlang von Radialen linear organisierten kompakten Stadt. Hierbei prägte Lerner vor allem den Begriff Stadt-Akupunktur, dem man drei Schwerpunkte entnehmen kann:

### Stadt-Akupunktur

Physiologisches Verständnis von Stadt – die Teilergebnisse haben einen Bezug zueinander, verstärken sich gegenseitig durch lokale Abhängigkeiten und maximieren die Wirkung (s. Abb.12). Prozessinitiierung – Stadt-Akupunktur zielt hier auf neuralgische Punkte ab, die als Katalysatoren eine allgemeine Veränderung bewirken statt das Endergebnis vorwegzunehmen. Dieses Prinzip stützt sich auf bürgerliche Mitverantwortung und städtische Verwaltung („bottom-up“) (s. Abb.13). Unmittelbare Umsetzung<sup>4</sup> – Schnelles Handeln erwirkt eine unmittelbare Wirkung und frühe Rückschlüsse sind möglich. Anpassungen können vorgenommen werden; ein Risiko des Scheiterns wird verringert (s. Abb.14).

<sup>33</sup> Als Beispiel sei hier das erste Projekt Jaime Lerner genannt: In der Innenstadt wurde in einer Blitzaktion von 72 Stunden die erste Fußgängerzone Brasiliens – gegen teilweise vorhandenen Widerstand der Autonutzer – erfolgreich eingerichtet vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.96

Abb.97

Abb.97 Jaime Lerner  
Stadt – Akupunktur

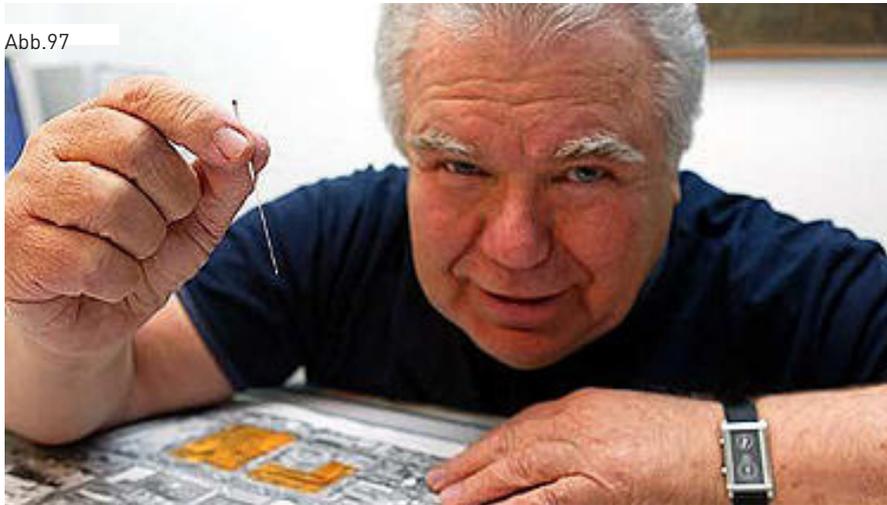


Abb.98

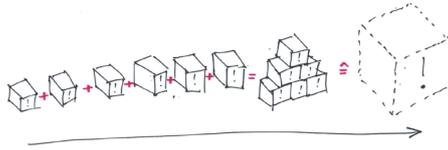
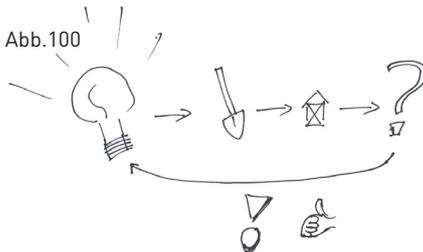


Abb.99



Abb.100



Maßnahmen Stadt-Akupunktur  
Ab 1965 wurden im Rahmen der Stadt-Akupunktur folgende Maßnahmen<sup>34</sup> vorgenommen:

- Einführung eines Schnellbusnetzes (1968) mit separater Busspur
- Städtische Verdichtung entlang des öffentlichen Verkehrsnetzes
- Erste Fußgängerzone Brasiliens 1967 (als Blitzaktion in 72 Stunden)
- Abfallrecycling-System: Tausch sortierter Abfälle gegen Lebensmittel, Schulhefte und Bustickets an zentralen Sammelstellen
- Erlös wiederverwertbarer Materialien für bedürftige Müllsammler
- Erhalt städtischer Grünanlagen
- Schutz vor Überschwemmungen durch Transformation von Überschwemmungsgebieten in Seen und Parklandschaften
- Öffentliche Bibliotheken für Bildung und Aufklärung
- sozialer Wohnungsbau
- Mikrodarlehen
- Erziehungseinrichtungen

<sup>34</sup> Die Einzelmaßnahmen werden schrittweise in wechselseitig wirkender Weise umgesetzt. Sie entfalten ihr volles Wirkungspotential in enger Verknüpfung untereinander. Dadurch entstehen Synergien, die aus den punktuellen Eingriffen heraus einen übergreifenden Nutzen erzeugen.  
vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.96

Abb.98 Synergien und Wechselwirkungen einzelner Bausteine werden zu einem Gesamtkonzept

Abb.99 bottom-up Planung und Bürgerbeteiligung als Katalysator städtischer Prozesse

Abb.100 Planungskreislauf mit unmittelbarer Wirkung

Abb.101

Abb.101 Hauptverkehrsachse mit reservierter Schnellbusspur



Abb.102 Busliniennetz aus Hauptlinien, Radiallinien und Verbindungslinie

Abb.102



### Verkehrsnetz

Das Reisen innerhalb Brasiliens findet überwiegend mit dem Bus statt. Mit einem etwa zwei Millionen Kilometer langen Fernstraßennetz liegt Brasilien an zweiter Stelle weltweit. Sehr gut ausgestattete Busse befördern einen Großteil der etwa 1,2 Millionen Reisenden pro Jahr. Lediglich 80 Millionen pro Jahr fliegen von Stadt zu Stadt. Auch innerhalb der Städte sind Busse das primäre Transportmittel. Das städtische Bild ist von Bussen und Minibussen geprägt<sup>35</sup>. Somit ist die Mobilität mit dem Bus, ob innerhalb der Stadt oder zwischen den Städten ein fester Bestandteil der Reisekultur in Brasilien. Die starke Akzeptanz der Mobilität mit dem Bus in der brasilianischen Gesellschaft ist vielleicht maßgeblich für den Erfolg des Verkehrskonzeptes in Curitiba.

Zwischen 1960 und 1990 entsteht unter der Leitung Jaime Lerner ein umfangreiches, vorbildliches Verkehrsnetz. Mit dem „Modal Split“, – der Aufteilung des Transports auf

verschiedene Verkehrsträger – werden zum einen das Straßennetz in ein Dreifach-Straßensystem und das ÖPNV-System<sup>36</sup> maßgeblich umgeplant. Das Prinzip des Dreifach-Straßensystems besteht aus einer zweispurigen Straße der zwei zueinander entgegen verkehrenden Einbahnstraßen parallel angeordnet sind. Somit ist ein besserer Verkehrsfluss vor allem im Individualverkehr gewährleistet<sup>37</sup>. Jedoch spielt die Planung des ÖPNV-Systems eine größere Rolle. Das System besteht aus vier Untersystemen unterschiedlicher Liniencharakteristik, Reichweite und Schnelligkeit: Auf den linearen städtischen Hauptachsen verkehren im 5-10 Minutentakt Expressbusse mit einer Passagierkapazität von 270 Personen. Sie haben ihre eigene Fahrspur, die sie unabhängig vom Rest des Verkehrs macht. So ist es möglich innerhalb von 30 Minuten von der Anfangs- bis zur Endhaltestelle zu fahren<sup>38</sup>. Die Hauptverkehrsachsen tangieren quartiererschließende mittelgroße Achsen. An den Schnittstellen befinden sich die Hauptumstiegsorte, in denen man

<sup>35</sup>vgl. Brockhaus Enz. (2006): Brasilien: Verkehr. In: Band 4, S. 582

<sup>36</sup>Abk. für: Öffentlicher Personennahverkehr

<sup>37</sup>vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.96

<sup>38</sup>vgl. EINSELE, Martin (1995): Modell oder Moggelpackung. In: Deutsches Architektenblatt. Nr. 12, S.2327-2329

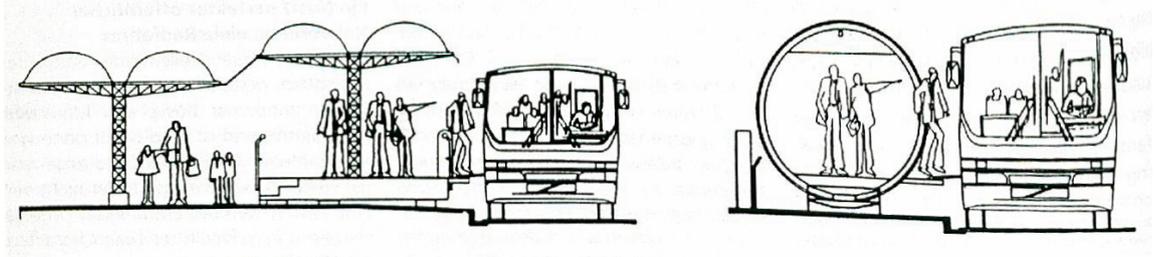
Abb.103

Abb.103 die speziellen Haltestellen des Bussystems sollen die Ähnlichkeiten zu einem U-Bahnsystem verstärken und einen Wiedererkennungswert aufweisen



Abb.104 Modal Split - verschiedene Verkehrsträger werden in einem System integriert

Abb.104



von den Schnellbussen in die Subsysteme, also in kleinere Busse umsteigen kann. Die quartierinterne Erschließung wird gemäß dieser Hierarchie von Minibussen vervollständigt<sup>39</sup>.

Das Busnetz ist eine kostengünstige „oberirdische U-Bahn“<sup>40</sup> und funktioniert in seinen Grundzügen auch wie eine solche. Durch synchronisierte Ampelschaltung genießen die Busse uneingeschränkte Vorfahrt. Barrierefreie Busstationen in Form liegender Glaszylinder sind Eingänge und Umsteigeplätze des Systems. Sie sind besetzt mit Personal, das den zeitaufwändigen Fahrkartenverkauf und die Fahrscheinkontrolle vor Ort und nicht erst beim Einstieg in die Busse abwickelt. Somit sind kurze Haltezeiten für den Fahrgastwechsel möglich und der Verkehr bleibt im Fluss. Das gesamte ÖPNV-System ist ein integriertes Transportnetz. Es erlaubt eine Fahrt zu jedem Punkt in der Stadt zu einem einzigen Fahrpreis. Das sehr gut ausgebaute Netz und die günstigen Fahrpreise (ca. 0,2 US\$ pro Strecke<sup>41</sup>) sorgen

für eine hohe Ausnutzung des Systems, das von 75% der Bevölkerung genutzt wird<sup>42</sup>. Durch diese hohe Ausnutzung trägt sich das System finanziell selbst. Finanziert wird das System durch öffentliches und privates Kapital. Den 26 Busunternehmen zahlt die Stadt einen festen Betrag der sich nach der Länge der Fahrt richtet, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste. Die Fahrgeldeinnahmen erhält im Gegenzug die Stadt. Ein Ausgleich zwischen den unterschiedlich stark frequentierten Linien wird dadurch ermöglicht. Entfernte Ziele oder wenig benutzte Strecken werden durch die Einnahmen stärker frequentierter Strecken kompensiert, was den Einheitspreis im gesamten Netz ermöglicht. Je mehr das Netz genutzt wird desto mehr Einnahmen hat die Stadt, die sie in neue Kommunalprojekte einbringen kann. Zu dem integrativen Verkehrssystem kommt auch der Fahrradverkehr hinzu. Durch gut ausgebaute Fahrradstrecken und Subventionen<sup>43</sup> soll das Fahrradfahren zukünftig 20% des Individualverkehrs ausmachen.

<sup>39</sup>vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.96-97

<sup>40</sup>vgl. Baukosten: Bus 1mio. US\$/km, Straßenbahn 10mio. US\$/km, U-Bahn: 100mio. US\$/km

<sup>41</sup>vgl. prozentualer Anteil der Ausgaben für ÖPNV am Jahreseinkommen [Annahme: 2 Fahrten pro Tag]:  
BaWü: 6,88%  
BRD: 7,3%  
Curitiba: 0,9%  
Brasilien: 1,6%  
In: IBGE/Demographic Census (2000)

<sup>42</sup>Stand 2009

<sup>43</sup>Bsp.: Betriebe bekommen günstige Kredite, beim Kauf von Fahrrädern für ihre Beschäftigten vgl. EINSELE, Martin (1995): Modell oder Moggelpackung. In: Deutsches Architektenblatt. Nr. 12, S.2327-2329

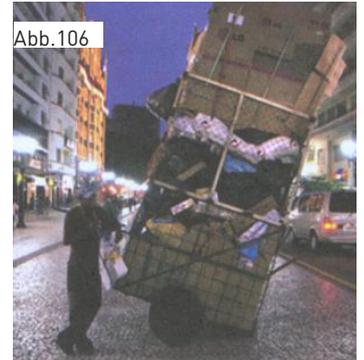
Abb.105

Abb.105 Jegliche Art von wiederverwertbaren Material wird gesammelt und einge-

Abb.106 Müllsammler mit Sammelkarren



Abb.106



### Recycling

Die Planungsstrategie Curitibas zielt auf Synergie-Effekte, die aus der engen Verknüpfung seiner Maßnahmen erwachsen. So werden beispielsweise Mittel zur Finanzierung des Nahverkehrs ebenso zur Finanzierung der Müllbeseitigung benutzt. Wie in vielen brasilianischen Großstädten gibt es auch in Curitiba Favelas auf Hügeln oder Überschwemmungsgebieten deren Zufahrt für die Müllabfuhr deshalb unmöglich ist. Daher gibt es in Curitiba über das Stadtgebiet verteilt 40 Sammel- und Tauschstellen für Müll. Sie haben eher einen Marktcharakter als den einer Müllhalde, um die Akzeptanz in der Gesellschaft zu gewährleisten. Die Bewohner der Kooperativen<sup>44</sup> können dort den von ihnen in anorganisch und organisch getrennten Müll gegen Nahrungsmittel, Busfahrten, Schulmaterial und Spielzeug eintauschen. Der von den Bewohnern sortierte Müll wird von der Stadt an Kompostbetriebe und Industrie verkauft. Mit dem Erlös kauft die Stadt von Landwirten Überschussprodukte,

die sie an Bedürftige als Entlohnung für das Einsammeln von Müll verteilt. Unter dem Slogan: „Waste which is not waste“<sup>45</sup> verbirgt sich nicht nur ein ausgedehntes Reinigungs-, Abfallsammel und Recyclingsystem, sondern auch ein sozial integratives Program zur Einbindung armer Bevölkerungsschichten am städtischen Geschehen. So wird die Improvisationsfähigkeit der Ärmsten in das Konzept mit einbezogen und deren Einbindung in die Gesellschaft verstärkt. Durch den Verzicht auf Technologie („low-tec“-Lösungen) und dem damit verbundenen Mehr an Arbeitsaufwand entstehen neue Beschäftigungsmöglichkeiten für die Armen, denen dadurch ein Einkommen zukommt und sie fest im System integriert. Es ist zum Beispiel nicht untypisch ganze Reinigungskolonnen auf den Straßen Curitibas zu erblicken. Das Einbeziehen der gesamten Bevölkerung an einem Prozess schafft Verantwortungsbewusstsein und Solidarität in der Gesellschaft und ermöglicht daher eine deutlich günstigere Bilanz in Haushalt und Nachhaltigkeit<sup>46</sup>.

<sup>44</sup>Verbund von Wohnsiedlungen

<sup>45</sup>dt.: „Abfall, der kein Abfall ist“  
vgl. KROLL, Lucien (1999): Creative Curitiba. In: The Architectural Review. Nr. 205, S.94

<sup>46</sup>vgl. EINSELE, Martin (1995): Modell oder Moggelpackung. In: Deutsches Architektenblatt. Nr. 12, S.2327-2329

Abb.107

Abb. 107 als Retensi-  
onsflächen angelegte  
Grünräume säumen  
das Stadtgebiet

Abb. 108 die „Leucht-  
türme des Wissens“  
sind öffentliche Biblio-

Abb. 109 Botanischer  
Garten als Signalbau



Abb.108

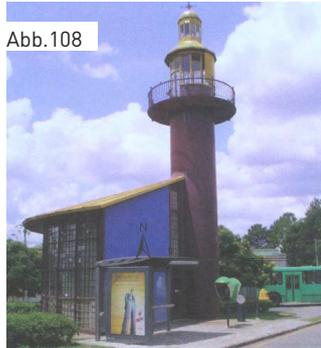


Abb.109



## Grünräume und Nachhaltigkeit

Auch das Ökosystem Curitibas und damit verbunden seine Einwohner profitieren von den integrativen Planungen der Stadtverwaltung. Die ersten Eingriffe bezüglich der Grünräume waren die Pflege von Grünanlagen und das Pflanzen von Bäumen. Vorher hatte die Stadt 5.000 Bäume pro Jahr gepflanzt, diese Anzahl wurde im Rahmen der Planungen auf 60.000 erhöht.<sup>47</sup> Zusätzlich kann durch das Sammeln von ca. 50 kg Papier, das in den Müllsammelstellen des Recyclingsystems angenommen wird, je ein Baum vor der Rodung bewahrt werden. Auf diese Weise erweiterte Curitiba innerhalb von 20 Jahren seinen Grünflächenanteil von 0,5 m<sup>2</sup> je Einwohner auf 52 m<sup>2</sup> je Einwohner (vgl. WHO-Standard für Grünflächen 12 m<sup>2</sup>!). Zum Schutz vor Überschwemmungen des Flusses wurden Retentionsflächen und kleine Dämme angelegt. Zur Säuberung des Wassers wurden zunächst Filterbarrieren und Sickerbecken eingesetzt, so dass die Flüsse allmählich von Umweltverschmutzung befreit werden<sup>48</sup> und die

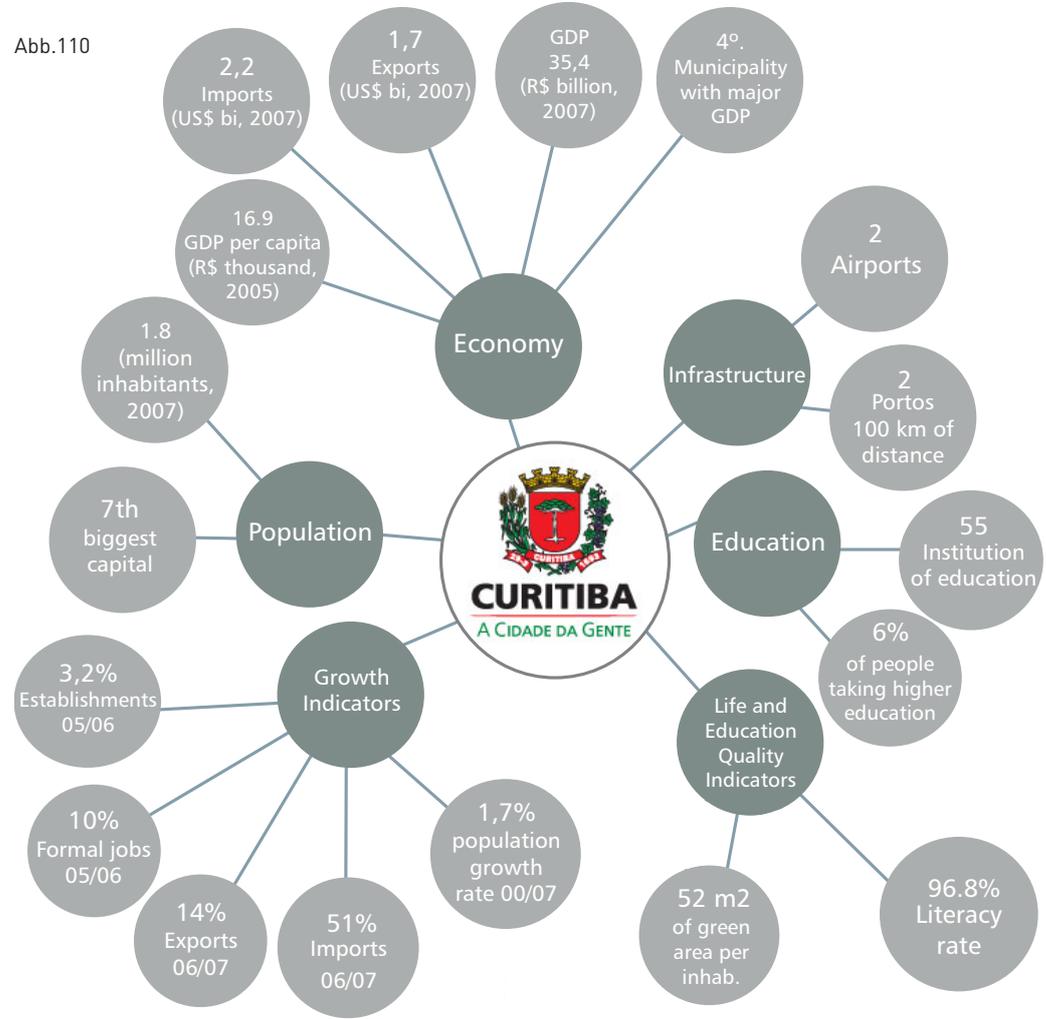
Fischbestände zur natürlichen Sauerhaltung des Systems zurückkehren können. Die Qualität der Wohngebiete wurde stark gesteigert. Bewohner, die durch solche Maßnahmen enteignet wurden, bekamen aus den Gewinnen, der an Wert gestiegenen umgebenden Wohngebiete eine Entschädigung. Es wurden Steuererleichterungen für Areale versprochen, auf denen sich noch Urwald befindet; hiervon wurden einige eingerichtet. Es entstanden außerdem Flächen für Kunst- und Kulturbauten und populäre Themenparks: so z.B. die Iron Wire Opera und der Botanische Garten. Auf diese Weise wurde das Image der Stadt auch international stark aufgewertet. Dies erzeugte ausserdem eine positive Rückkopplung auf die Politik und brachte ihr sowie den angewandten Methoden Sympathien und Vertrauen entgegen. Ausserdem zeigt sich in diesen Prinzipien ein sehr frühes angewandtes Beispiel integrativer Nachhaltigkeit, das weitere Bereiche positiv mitbeeinflusst. Die Stadt bekam für diese Stellung diverse Auszeichnungen verliehen.

<sup>47</sup> Vorhaben der Stadt war es seit dem Mord an Chico Mendes – dem Aktivisten zur Rettung des Regenwaldes – in 20 Jahren 1,5 Mio. Bäume zu pflanzen, da Brasilien in ökologischer Hinsicht auf dem Rückzug war. vgl. KRÖLL, Lucien (1999): Creative Curitiba. In: The Architectural Review. Nr. 205, S.92

<sup>48</sup> Nur 45% der Einwohner Curitibas sind an das Kanalsystem der Stadt angeschlossen vgl. KRÖLL, Lucien (1999): Creative Curitiba. In: The Architectural Review. Nr. 205, S.94

Abb. 110 Zahlen und Fakten zu Curitiba, Municipal City of Curitiba [2008]: Socio-economic Information. Investor Guidebook 2008. In: Socioeconomic Information, <http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br/multimedia/guia/2008/ingles.zip> (21.05.2010)

Abb.110



## Soziale Stadt

Innen- und Außenwerbung, PR-Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gehören ebenfalls zum Gesamtkonzept Curitibas und dienen der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt, in der Lerner die Grundvoraussetzung eines gesunden Stadtmechanismus sieht.<sup>49</sup> Dieser Identifikation mit der Stadt dienen auch die umfangreichen Einrichtungen für Bildung und Soziales. So wird über ein Drittel des Budgets in Bildung und Ausbildung investiert.<sup>50</sup> An Schulen, Volkshochschulen und Universitäten werden Kurse für alle Bevölkerungsschichten angeboten, die die Leitthemen der Stadt in immer neuen Formen vermitteln. Öffentliche Bibliotheken, sogenannte „Leuchttürme des Wissens“ wurden über die gesamte Stadt verteilt, mobile Ausbildungsbusse steuern flexible Orte an. So wird eine gute Bildungserschließung und eine Analphabetenrate weit unter Landesdurchschnitt erzielt. Um die Bildung von Jugendgangs zu vermeiden wurden 40 Heime für Straßenkinder eingerichtet, in denen sie Schlafplätze,

Ausbildung und Nahrung bekommen. Firmen werden angehalten Waisenkinder zu adoptieren, ihnen eine Ausbildung zukommen zu lassen und mit leichter Arbeit wie Botengängen, Gärtnerei oder Büroarbeit zu beschäftigen. Zwar ist Kinderarbeit in Brasilien offiziell verboten, allerdings wird von der Politik ein Auge zugedrückt, da durch diese Maßnahmen Jugendkriminalität weitgehend verhindert werden kann und Curitiba dadurch den Ruf der sichersten Stadt Brasiliens hat. Auch zum informellen Sektor pflegt Curitiba eine besondere Beziehung und bietet Straßenhändlern Verkaufsfläche auf Straßenmärkten, die von einem Viertel zum anderen ziehen.

So liberal sich Curitiba Stadtpolitik auch gibt, die meisten Leitlinien sind in Gesetzen und Postulaten festgehalten, so gibt es gesetzliche Schritte zum Schutz von Pflanzen und Bäumen und zur Vermeidung von Lärm und Abfall auf den Straßen. Curitiba Attraktivität wird so durch eine konsequente Umweltpolitik verstärkt.

<sup>49</sup>“Die Bürger in die Verbesserung ihrer Umwelt miteinzubeziehen ist der einzige Weg. Der Traum einer besseren Stadt findet sich zunächst in den Köpfen der Menschen.“  
- Jaime Lerner  
vgl. KROLL, Lucien (1999): Creative Curitiba. In: The Architectural Review. Nr. 205, S.95

<sup>50</sup>Stand 2009  
vgl. EINSELE, Martin (1995): Modell oder Mogelpackung. In: Deutsches Architektenblatt. Nr. 12, S.2328

Abb. 111 Vergleich durchschnittliches Einkommen pro Haushalt (2007)

Abb.111

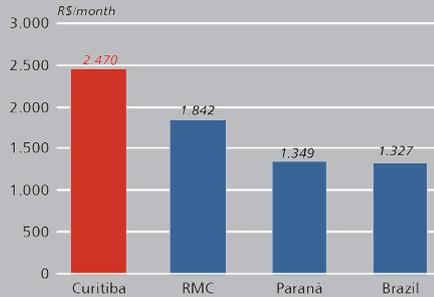


Abb. 112 Vergleich Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (2002-2007)

Abb.112

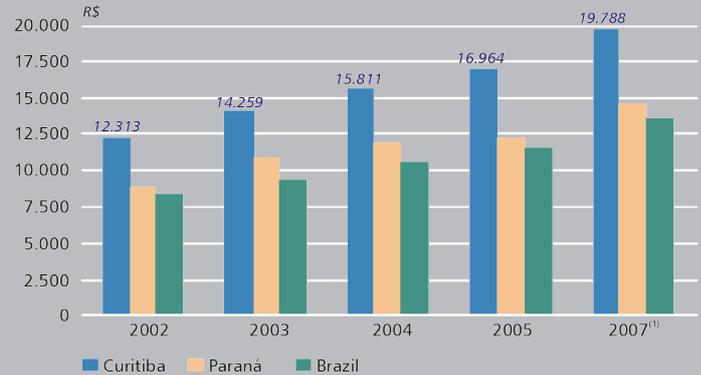


Abb. 113 Zusammensetzung Bruttoinlandsprodukt Curitiba (2005)

Abb.113

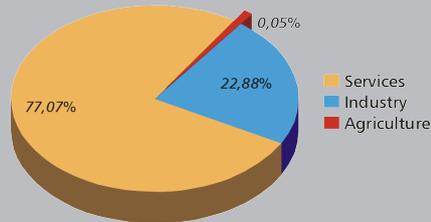
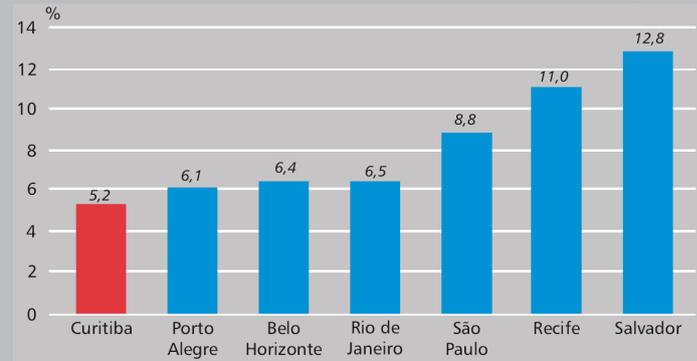


Abb. 114 Vergleich Arbeitslosenquote Metropolregionen (2007)

Abb.114



Municipal City of Curitiba (2008): Socioeconomic Information. Investor Guidebook 2008. In: Socioeconomic Information, <http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br/multimedia/guia/2008/ingles.zip> (21.05.2010)

## Wirtschaft

Für die Erfolge der Stadtplanung und den Sprung Curitibas zur Millionenstadt ist in großem Maße die gestiegene Wirtschaftskraft der Metropolregion verantwortlich. So liegen durchschnittliches Einkommen und Bruttoinlandsprodukt pro Kopf deutlich über dem Landesdurchschnitt, den Hauptteil der Wirtschaftskraft macht dabei der Dienstleistungssektor aus, in geringem Maße Industrie, kaum Bedeutung kommt dem Landwirtschaftssektor zu (s. Abb. 25, 26, 27).

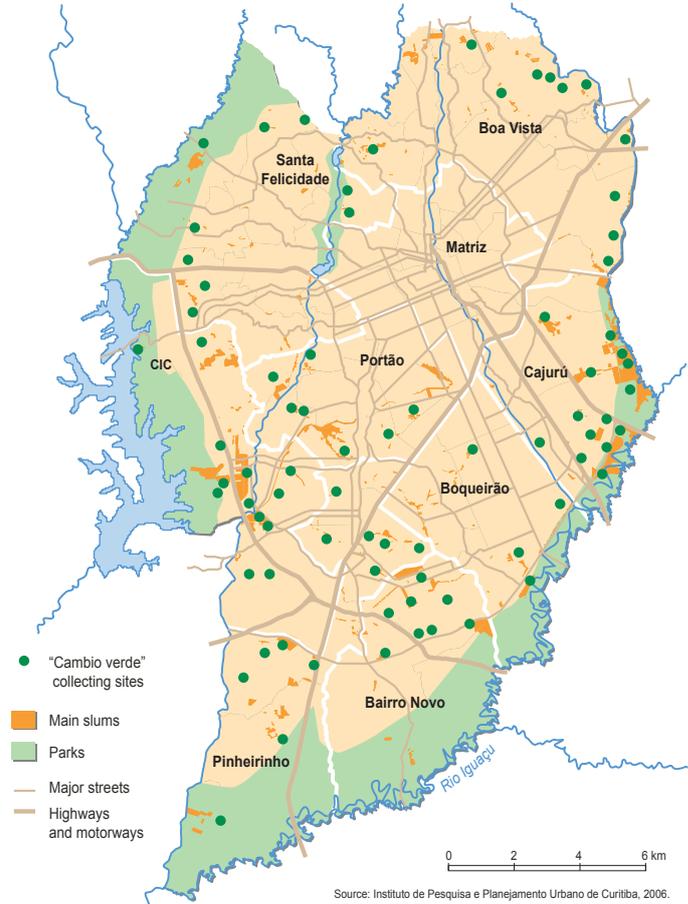
Um diesen Sprung ohne einen landwirtschaftlichen Wirtschaftsmotor zu bewältigen, beschloss die Stadtverwaltung einen Industriepark anzulegen. Dazu wurde kein reines Industriegebiet ausgewiesen, sondern eine Stadterweiterung in einem Naturpark geschaffen, in die Betriebe aus der Stadt umgesiedelt wurden, wodurch deren Grundstücke gewinnbringend verkauft werden konnten. Außer den besser ausgestatteten und weniger verschmutzenden Anlagen bietet der Industriepark Raum

für Mischnutzungen, Wohnraum und Freizeiteinrichtungen und besitzt eine gut ausgebaute innere Erschließung und Anbindung an die Stadt. So konnten die Zeiten für Berufspendler minimal gehalten werden<sup>51</sup>, da Arbeitnehmer entweder schon in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz wohnen oder eine direkte Busverbindung besteht. Weiterhin profitieren die Arbeiter von der qualitativen Arbeitsumgebung, den Gesundheits- und Bildungseinrichtungen und dem Gastronomie-Angebot vor Ort. Nachdem man anfangs noch Schwierigkeiten hatte lokale Firmen anzusiedeln, die das Risiko nicht eingehen wollten, hat man es so geschafft Curitiba als bevorzugten Standort für renommierte internationale Firmen zu etablieren (z.B. Siemens, BMW, Volvo) und 50.000 direkte und 150.000 zudienende Arbeitsplätze neu zu schaffen. Dadurch hat Curitiba im Vergleich zu den anderen Metropolregionen Brasiliens die geringste Arbeitslosenquote (s. Abb. 28).

<sup>51</sup>In der Nachbarstadt Sao Paolo befindet sich ein Pendler im Schnitt 3 Stunden länger im Berufsverkehr vgl. KRÖLL, Lucien (1999): Creative Curitiba. In: The Architectural Review. Nr. 205, S.95

Abb.115

Abb. 115 Stadtkarte von Curitiba mit Hauptstraßen, Müllsammelstellen Retentionsgrünflächen und übrigen Favelas



## Fazit

Jaime Lernalers Akupunktururbanismus war in vielerlei Hinsicht ein prägender Erfolg für die Entwicklung Curitiba als nachhaltige Stadt, Jahrzehnte bevor Nachhaltigkeit überhaupt zu einer Kernfrage der Stadtentwicklung wurde. Trotz allem gibt es neben den vielen positiven Aspekten einer solchen Stadtentwicklungsplanung auch Anlass zur Kritik und Diskussionsbedarf. Vieles was zu Beginn der Planungen und Umsetzungen noch vorbildlich funktionierte, hat mittlerweile einiges seiner Dynamik eingebüßt, vor allem seitdem Lerner das Amt des Bürgermeisters abgegeben hat.<sup>52</sup> So ist das Verkehrsaufkommen, trotz des immer noch gut funktionierenden Bussystems weiter angestiegen, immer mehr Bewohner meiden den öffentlichen Nahverkehr und entscheiden sich stattdessen für das Auto. Dies mag vor allem an den gewachsenen Entfernungen liegen, denn die einstige 350.000 Stadt Curitiba ist mittlerweile zur Metropole Curitiba mit 1,8 Millionen Einwohnern angewachsen, 3,2 Millionen

inklusive Peripherie. Der Wille zum Recyclen hat inzwischen ebenfalls abgenommen, während zur Einführung des Programms noch nahezu der komplette Abfall vorsortiert wurde, sind es jetzt noch knapp 22%<sup>53</sup>, ein Anzeichen für die gestiegene Einkommensstärke der Region. Es scheint als sei der partizipatorische Gedanke des Konzeptes erschlafft, was daran liegen könnte, dass Entscheidungen oft schnell getroffen, Projekte groß eingeleitet und medial verbreitet, danach aber wieder fallen gelassen werden. Dem Bürger wird jegliche Teilhabe an städtischen Prozessen genommen und sein Wille zur Partizipation schwindet. Damit ist vor allem die Beteiligung des Bürgers als „Zahnrad im Mechanismus Stadt“ gemeint und weniger eine politische Partizipation. Um das prinzipiell erfolgreiche Konzept als eine regionale Strategie für den gesamten Großraum Curitiba weiterführen zu können, muss die Regierung der Stadt ihr paternalistisches Denken ablegen, um eine Wiederstärkung der Bürgerbeteiligung zu erreichen.

<sup>52</sup>Curitiba profitierte von der politischen und planerischen Einheit, die mit Jaime Lerner als Stadtplaner und Bürgermeister in drei nicht aufeinanderfolgenden Amtsperioden zwischen 1971 und 1992 die meiste Zeit gegeben war. 1994 bis 2002 war er zudem Gouverneur von Paraná. vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.97

<sup>53</sup>Stand 2010 vgl. GRUBER, Stefan (2010): Lernen von Curitiba. In: Arch+. Nr. 196/197, S.97

Abb.116

Abb.116 Infrastruktur meidet Grenze



Abb.117

Abb.117 Infrastruktur ignoriert Grenze



Abb.118

Abb.118 Infrastruktur ist Grenze

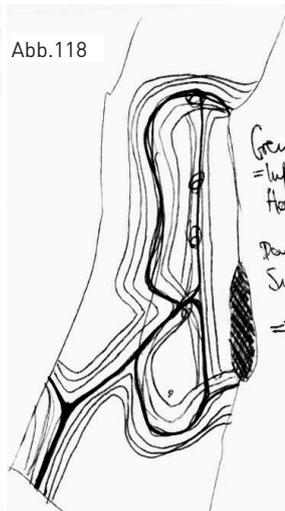


Abb.119

Abb.119 hybride Infrastruktur

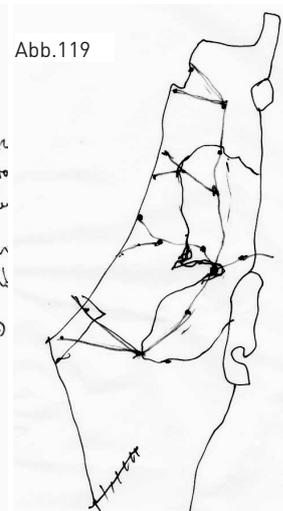


Abb.120 konzentrische Verdichtung

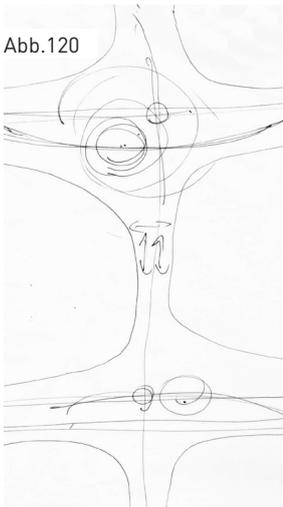


Abb.121 bipolare Verdichtung

Abb.121

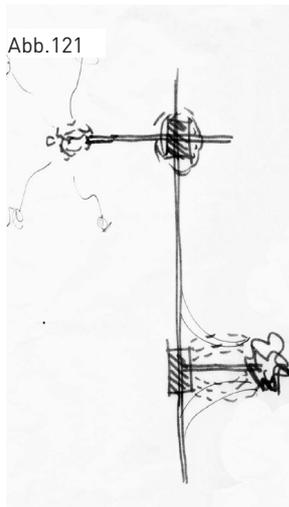


Abb.122 radiale Verdichtung

Abb.122

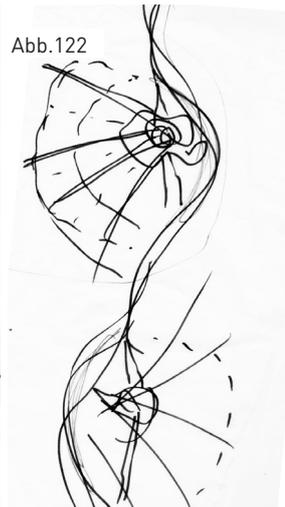
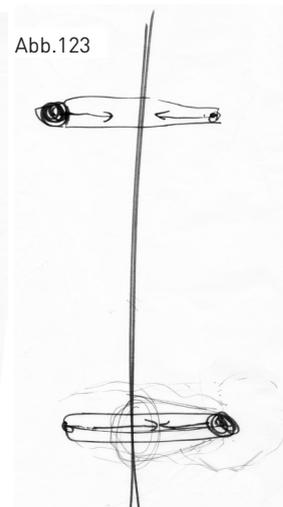


Abb.123 lineare Verdichtung

Abb.123



### Learning from Curitiba

Das Stadtentwicklungskonzept Curitiba lebt von dem Synergieeffekt vieler kleiner schneller, spontaner, austauschbarer, pragmatischer, kulminierender Maßnahmen. Dies sind die kurzfristigen Prozesse. Zu Beginn muss jedoch ein langfristig angelegter Prozess initiiert werden, der in der Folge das Rückgrat eines nachhaltigen Gesamtkonzeptes bildet. Steht dieses Rückgrat, so können die Einzelfaktoren sogar in verschiedener Kombination angewandt werden, um die besten Wechselwirkungen zu erzielen.

In Curitiba ist das Bussystem das Rückgrat, auf das sich die weiteren Maßnahmen wie Grünzonen, Recyclingsystem oder Fußgängerzone beziehen, sich untereinander kombinieren lassen und wirkungsvolle Synergien entfachen können. Für ein langfristiges Funktionieren dieser Kombination müssen die Einzelfaktoren schließlich im Gleichgewicht stehen. Ist dies nicht der Fall muss an einzelnen Faktoren im Gesamtsystem nachjustiert werden.

Eine physische Initialzündung wie die Implementierung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Curitiba könnte in Palästina in Form eines städtebaulich/infrastrukturellen Eingriffs durchgeführt werden (Zugverbindung, Wasserleitung, etc.) muss aber durch weitere subtile/latente Bausteine ergänzt werden (Bildung, Identifikation, Image, Synergie) um in unbestimmter Zukunft überlebensfähig und dynamisch zu bleiben.

Am wichtigsten scheint uns zunächst die Kombination der Faktoren Infrastruktur und Grenze. Als nächstes muss eine Lösung für die Kombination bestehender Städte und ihrer Nachverdichtung im Verhältnis zur Landschaft aufgrund der zu erwartenden Flüchtlings- und Einwanderungsströmen gefunden werden. Schließlich muss man aber auch langfristige Faktoren wie ein nachhaltiges Ökosystem, Kulturlandschaft, Wirtschaftsaufbau und sozialen Raum zur Stabilisierung einsetzen. So könnte ein nachhaltiger Ansatz für eine Entwicklung der Region aussehen.



A nighttime aerial photograph of Singapore's skyline, featuring numerous illuminated skyscrapers and a river in the foreground. A white horizontal bar is overlaid across the middle of the image, containing text.

# SINGAPUR – STADTSTAAT UND WIRTSCHAFTSWUNDER

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Katrin Frank, Marie-Katrin Turgetto

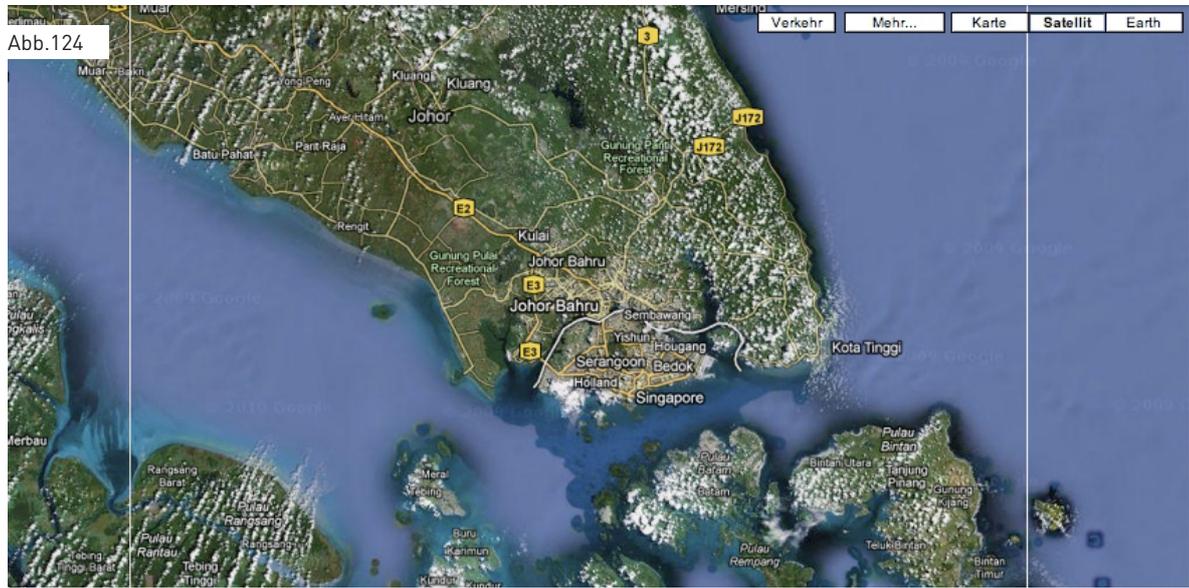


Abb.124. Luftbild Singapur und Umgebung

## Geschichte

Singapur war auf Grund seiner interessanten geografischen Lage bis 1963 unter britischen Kolonialherrschaft. Singapurs Hafen, der heute noch der größte Containerhafen der Welt ist, war für die Engländer ein wichtiger Handelsweg zwischen Europa und China. 1962 schloß sich Singapur als selbstständige Kolonialmacht einer Föderation mit Malay, Sabah, Sarawak zusammen.

Als es allerdings 1965 zu Unruhen zwischen den chinesischen und nicht-chinesischen Einwohner kam, musste Singapur aus der Föderation austreten. Nun ganz auf sich alleine gestellt, steht das Land vor strukturellen Probleme. Massenarbeitslosigkeit, Knappheit an Wahren und Mangel an Ackerland und Rohstoffen<sup>54</sup>.

Auf inovativem Wege schaffte es Singapur zu dem höchsten pro-Kopf-Einkommen ganz Asiens und gilt als Vorreiter seiner Region

## Multi-Kulti

Singapur steht für viele unterschiedliche ethnische Gruppen. So setzt sich die Bevölkerung aus Chinesen (76 %), Inder (7,9%), Malaysen (13,9%) und diverse anderen ( 1,4%) zusammen. Auf Grund dieser bunten Gesellschaft sind auch die Religion<sup>55</sup> vielfältig. Buddhisten, Taoisten, Hindus und Christen leben friedvoll nebeneinander. So ist es in Singapur keine Seltenheit, dass man einen buddhistischen Tempel direkt neben einer moslimischen Moschee findet. Dies war allerdings nicht von Anfang an möglich. Im Gegenteil es Bedarf eine jahrelange Anstrengung von Gleichberechtigung und gegenseitigem Respekt.

Natürlich beschränkt sich Singapur bei seiner Vielfältigkeit nicht auf eine Landessprache. So sind Englisch, Chinesisch, Malayisch und Tamillisch die eingetragenen Landessprachen.

<sup>54</sup>BSP: Rang 21  
35.163\$ (2007)

<sup>55</sup>Buddhismus 42,5%  
Islam 14,9%  
Taoismus 8,5%  
Hinduismus 4%  
Christentum 14,6%

Abb.125

Abb125. Hafen Sigapur



### Wirtschaft

Singapur schafft es auf innovativem Wege sich in kurzer Zeit von einem Schwellenland zu einem Industrieland zu entwickeln. Mit Hilfe von Investoren verlagert sich der Schwerpunkt der Wirtschaft von der Massenproduktion zur High-Tech-Industrie. Heute besitzt Singapur die beste Infrastruktur und das beste Gesundheits- und Bildungssystem<sup>56</sup> im asiatischen Raum.

Da Singapur an sich ein rohstoffarmes Land<sup>57</sup> ist konzentrieren sie sich heute auf Dienstleistung. Auf Grund der günstigen geografischen Lage des Landes und der Umstrukturierung der Wirtschaft, kommt Singapur sein Ziel eine internationales Finanz-, Einkaufs- und Touristenzentrum zu werden sehr nahe.

Man versteht es in Singapur immer auf die neusten Trends zu setzen und arbeit stets die Atraktivität des Landes für Touristen zu steigern.

### Infrastruktur

Zwei Brücken für Kraffahrzeuge und Bahn verbindet Singapur mit Malaysia. Die erste entstand 1920 und die zweite 1998. Singapur und Malaysia trennt an der N-W Spitze nur 600m.

Der Flughafen der Insel ist einer der wichtigsten Südostasiens, alleine schon aus dem Grund, dass der Tourismus der Insel ein wichtiger Wirtschaftszweig ist. So auch der Hafen Singapurs, der als der geschäftstüchtigste der Welt gilt.

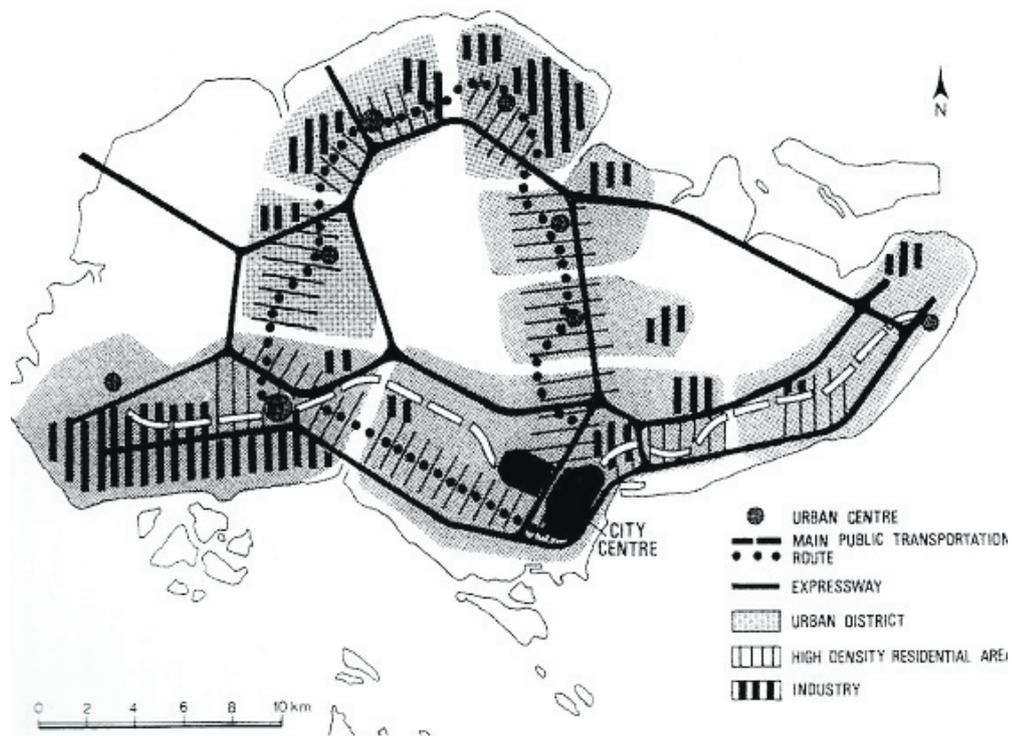
Den Sigapurer war bewusst das eine florierenden Wirtschaft eng mit einer guten Infrastruktur verknüpft ist. Wenn allerdings alle Einwohner ein Auto besäßen, käme es auf der kleinen Insel ständig zu Stau, die Mobilität wäre eingeschränkt. Dieses Problem löste man durch ein gutes Nahverkehrsnetz, Wohnsiedlung nah am Arbeitsplatz und indem man das Autofahren durch hohe Abgaben für einen Durchschnittsbürger nicht finanzierbar machte.

<sup>56</sup>92% können lesen  
97.392 Studenten

<sup>57</sup>keine strategischen Ressourcen. Fast der gesamte Energiebedarf und alle Nahrungsmittel müssen eingeführt werden.  
Hauptimportländer:  
Japan 17%  
USA 17%  
Malaysia 16%

Abb126. Conceptplan  
(Ringplan) 1971

Abb.126



### Stadtplanung: Concept Plan

Der Concept Plan ist 1967 aus dem Projekt State and City Planning entstanden. Um einen langfristigen Plan für die Landaufgliederung zu schaffen, wurde die Landnutzung und der Bedarf an Transport betrachtet. Die zukünftige Entwicklung wurde hierfür geschätzt.

Der erste Concept Plan, Ringplan genannt, sieht zum einen ein Wasserauffanggebiet in der Mitte des Landes vor, um die Trinkwasserversorgung zu verbessern. Desweiteren befasst er sich mit den wesentlichen Punkten der Infrastruktur : dem Bau eines neuen Flughafens Changi, die Erschließung des Landes durch Hauptverkehrsstraßen, um den Transport auf Landweg zu verbessern und ein gut ausgebautes Nahverkehrssystem. Heute eine wichtige Stütze der florierenden Wirtschaft. In der Nähe der Verkehrsrauten und der Industriellen Zentren sind hochverdichtete Wohngebiete vorgesehen. Die Lage der Wohngebiete ist so gewählt, dass der Arbeiter keinen langen

Arbeitsweg hat. Auf Grund von hohen Abgaben ist ein Auto in Singapur für die meisten Leute nicht bezahlbar und somit sind sie auf ein gutes Nahverkehrsnetz und schnelle Anbindung an den Arbeitsplatz angewiesen.

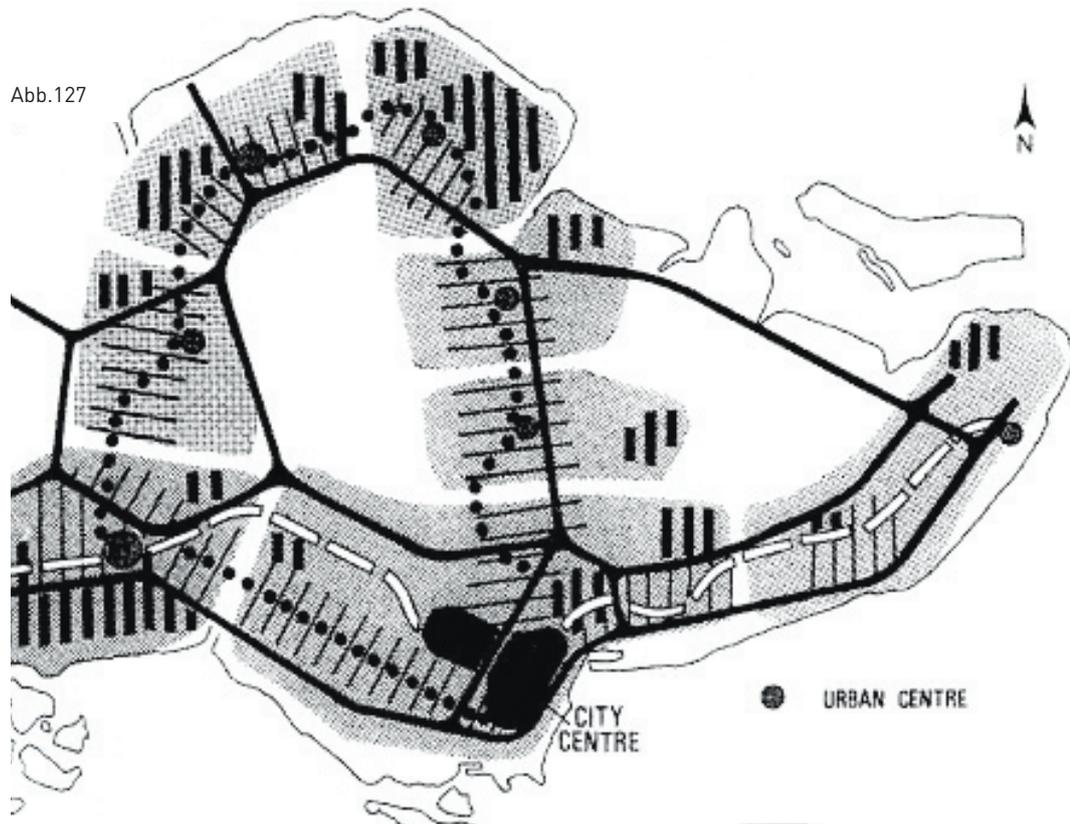
### Sozialer Wohnungsbau

Die schnelle industrialisierte Wirtschaft spiegelt sich in den hochverdichteten Hochhausanlagen wieder. Singapur erkennt die Integration in die globale Marktwirtschaft geht mit der Entwicklung des öffentlichen Wohnungsprogrammes einher. Die Entwicklung der Infrastruktur, des Wohnungsbaus und der Wirtschaft wird zeitgleich vollzogen.

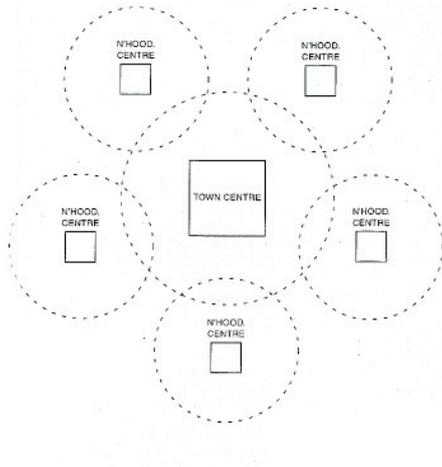
Um die politischen Konflikte in den 60er Jahren zu entschärfen, war es notwendig das Grundbedürfnis nach Wohnraum zu decken. Die Wohnungen sollten billig und schnell zu errichten sein. Die Wohnungen konnten aus einem Fond finanziert werden, der aus Beiträgen der Arbeiter und Arbeitgeber gespeist wurde. Aus diesem Grund

Abb.127 Wohnanlagen

Abb.127



Prinzip New Town



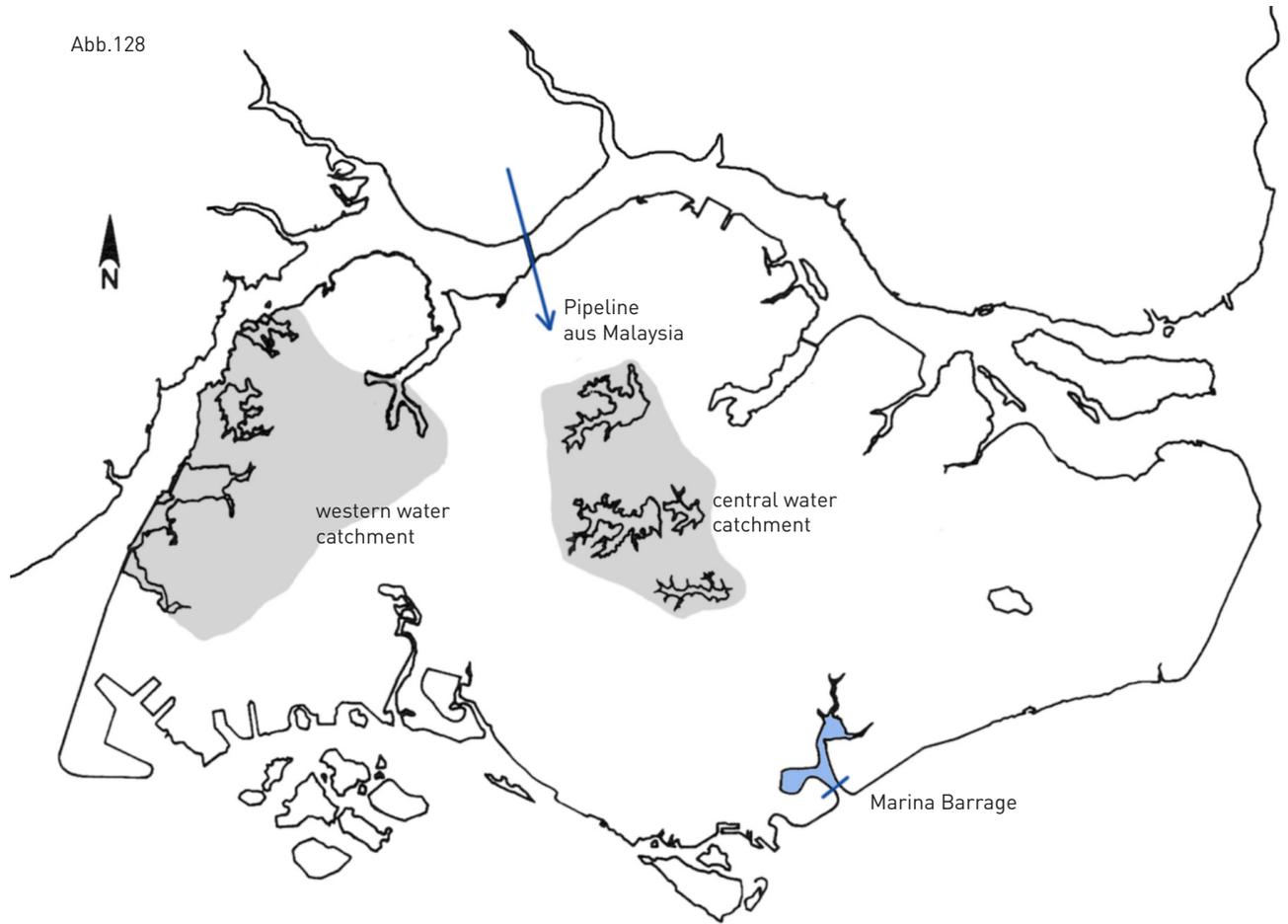
leben heute zu Tage 9 von 10 Menschen in ihrer eigenen Wohnung . Die hohe Anzahl an Wohnungseigentümer trägt zur politischen Stabilität des Landes bei : das Land das ich besitze, bin ich bereit zu Verteidigen.

Der soziale Wohnungsbau wurde genutzt um die nationale Identität zu verstärken. Zuvor leben die ethnischen Gruppen getrennt in bestimmten Regionen des Landes. Nun bestimmt der ethnische Schlüssel eine Durchmischung der Ethnien in den Wohngebieten. Chinesen, Inder , Malayen leben Tür an Tür.

Das Modell des New Towns sieht einen Stadtkern im Inneren vor. Um ihn herum gliedern sich einzelnen Sub-Zentren, Neighbourhood genannt. Für das alltägliche Leben müssen die Subzentren nicht verlassen werden. Dies soll die Gemeinschaft in den Gebieten fördern.

Abb.128

Abb.128 Wasserres-  
sourcen



### Trinkwasser

Die Trinkwasserversorgung von 4,6 Mio Menschen ist eines der größten Probleme Singapurs. Es hat keine eigenen Quellen und nicht genügend Platz um das reichlich fallende Regenwasser zu speichern. Bis heute werden große Mengen an Trinkwasser vom Nachbarn Malaysia importiert. Über Pipelines gelangt das Trinkwasser auf die Insel. Singapur versucht sich mit verschiedenen Projekten enormer Größenordnung aus dieser Abhängigkeit zu befreien.

### Zentrale Wasserschutzgebiete

Bereits in den 70er Jahren erkannte Mr. Lee Kuan Yew<sup>58</sup> die Wichtigkeit eigener Trinkwasserressourcen. Der Singapore River wurde gesäubert, Wasserschutzgebiete ausgewiesen und die schon vorhandenen Seen im Inneren des Landes und im Nord-Westen vergrößert und zu Wasserreservoirs ausgebaut.

Wasserresycling  
von Oberflächen- und Abwasser.

### Marina Barrage

2005 begannen die Bauarbeiten für einen riesigen Stausee im Stadtzentrum. Durch eine 350m lange Staumauer wird der Singapore River an der Mündung aufgestaut. Ca. 200Mio \$ investiert Singapur in ein Stück Unabhängigkeit. Bis 2015 soll der aufgestaute See frei von Salzwasser sein und 10% des Trinkwasserbedarfs Singapurs decken. Enorme Pumpenanlagen sind nötig um ein eventuelles Überschwappen von Salzwasser bei Stürmen zu verhindern.

### Entsalzungsanlagen

Ein weiteres Zukunftsprojekt ist eine Entsalzungsanlage, die täglich 100Mio Liter Trinkwasser liefern soll.

### Technologie

Singapur stärkt die Forschung, Entwicklung und internationale Zusammenarbeit<sup>59</sup> auf dem Gebiet der Wasseraufbereitung. Ziel ist es ein weltweites Wissenszentrum für Wassertechnologien zu werden.

<sup>58</sup>erster Premierminister der Republik Singapur. Von 1959-1990 im Amt. Ihm verdankt das Land den Großteil seiner Reformen

<sup>59</sup> z.B. investiert Siemens 25 Millionen Euro in den Ausbau Singapurs zum Zentrum für Wasser- und Abwassertechnologien in Asien (2006)

Abb.129

Abb129. Marina Bar-  
rage



Was kann Palästina von Singapur lernen?  
Konflikt

Die ethnischen Konflikte waren in Singapur zwar auch vorhanden. Allerdings mit einem ganz anderen Hintergrund als im Nahen Osten. In Singapur sind alle Migranten mit unterschiedlichem Background, niemand konnte einen Anspruch auf das Land erheben.

Des Weiteren wurde der „Friede“ in Singapur durch strenge Gesetze, die Unterdrückung politischer Gegner und medialer Zensur erzwungen. Singapur kann aus europ. Sicht nicht als Demokratie verstanden werden.

Wirtschaft

Die wachsende Wirtschaft und der Reichtum der Bevölkerung stabilisiert die politische Lage. Ähnlich wie Palästina verfügte Singapur über wenige Rohstoffe. Allerdings spezialisierten sie ihre Wirtschaft auf die High-Tech Branche und den Dienstleistungssektor. Da die meisten Palästinenser einen hohen Bildungsstand haben, könnte die Chance ihrer Industrie auf der Technologie Branche liegen.

Wasser

Palästina kennt wie Singapur das Problem der Wasserknappheit. Palästina könnte von den Lösungen Palästina lernen. Allerdings ist für die langfristigen Lösungen Kapital nötig und somit eine florierende Wirtschaft.

Der Import von Wasser aus dem Ausland, wäre aus wasserreichen Jordanien zu denken.

Wohnen

Beim Thema Wohnen ist vor allem die Finanzierung eigener Wohnungen durch einen Fond interessant. Das Land das einem gehört verteidigt man.

Infrastruktur

Das gut ausgebaute Nahverkehrsnetz (das durch gutes Wirtschaften sogar Gewinne erzielt) und die Nähe des Wohnens zum Arbeitsplatz schaffen eine Infrastruktur, die die Wirtschaft unterstützt.

Quellenverzeichnis :

Hrsg. Manfred Kieserling, Singapur, 2000, Suhrkamp

Tai-Chee Wong, Spatial Planning for a Sustainable Singapore, 2008, Springer

Martin Perry, Singapore, A Developmental City State, 1997, Wiley

Mike Jenks, World Cities and Urban Form, Fragment, polycentric, sustainable ?, 2008, Routledge



# TEIL II - STEGREIFENTWURF

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine – The Day After // Prof. Alex Wall, Mazen Shalbak



# „BIS SICH DER KREIS SCHLIESST..“

STBA // SS2010 // Stegreif: Designing Palestine – The Day AfterII // Simone Bähr, Annamaria Tari, Daniel Niederer

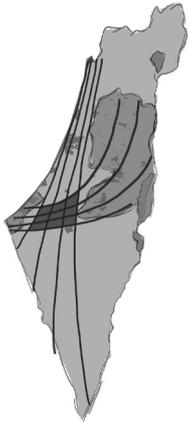


Abb.130

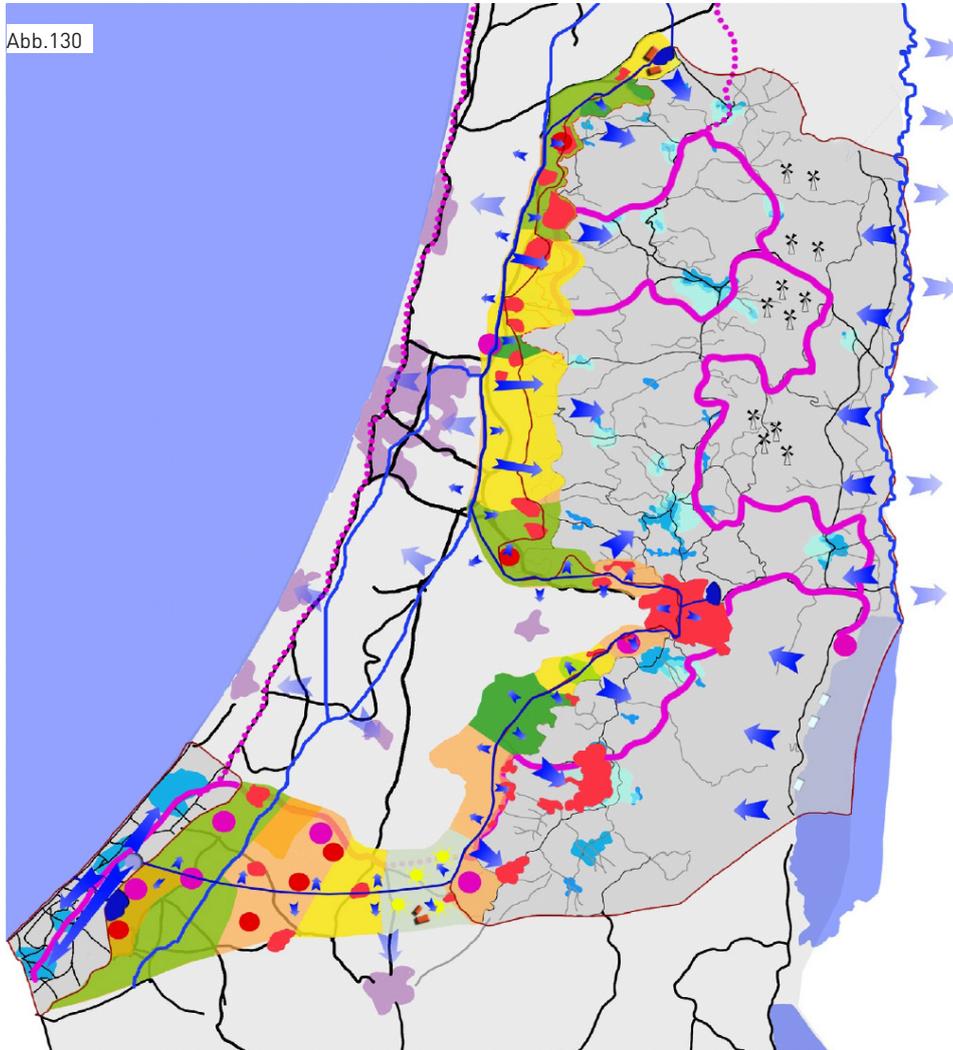
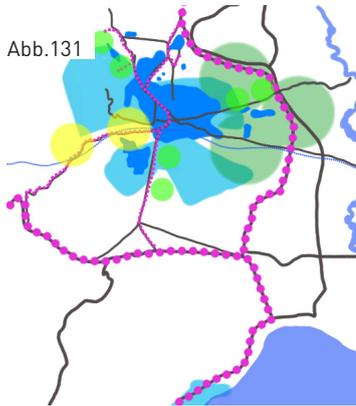


Abb. 130 Gesamt-  
konzept (Kulturroute,  
Wasserversorgung,  
Schnittfläche)

Abb. 131 Verflechtung  
der Stränge auf neutra-  
lem Boden



„Bis sich der Kreis schliesst...“

Wir gehen von einer friedlichen Zwei-Staaten-Lösung als Ausgangssituation aus. Unsere planerischen Maßnahmen sollen dazu führen, Palästina aber auch Israel zu stärken, indem sich die historischen Städte entlang einer Kulturroute entwickeln können. Die Wasser- und Energieversorgungsprobleme sollen durch neutrale Unternehmen gemeinsam gelöst werden. Dazu entsteht an der Grenze eine Region, die wir „Schnittfläche“ nennen. Dort siedeln sich neutrale und internationale Unternehmen an, sowie Friedensdörfer, die die Mauern in den Köpfen durch gegenseitige persönliche Annäherung abbauen. Dort soll eine neue Generation entstehen, die lernt, den Nachbarn zu verstehen um jahrhunderte alte Vorurteile abzubauen. Diese einzelnen Ansatzpunkte sammeln sich in der neutralen Zone und verschränken sich zu einem Netz zwischen Westjordanland und Gazastreifen. Im geplanten Ziel verbinden sich die Stränge aus Palästina und Israel zu grenzübergreifenden Kreisläufen.

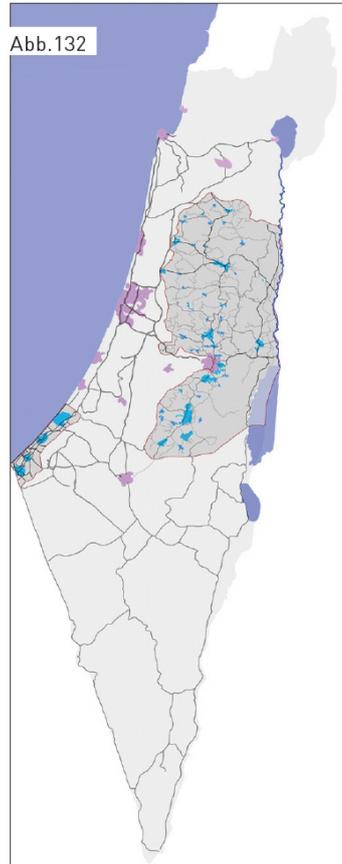


Abb. 132 Ausgangslage  
Palästina mit Straßen-  
netz

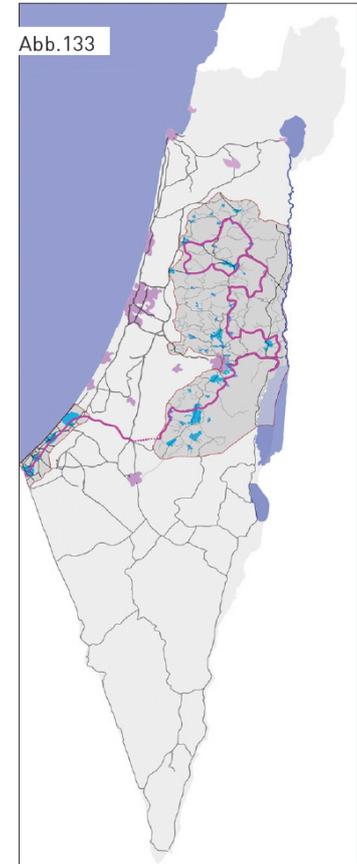
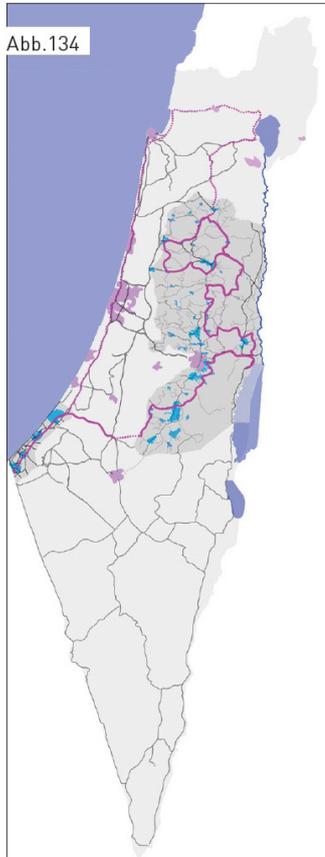


Abb. 133 Kulturroute in  
Palästina

Abb. 134 Kulturroute in  
Palästina und Israel



#### Tourismusroute

Abgesehen von Bildung ist eine jahrtausendalte gelebte Kultur die größte Ressource Palästinas. Hellenen, Römer, Kanaaniter, aber auch die in diesem Land verwurzelten Religionen Judentum, Christentum und Islam haben hier ihre starken Spuren hinterlassen. Ein Ausbau des Tourismus, eine Verknüpfung dieser Kulturstätten würde eine grosse Entwicklungschance für den Gazastreifen und für das Westjordanland bieten. Diese Tourismusroute soll die Orte umfahren, da die teils mehrere tausend Jahre alten Städte aus engen Gassen bestehen und dichten Verkehr nicht vertragen würden. Von an der Route gelegenen Park & Ride- Parkplätzen aus sollen die Besucher mit Bussen in die Innenstädte gebracht werden. An den Parkplätzen wiederum könnten Hotels und Restaurants entstehen, die neue Arbeitsplätze schaffen und die wirtschaftliche Entwicklung voranbringen würden. Mit dem Ziel einer gemeinsamen Nahostunion könnte die Route auf Israel ausgeweitet werden und so den „Kulturkreis“ schliessen.

Abb.135



Abb. 135 Kulturroute  
Palästina und Israel

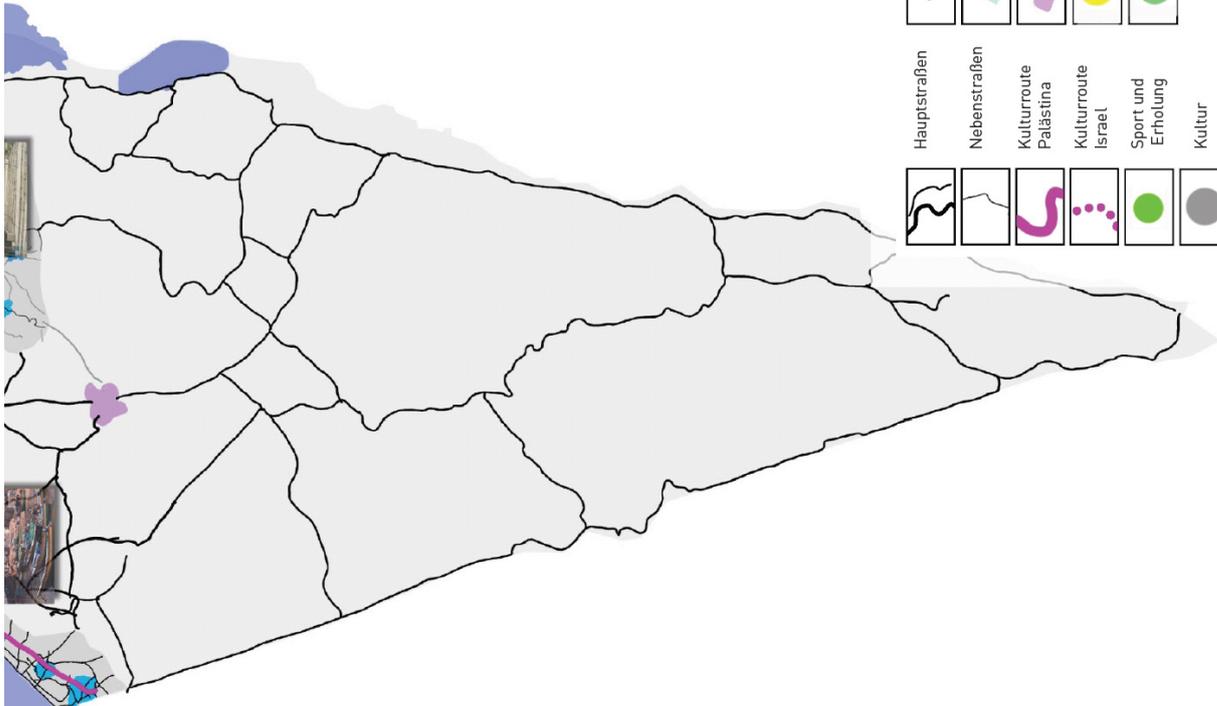


Abb. 136 Jericho heute mit kulturellen Highlights

Abb. 137 Jericho, mittelfristige Entwicklung

Abb. 138 Jericho, langfristige Entwicklung

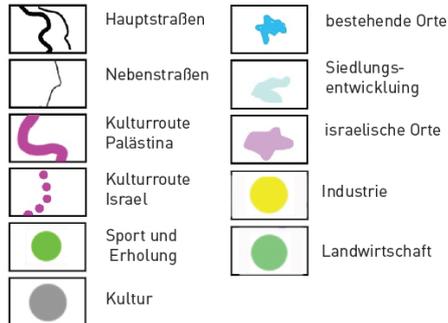
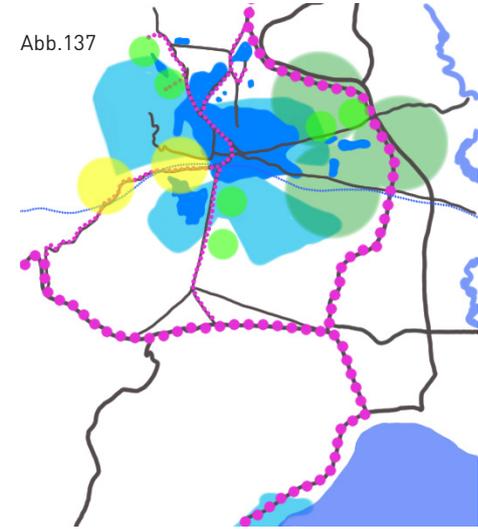
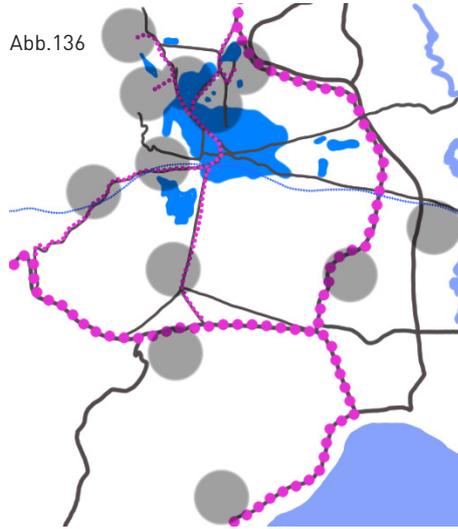
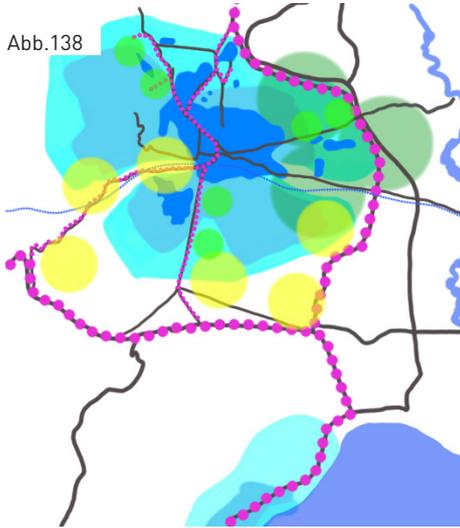


Abb.138



Auswirkungen der Kulturroute am Beispiel Jerichos.

Die Kulturroute verläuft entlang der Stadtgrenze von Jericho, mit Transportverbindungen zum historischen Zentrum und der Sehenswürdigkeiten der Stadt. Die bestehenden landwirtschaftlichen und industriellen Bereiche der Stadt werden somit von der Kulturroute erschlossen. Die Kulturroute wirkt als Magnet für das Wachstum der Stadt: Entlang der Route entstehen weitere Industriebereiche, Zonen für Erholung und Sport. Die Kulturroute schafft u. a. mit der Entwicklung des Tourismus neue Arbeitsplätze und fördert das Wirtschaftswachstum der Stadt und der ganzen Region bis zum Toten Meer.

Abb. 139 Wasserquellen  
und Einzugsgebiete

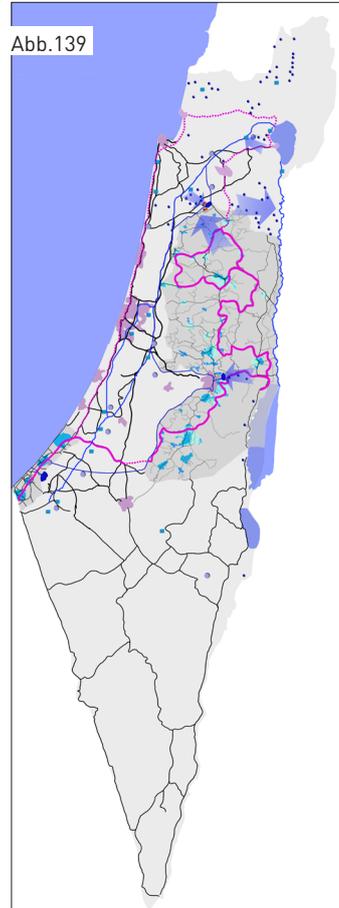


Abb. 140 Wasserverteilung  
in der neutralen  
Zone

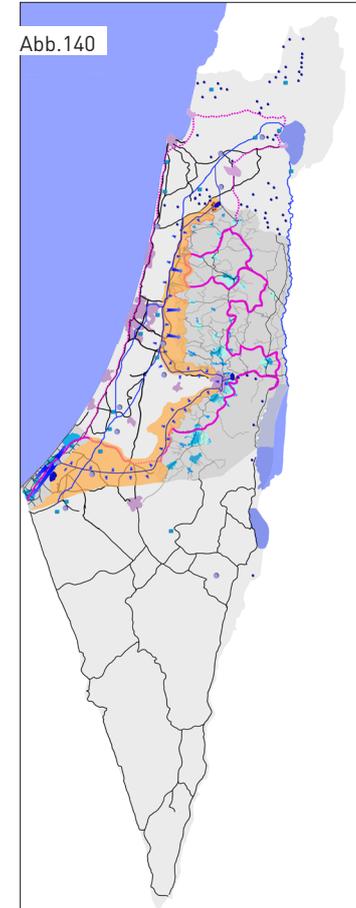
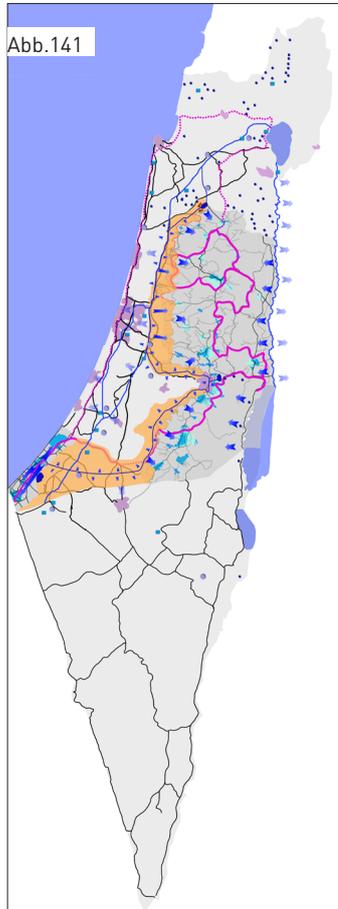


Abb. 141 Wasserverteilung  
in Palästina und  
den Nachbarländern



### Wasserversorgung

Israel und Palästina verbindet ein elementares Problem. Beide Völker leiden unter der Wasserknappheit. Unserer Meinung nach kann nur ein gemeinsames Wasserversorgungssystem zu einer gerechten Lösung führen. Dazu soll der Jordan wieder renaturiert werden und die angrenzenden Gebiete natürlich bewässern und landwirtschaftlich aufleben lassen. An der Grenze zwischen Israel und Palästina wird eine gemeinsame Wasserleitung gelegt, die teilweise das schon bestehende israelische Netz von Nord nach Süd mitbenutzt. Ein neutraler Wasserversorger ist verantwortlich für die gerechte Prokopfverteilung des Wassers, die sich aus Quellen auf israelischem und palästinensischem Grund (Golanhöhen, östliche Becken in den Judäischen Bergen, nördliches Becken bei Jenin) zusammensetzt. Die zentrale Wasserleitung endet am Gazastreifen, wo die unterversorgten Haushalte und die Landwirtschaft wieder eine Chance erhalten sollen eine Zukunft aufzubauen.

Abb.142

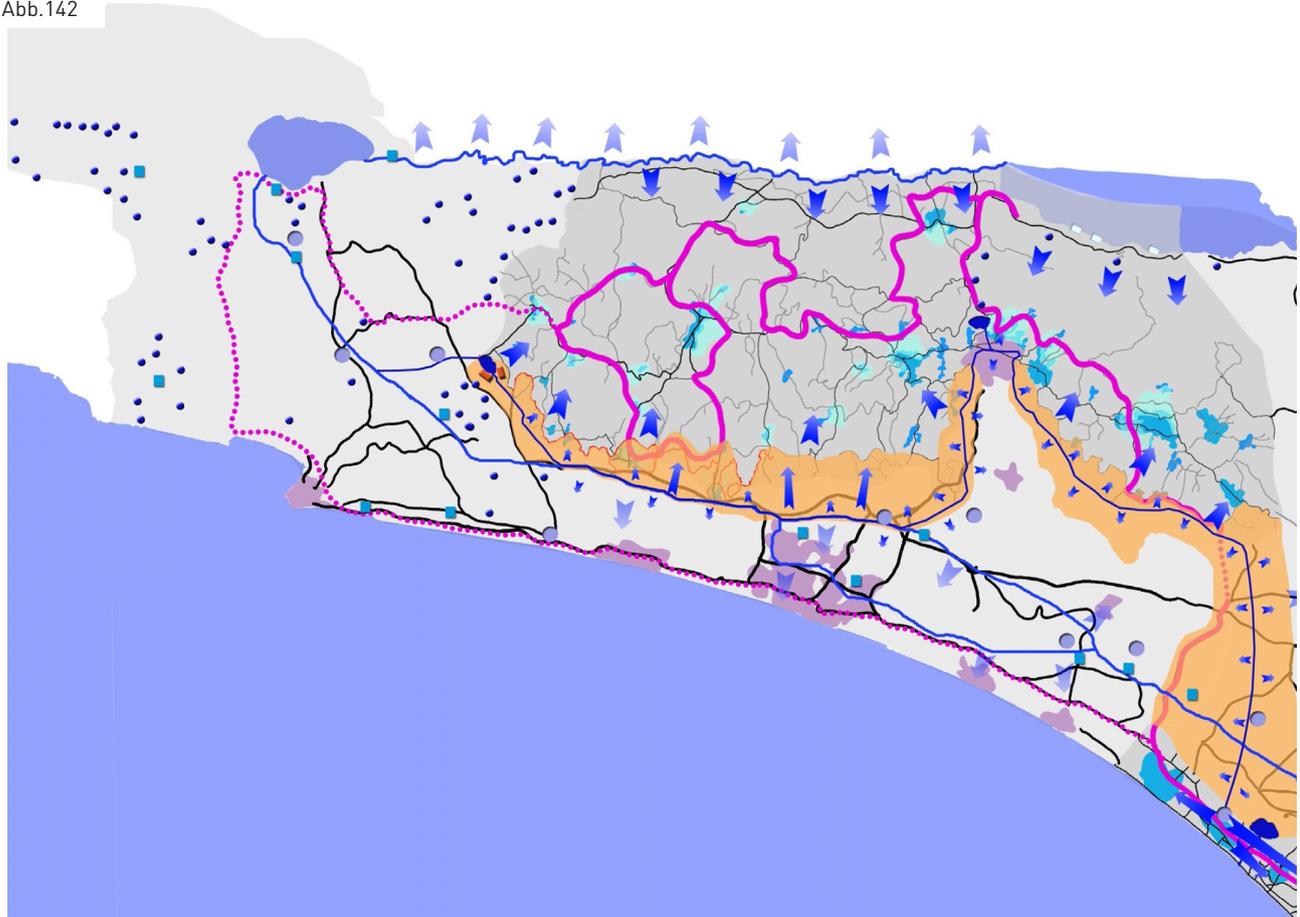


Abb. 142 Wasserverteilung in Palästina und den Nachbarländern

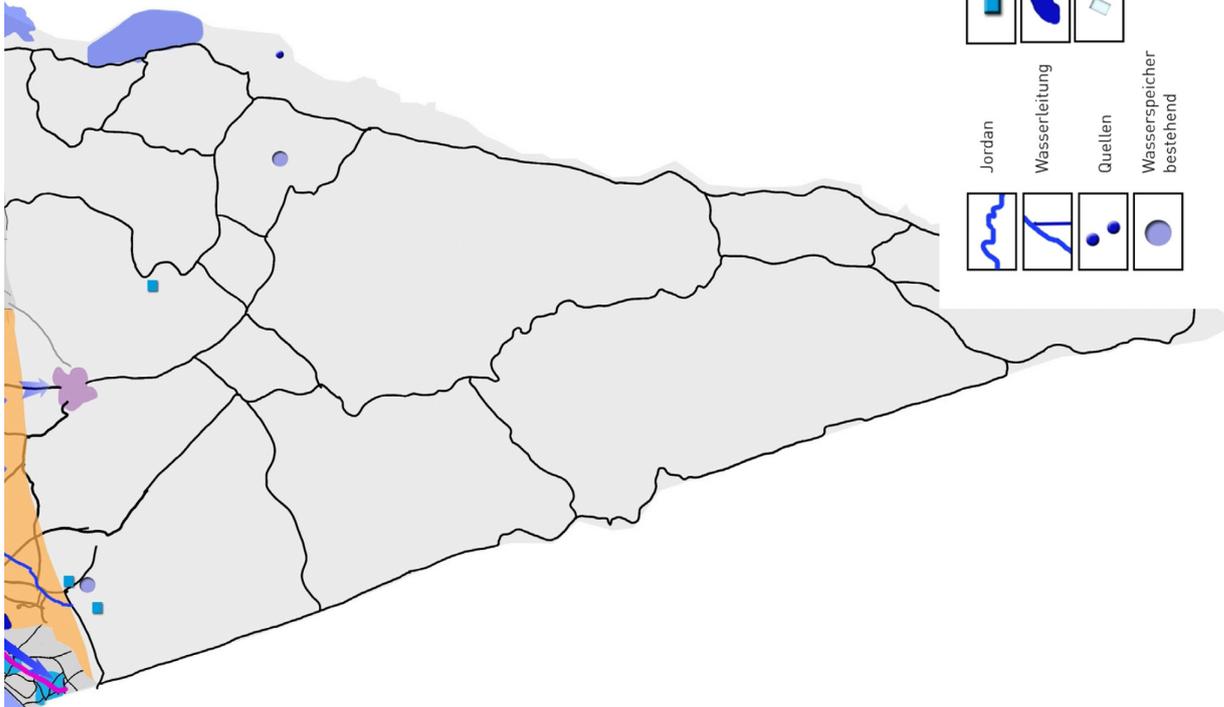


Abb. 143 „The Wall“ und gelbe Zone, heutiger Zustand

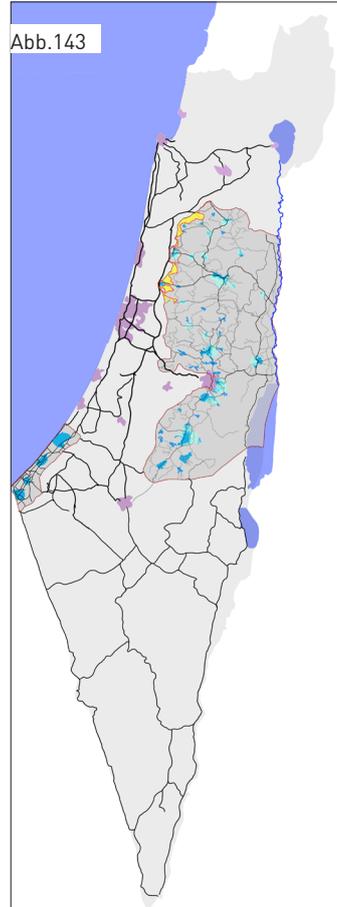


Abb. 144 Schnittfläche in zwei Schritten

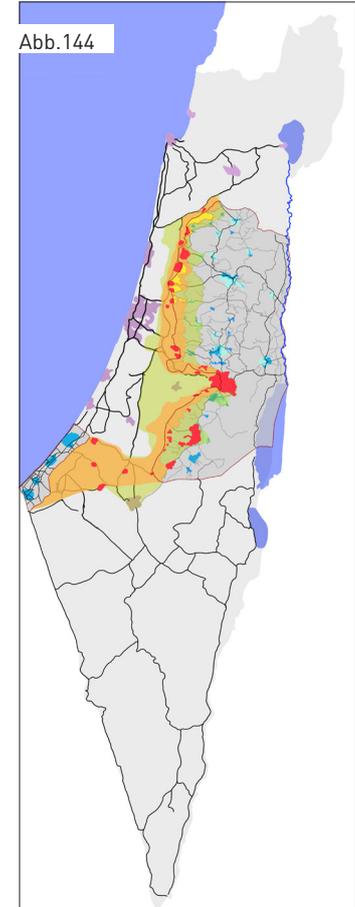
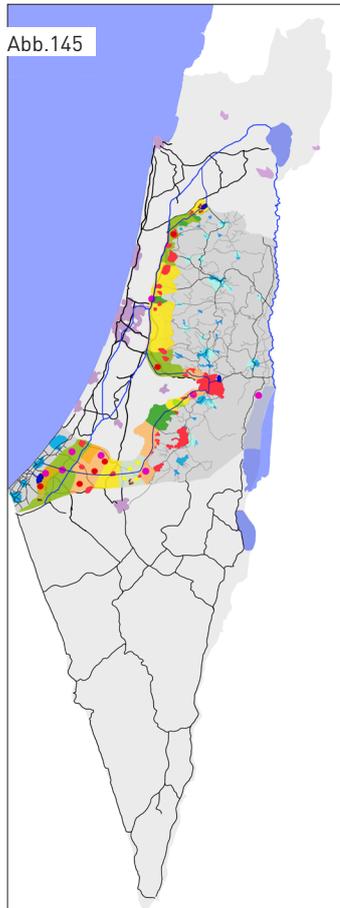


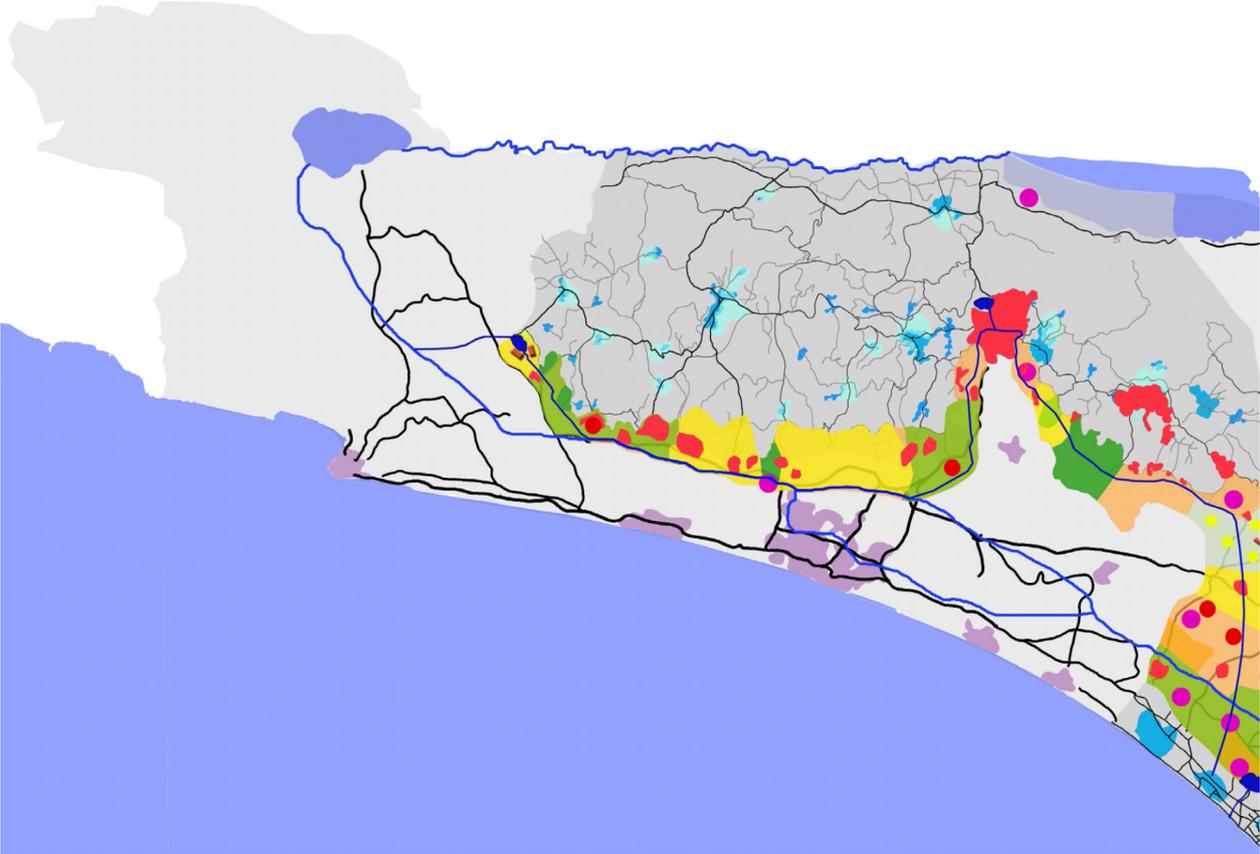
Abb. 145 Nutzungen der „Schnittfläche“

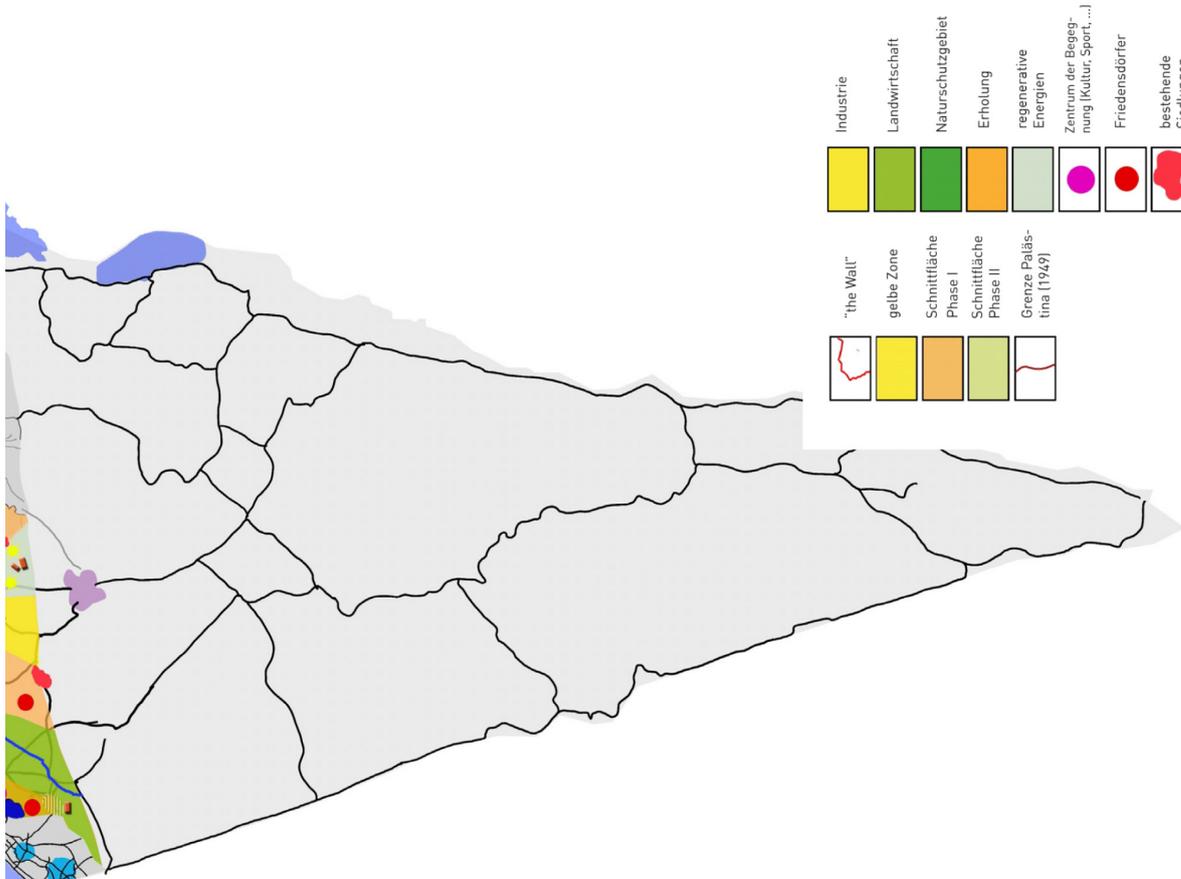


### Schnittfläche

Momentan steht an der palästinensischen Grenze eine von Israelis errichtete unüberwindbare Mauer. Die Zone zwischen dieser Mauer und der Landesgrenze (Mandat von 1949) nennt sich gelbe Zone. Wir wollen genau diese Gebiete ausweiten und den Grenzstreifen nutzen um eine Annäherung der beiden Staaten zu fördern, und langfristig hoffentlich eine Einstaatenlösung möglich machen. Wir nennen diese Zone Schnittfläche. Sie soll an der Westgrenze Palästinas verlaufen und bis zum Gazastreifen weiterführen. Auf dieser Schnittfläche befinden sich die Standorte der gemeinsamen Gas, Wasser- und Stromversorger. Bestehende Siedlungen werden integriert und durch neue „Friedensdörfer“ ergänzt, die von beidseitiger Bevölkerung mit Annäherungswünschen bewohnt werden. In der Schnittfläche ist ausserdem Raum für öffentliche Einrichtungen wie Museen, Schulen, Sportstadion,... Flächen im Süden sollen von Landwirten genutzt werden.

Abb. 146 Nutzungen der Schnittflächen









# DER GAZASTREIFEN

STBA // SS2010 // Stegreif: Designing Palestine – The Day After // Lea Brandstetter, Thomas Fischer

Abb. 147 Übersicht



Kennzahlen:  
Fläche 360 km<sup>2</sup>  
1 547 349 Einwohner (2008)  
Davon ca. 1 Mill. Flüchtlinge  
(500.000 in Lagern)  
5680 Einw. pro km<sup>2</sup>  
40 km lang und 6 - 14 km breit

## Ausgangssituation

Der Gazastreifen befindet sich am östlichen Mittelmeer. Die heutige Grenzen bestehen seit 1967. Im Nordosten und im Osten grenzt er an Israel, im Südwesten an Ägypten und Westen an das Mittelmeer. Nach dem Rückzug der Israelis 2005 hinterließen Sie ihre Siedlungsgebiete und die Zufahrtskorridore zerstört und plattgewalzt. Zudem gibt es entlang der Grenze/Mauer zu Israel einen breiten Streifen der ebenfalls zur Zeit nicht nutzbar ist. Seit Ende 2007 gibt es eine schrittweise Blockade des Gazastreifen die mittlerweile zur fast kompletten Isolation des Gebiets führte.

Der Gazastreifen gilt eigentlich als ein sehr grünes Gebiet, doch aufgrund des aktuellen Wassermangels vertrocknen die landwirtschaftlichen Ressourcen und können nicht genutzt werden. Zwar gibt es eine Wasseraquifer in größerer Tiefe, jedoch ist den Palästinensern nicht gestattet tiefer als 150 Meter zu bohren. Das vorhandene Wasser ist zudem extrem salzbelastet.

## Infrastruktur

Die Straßen sind aufgrund der Blockaden und der wirtschaftlichen Situation in schlechten Zustand bzw. zerstört und nicht befahrbar. Die ehemalige Bahnachse durch den Gazastreifen wurde bereits vor langer Zeit unterbrochen und aufgelöst. Der 1998 neu eröffnete Flughafen wurde 2001 wieder zerstört.

## Wirtschaft

Durch die wirtschaftliche Blockade und deren Auswirkungen gibt es 40 % Arbeitslose. Die Landwirtschaft, die eigentlich ein wichtiger Wirtschaftszweig ist, liegt in großen Teilen brach. Die Küste vor Gaza ist leer gefischt.



# DER GAZASTREIFEN

LISA BRANDSTETTER, THOMAS FISCHER

Landwirtschaft<sup>1</sup>



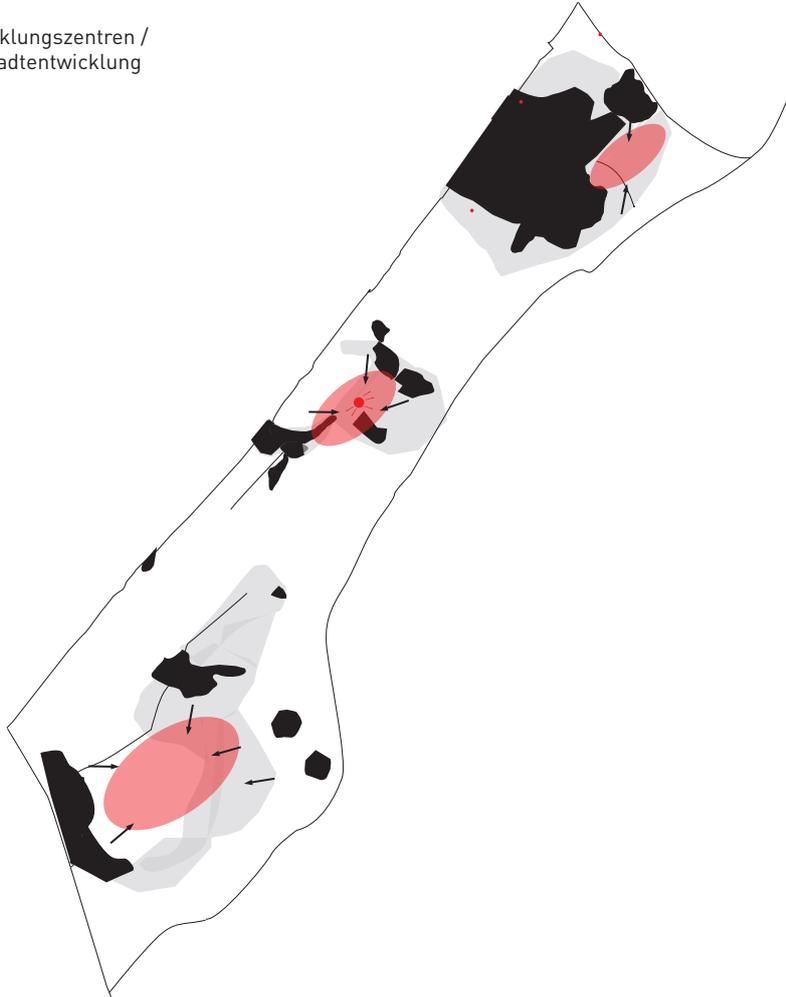
zerstörte Flächen<sup>2</sup>



Abb. 149 Fläche die fruchtbaren Boden aufweist undpotenziell für Landwirtschaft geeignt ist.

Abb. 150 Flächen die von den Israelis besetzt wurden.Nach dem Rückzug bleiben platt-gewalzte Flächen und Gräben zurück.

Abb. 151 Entwicklungszentren /  
Richtung der Stadtentwicklung



### Stadtentwicklung

Es sollen 3 große Entwicklungszentren geschaffen werden. Die Zersiedlung soll eingedämmt werden.

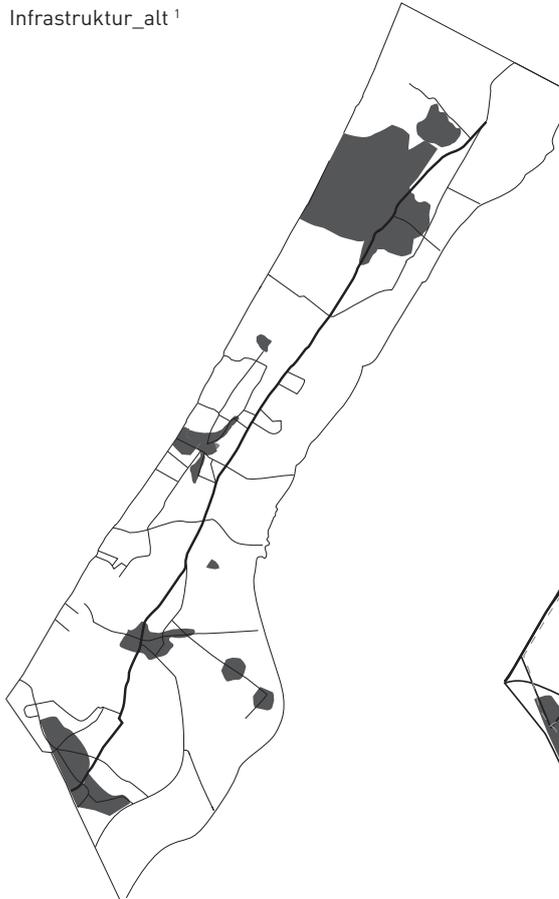
1. Zentrum: Im Süden Rafah zusammen mit Khan Yunes
2. Zentrum: In der Mitte sollen die Flüchtlingslager Mughazi, Nuseirat, Dayr al Balah und Bureij ein neues Zentrum bekommen.
3. Zentrum: Gazastadt

### Infrastruktur

Die Hauptverkehrsverbindung quer durch Gaza wird beibehalten, allerdings den Veränderungen im Bereich der Stadtentwicklung angeglichen. Der neue Flughafen und Hafen werden an diese Hauptautobahn angebunden. Ebenfalls die neuen Industrie und Technologie Standorte.

Die alte Küstenstraße wird ein Stück zurück versetzt, um die Küstenlandschaft aufzuwerten. Die Küstenstraße soll nicht als Hauptverkehrsachse gesehen werden.

Infrastruktur\_alt<sup>1</sup>



Infrastruktur\_neu<sup>2</sup>

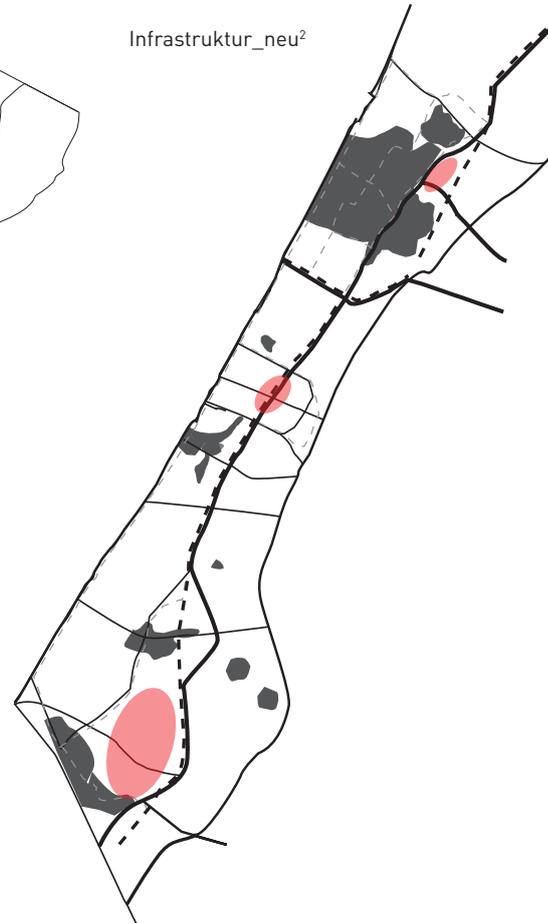


Abb. 151 vorhandenes Straßennetz. Verbindungen nach Israel und Westbank unterbrochen.

Abb. 152 neues Verkehrsnetz. Hauptautobahn an Stadtentwicklung angepasst. Verbindung zu neuen Wirtschaftspunkten. Eisenbahnlinie. Nahverkehr.

Abb. 153 Überregionale Infra-  
struktur



Es werden zusätzliche Querverbindungen ausgebaut. Die bestehende Straße entlang der Grenze zu Israel wird übernommen und ausgebaut.

Die ehemalige Bahnlinie von Ägypten aus, durch den Gazastreifen Richtung Israel soll reaktiviert werden. Ebenfalls mit Anbindung der neuen Industrie- und Technologiestandorten.

Im Bereich des Nahverkehrs gibt es eine Art Straßenbahn, die die einzelnen Städte und den Küstenbereich erschließt.

An der Achse der Hauptautobahn, die den Hafen erschließt, soll eine Verbindung nach Westbank entstehen. Auf dieser Strecke gibt es ebenfalls eine Bahnlinie. Diese Straße führt auf die bestehende Route 60 nahe Hebron.

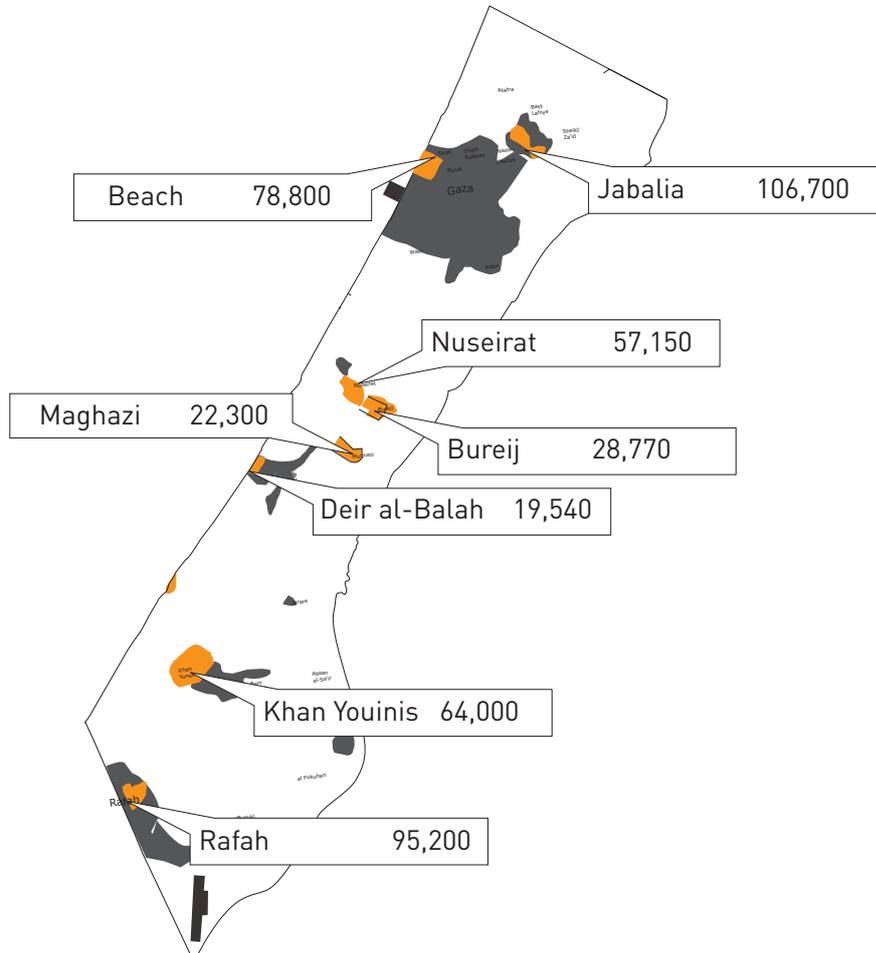


Abb. 154 Anzahl der Flüchtlinge, die in den acht Flüchtlingslagern wohnen.

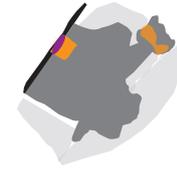
## Flüchtlingslager

Von den ungefähr 1 Mio. Flüchtlingen aus den jetzigen israelischen Gebieten, wohnen ca 500.000 in Flüchtlingslagern. Die Wohnsituation in den Lagern ist sehr beengt. Durch den Bevölkerungswachstum breiten sich diese „Siedlungen“ immer weiter ohne System aus. Außerdem nehmen die Lager einen großen Teil des wertvollen Gebietes entlang der Küste ein.

Ziel ist es diese Situation zu verbessern. Es sollen Alternativen angeboten werden, z.B. durch Schaffung neuer Wohngebiete rund um die neuen, nahegelegenen Stadtzentren, die diese Wohnsituation „entzerren“.

In Gazastadt soll die dichte Bebauung an der Küste aufgehoben werden und die betroffenen Flüchtlingslager in unmittelbarer Nähe umgesiedelt werden. Das somit frei gewordene, hochwertige Gebiet kann nun gewinnbringend verkauft werden und somit zur Finanzierung der neuen Wohnsiedlungen der Flüchtlinge genutzt werden.

Abb. 155 Umsiedlung an der Küste vor Gazastadt



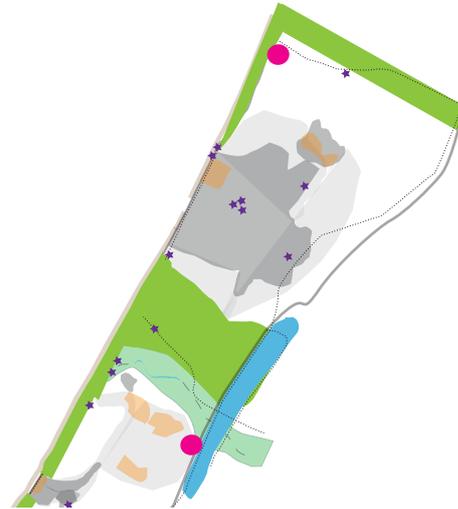
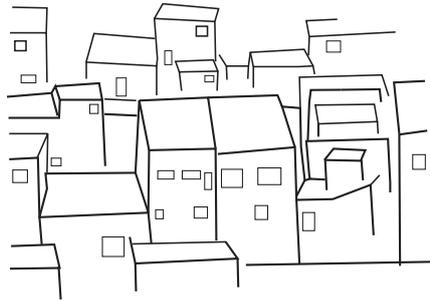


Abb. 156 Entzerrung der Wohnsituation in den Lagern

Aufwertung des Küstenstreifens

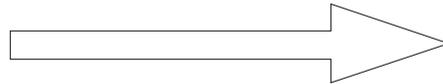
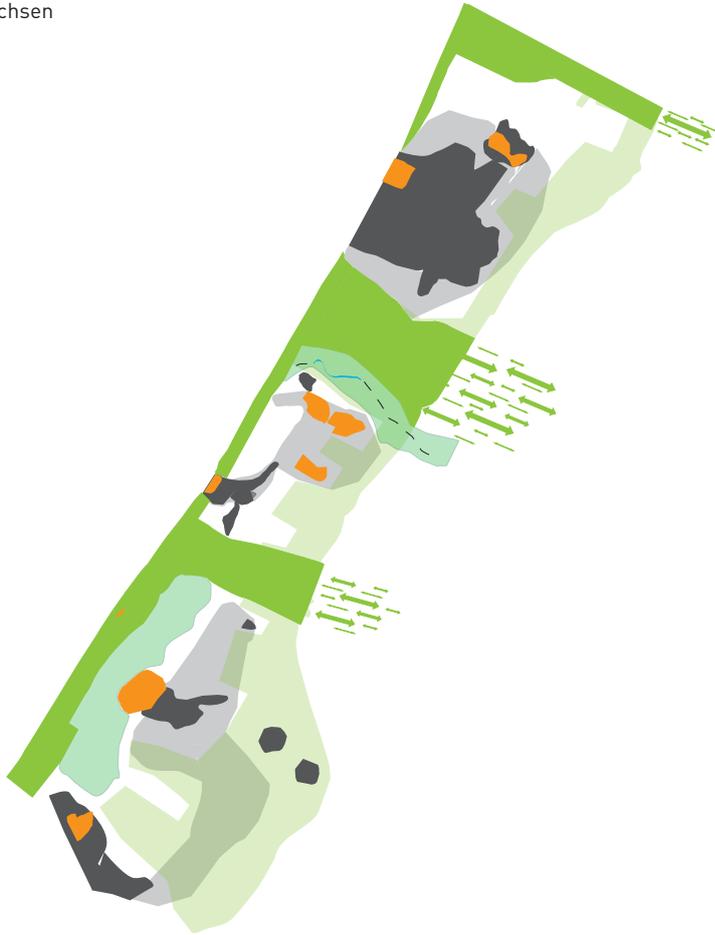


Abb. 157 Grünachsen



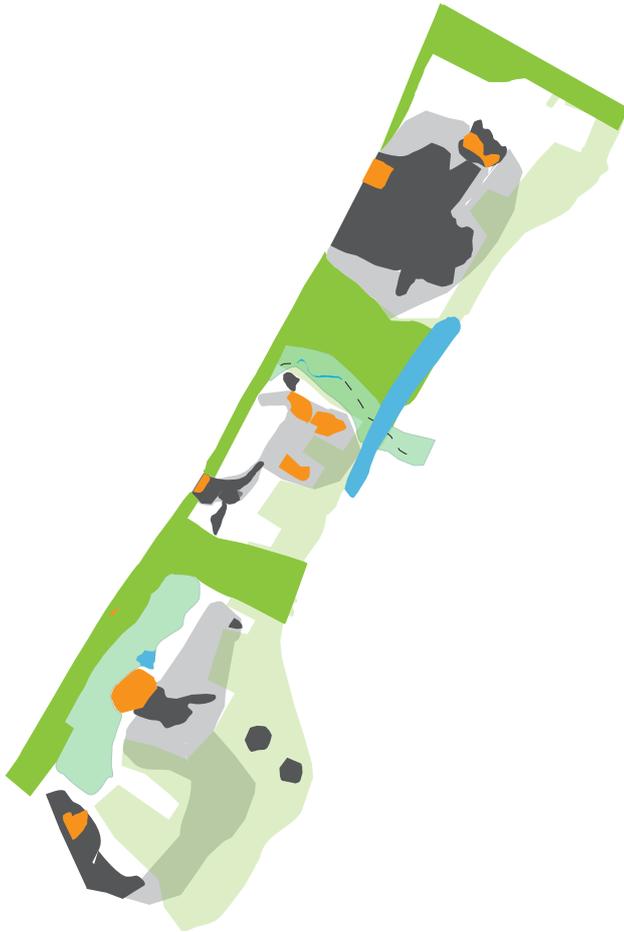
## Grün

Das Grün des Gazastreifens soll wieder zum Leben erweckt werden. Die zerstörten Achsen werden als Grüne Lunge zwischen den Städten ausgebildet. Die Flächen sollen zum Teil der Landwirtschaft zugeordnet werden aber auch als Park fungieren.

Das ehemalige Siedlungsgebiet entlang der Küste wird zum Naturschutzgebiet und Lebensraum für seltene Pflanzen- und Tierarten.

Der Wadi, der zur Zeit schon ein Naturschutzgebiet ist, wird weiterhin als ein wertvolles Gebiet geschützt.

Das Grün ist als grenzübergreifendes Grün zu sehen. Es soll sich langsam nach Israel ausdehnen und die Grenze unsichtbar machen.



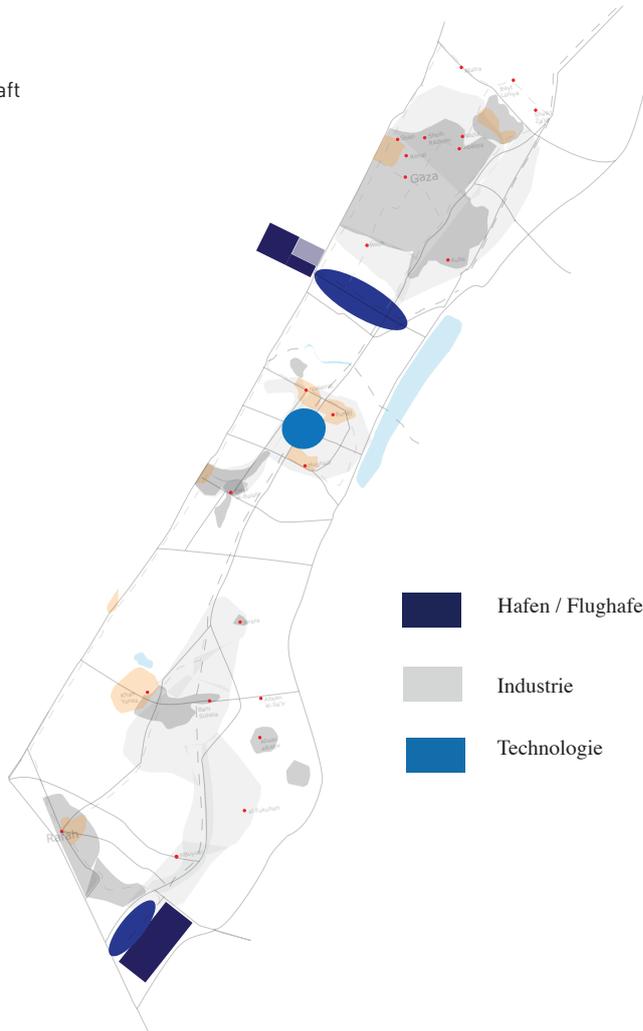
### Wasser

Für die Wasserversorgung werden zwei Wasserreservoir angelegt. Ein kleines im Naturschutzgebiet bei Khan Yunis. Und ein grenzübergreifender See südöstlich von Gazastadt. Neben der Wasserversorgung soll dieser See auch als Naherholungsgebiet dienen.

Im Gegensatz zu der heutigen Situation mit der Mauer stellt er, wie die Grünachsen, eine Art weiche Grenze zu Israel da. Zugleich dient er als Sicherheitsbarriere für die dahinterliegende neuen Wirtschaftsflächen im Falle einer wieder entstehenden Krise beider Seiten.

Abb. 158 Wasserversorgung

Abb. 159 Wirtschaft



In unmittelbarer Nähe der neuen Entwicklungszentren entstehen neue Standorte für Handel und Technologie.

Das Potential des Gazastreifens, als Tor zu Europa wird genutzt. Es entsteht ein neuer Tiefseehafen westlich von Gazastadt. Dieser Hafen könnte neben der Funktion als neuer Handelspunkt auch ein wichtiger Ort für die Förderung des, vor der Küste vorhandenen, Erdgasvorkommens sein. Auch unter dem Aspekt der Finanzierung dieser Vorhaben.

Direkt im Anschluss an den Hafen soll ein Industriegebiet entstehen.

Das Zentrum Nuseirat soll zu einem neuen Technologiestandort werden.

Der Flughafen bei Rafah wird mit einer Drehung in Richtung Nord-Süd-wieder aufgebaut. Durch diese Ausrichtung und der geänderte Flugrichtung bekommt Rafah mehr Lebensqualität und Platz.

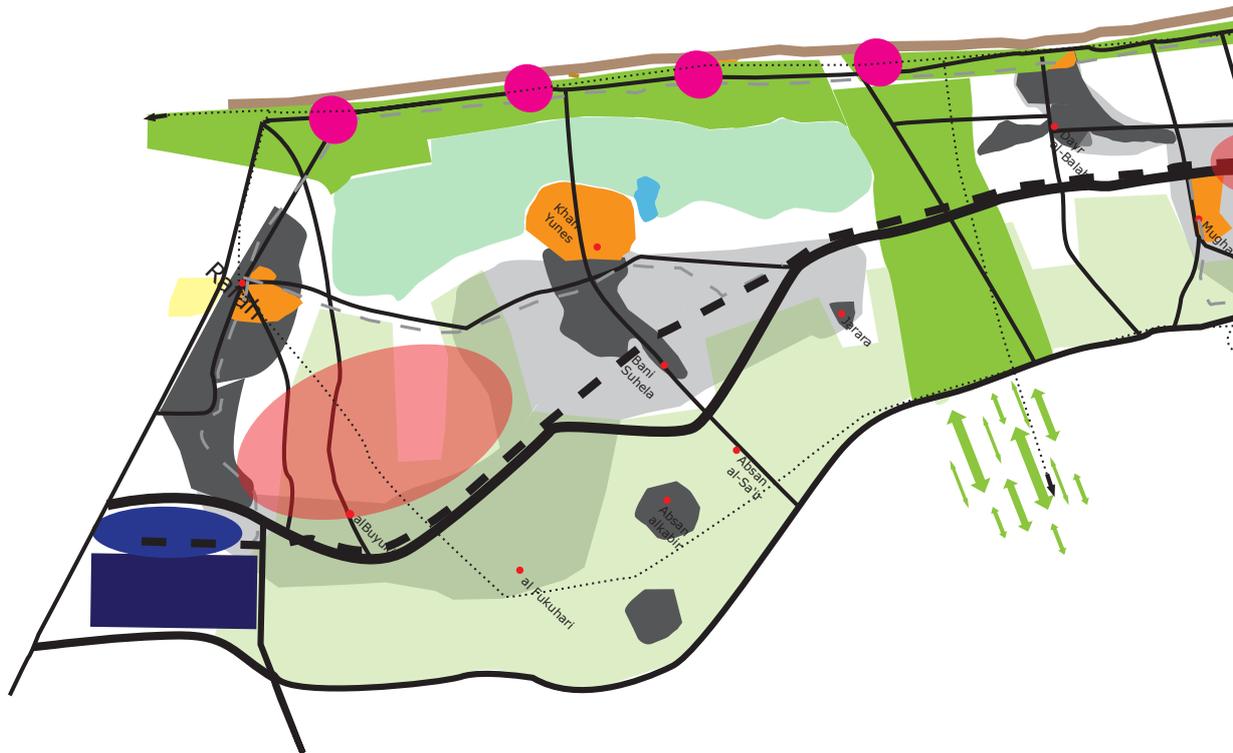
Außerdem entsteht dadurch eine Möglichkeit den Flughafen in der Zukunft auf ägyptischen Territorium auszuweiten und die Bildung eines Binationalen Flughafen. In ferner Zukunft möglicherweise sogar durch die Zusammenarbeit aller Länder in dem Länderdreieck zu einem Trinationalen. Auch hier soll ein neuer Industriestandort angesiedelt werden.

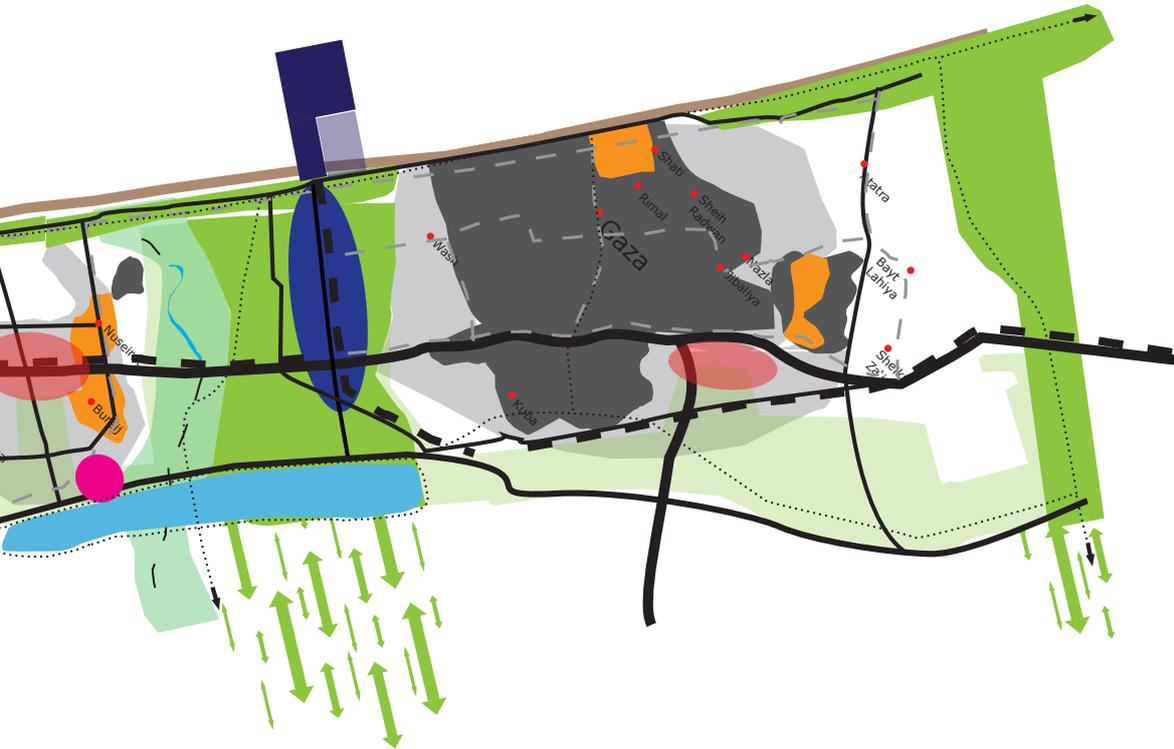
Die Landwirtschaft wird weiterhin einen wichtigen wirtschaftlichen Zweig darstellen. Durch die gesicherte Wasserversorgung können wieder alle Gebiete landwirtschaftlich genutzt werden und sowohl Güter für den Export als auch für die interne Versorgung angebaut werden, unter anderem Oliven, Zitrus und Schnittblumen.

Durch die neu gewonnen Qualitäten, wie die Küstenzone, der Grünachsen der Wasserlandschaften und den historischen Sehenswürdigkeiten kann sich der Gazastreifen zu einem interessanten Touristenziel entwickeln.

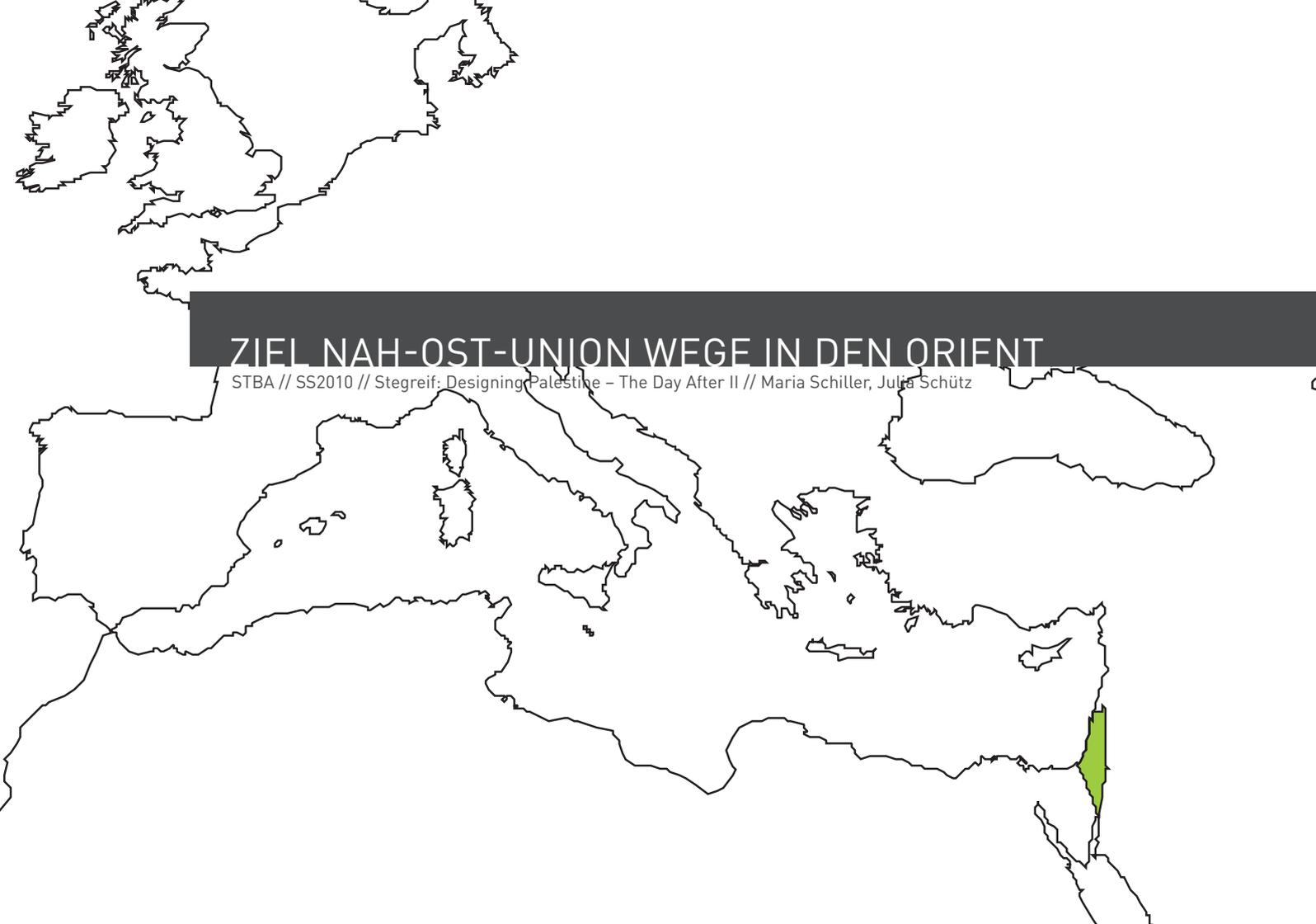


Abb. 160  
Tourismus









# ZIEL NAH-OST-UNION WEGE IN DEN ORIENT

STBA // SS2010 // Stegreif: Designing Palestine - The Day After II // Maria Schiller, Julia Schütz

Abb.162 Vergleich  
Grünmetropole - Pa-  
lästina

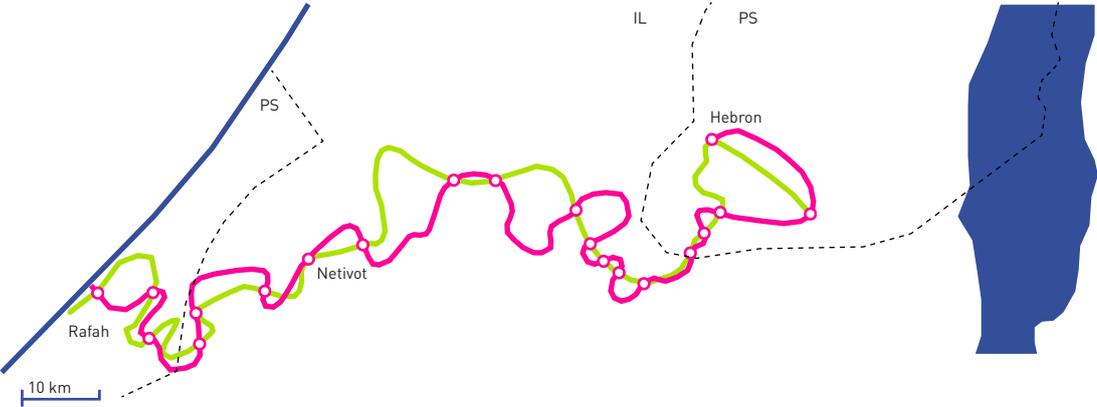
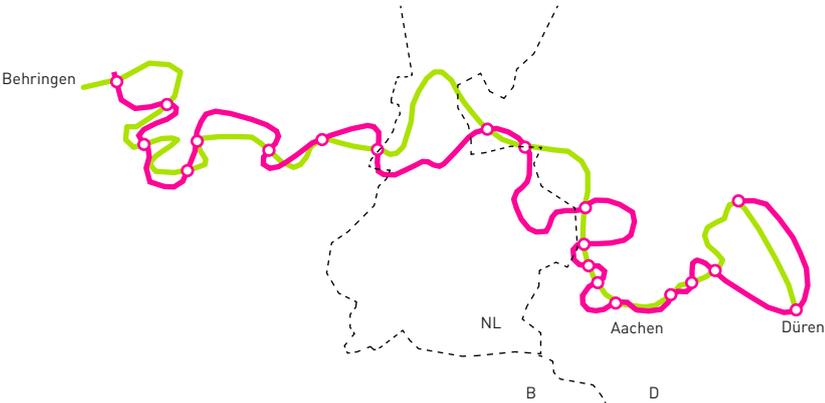


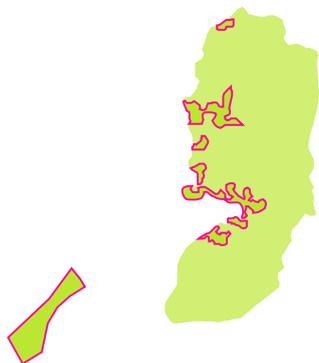


Abb.163 Erste Skizzen zum Stegreif

sensibles Öffnen der Grenzen;  
überregionale Entwicklung der Infrastruktur



Abb.164 Segal/Weizmann, in: Anarchitektur  
Nr.06, Feb. 2003, S.2-3



Beilin und Abu Mazen 1995



Barak 2000



Sharon 2001



Allon Plan 1967



Sharon 1981



Oslo 1993

Nah-Ost-Union- Wege in den Orient  
 Zur sukzessiven Entwicklung einer Nah-Ost-Union bedarf es der Klärung des Konflikts zwischen Israel und Palästina. Wie die umliegenden arabischen Länder muss auch Israel in den Zusammenschluss aufgenommen werden. Als Entwicklungsmotor dafür wird eine Handelsroute geplant, die in Nord-Süd-Richtung vom Libanon kommend durch Israel, Palästina bis nach Ägypten führt. Ziel ist es die anreihenden Städte in Richtung dieser Achsen zu entwickeln und damit den Raum in Ost-West-Richtung zu erschließen. Die hierbei entstehenden Zonen sollen den vorhandenen Charakter stärken und zu einer Wertsteigerung beitragen.

Die städtischen Bereiche sind durch ihre neue Infrastruktur an die Handelsroute angeschlossen. Der parallel dazu entstehende Freiraum ist mit beiden Strecken verknüpft. An den Schnittstellen entstehen kommunizierende Zentren, die zwischen den Routen vermitteln. An den grenzüberschrei-

tenden Stellen werden nicht nur raumplanerische Maßnahmen umgesetzt, sondern die Bewohner nehmen aktiv an den Planungsprozessen teil. Durch kulturelle, touristische und temporäre Eingriffe wird die Grenze schrittweise durchbrochen.

Abb.165 derzeitige Konfliktsituation

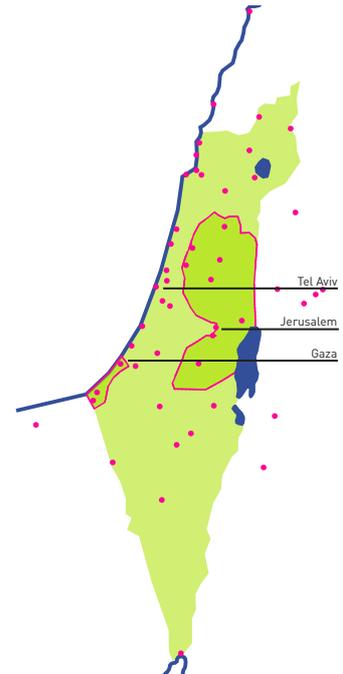
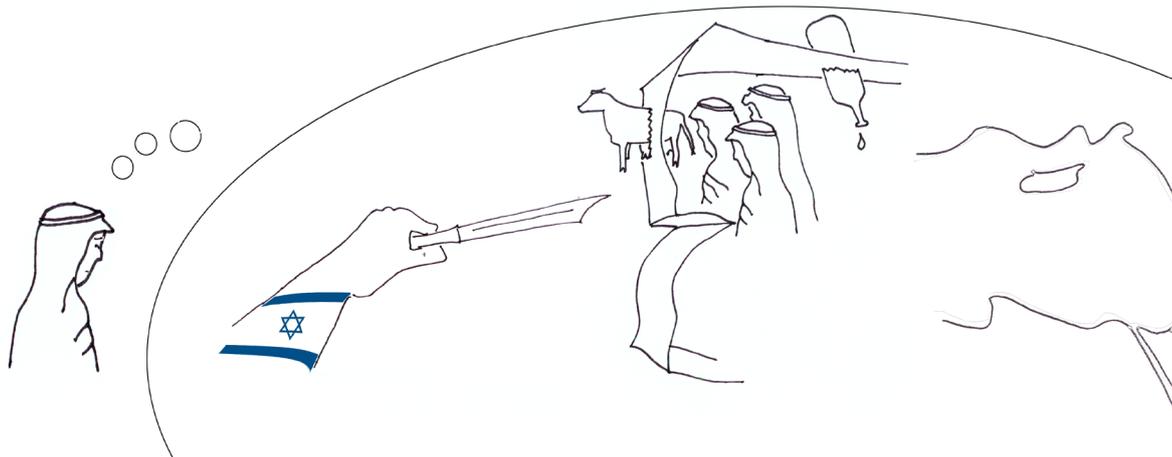
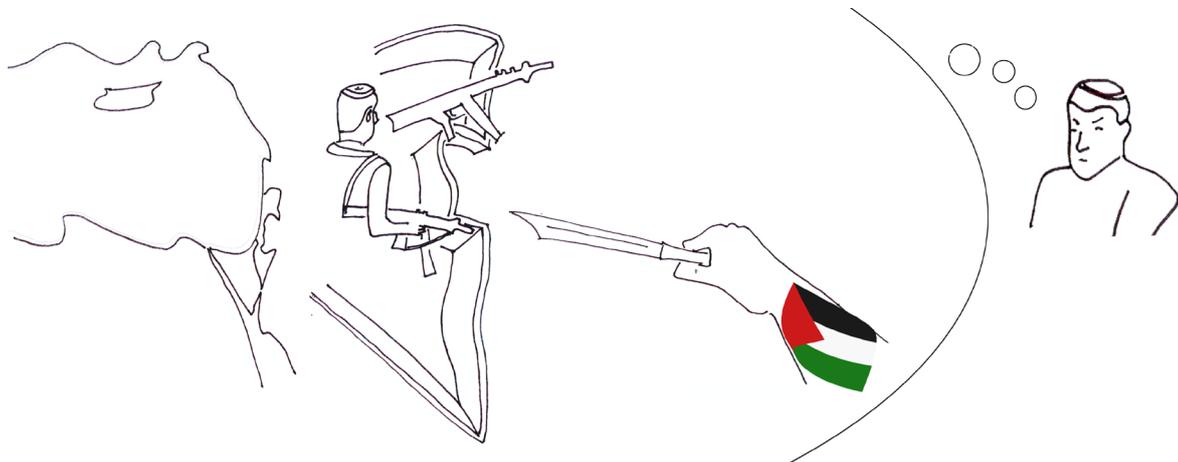


Abb.166 Konfliktparteien Israel und Palästina



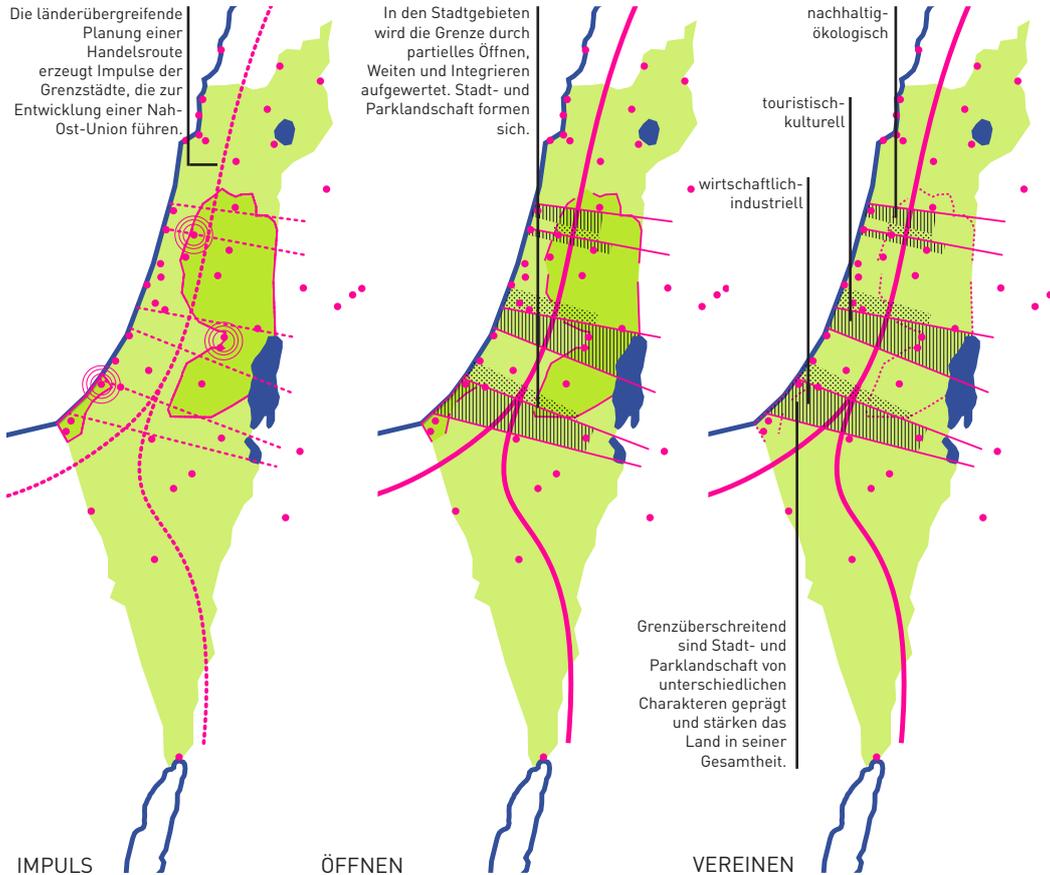
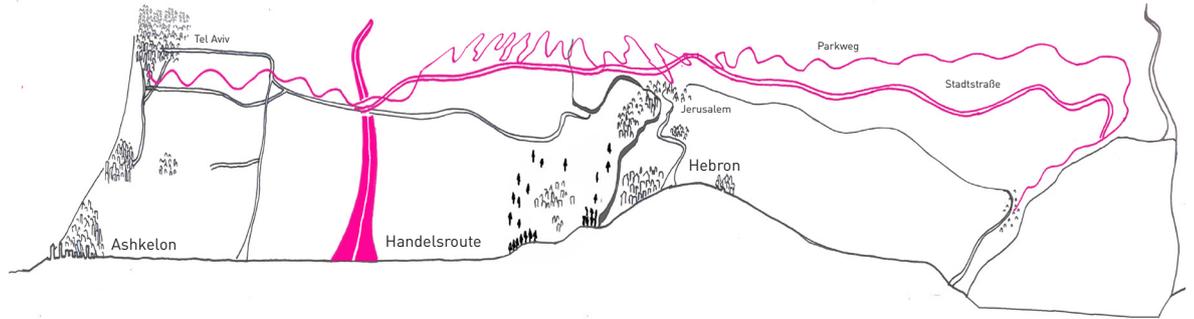
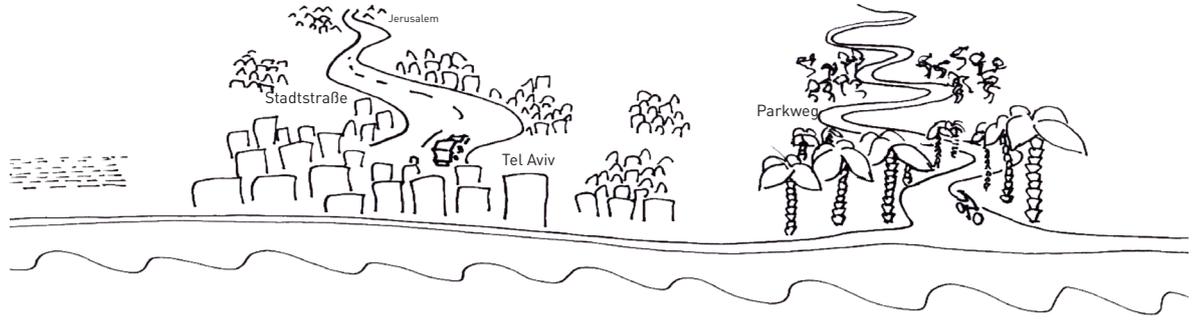


Abb.167 sukzessiven Entwicklung in Richtung einer Nah-Ost-Union

Abb.168 Blick vom  
Mittelmeer  
Blick von Hebron Rich-  
tung Jerusalem



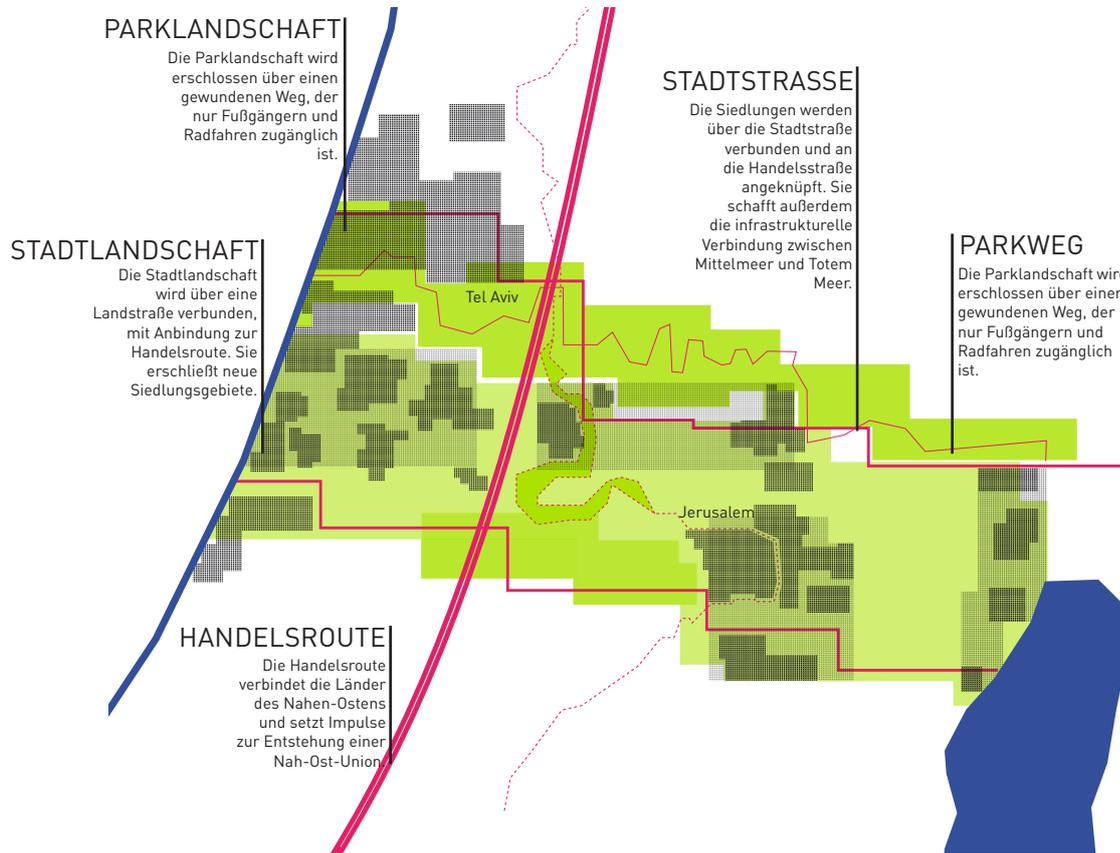


Abb.169 Ausschnitt touristisch-kultureller Streifen

Abb.170 Überlagerung der Infrastrukturen, Schnittstellen

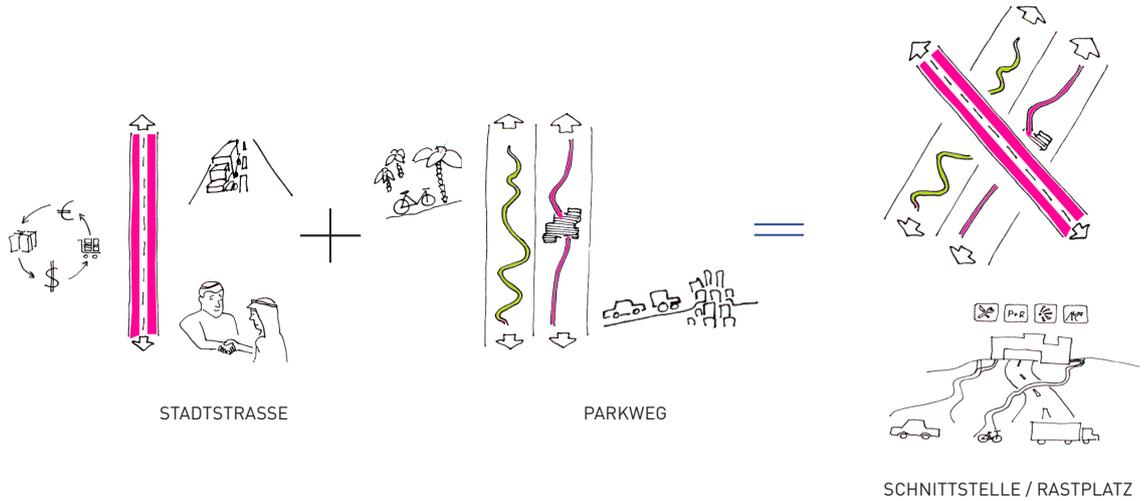
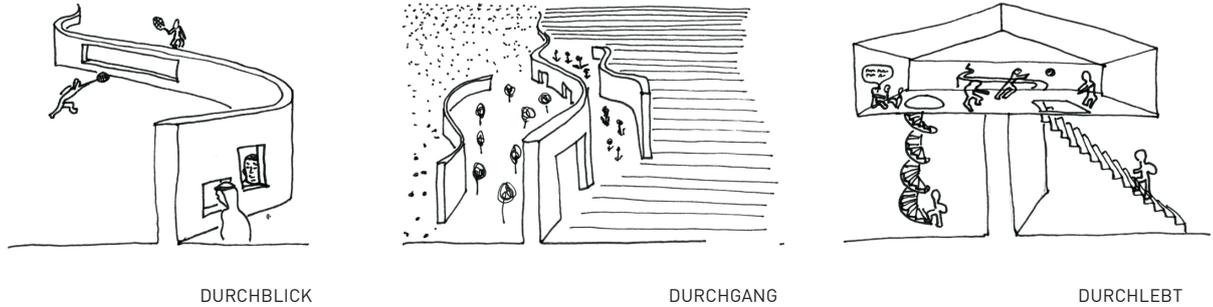


Abb.171 Öffnen der Grenze durch partizipatorische Interventionen







An architectural drawing of a city, possibly a reconstruction of a historical site. The drawing is rendered in a sketchy, hand-drawn style with fine lines. A prominent feature is a wide, multi-colored path that runs through the center of the city. The path is colored with a rainbow gradient, transitioning from red on the left to purple on the right. The path appears to be a central thoroughfare or a symbolic link. The city is built on a sloping terrain, with various buildings and structures scattered across the landscape. The drawing is overlaid with a dark grey horizontal bar containing text.

# THE MISSING LINK

STBA // SS2010 // Entwurfsseminar: Designing Palestine - The Day After // Marius Gantert, Emre Yilmaz



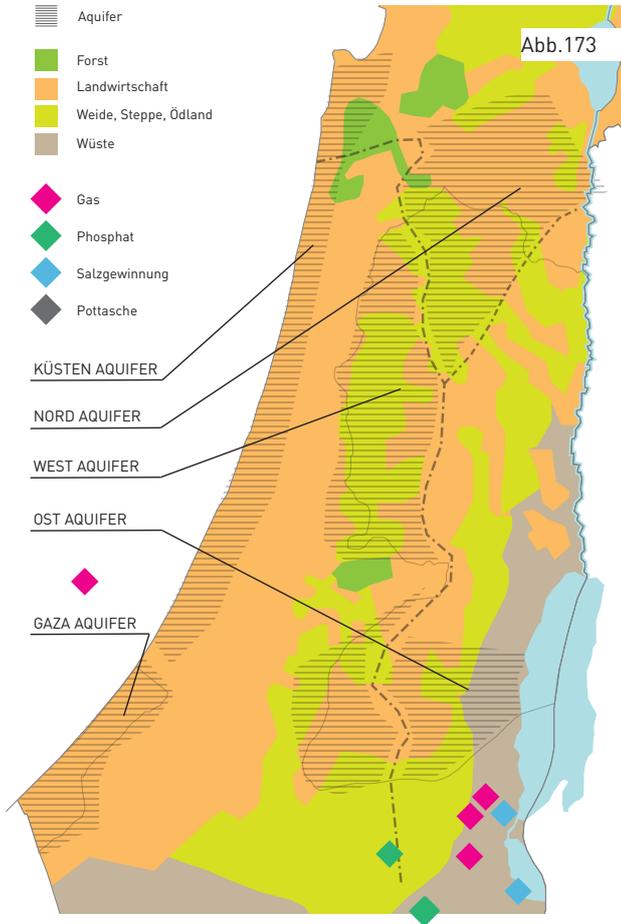


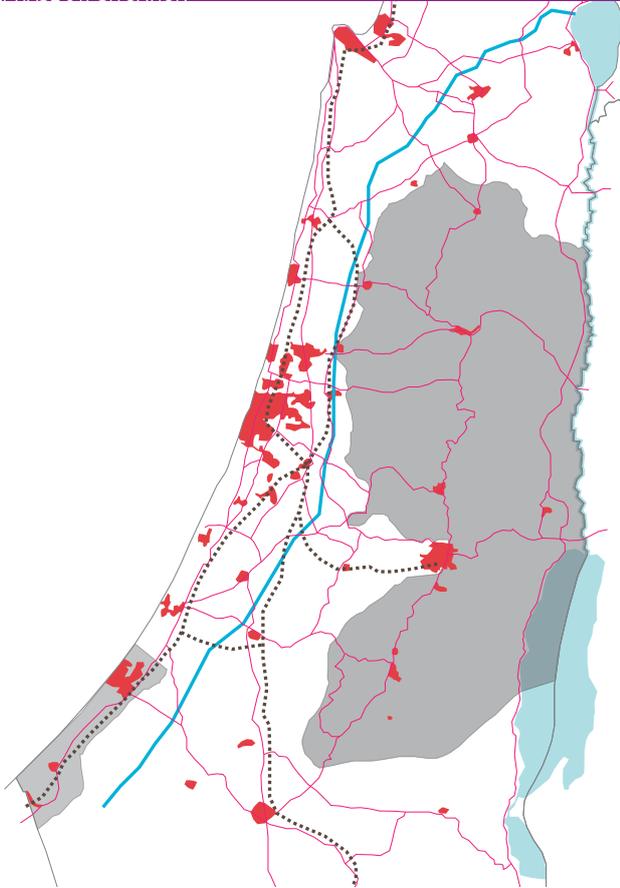
Abb.173 bestehende natürliche Ressourcen

### The Missing Link

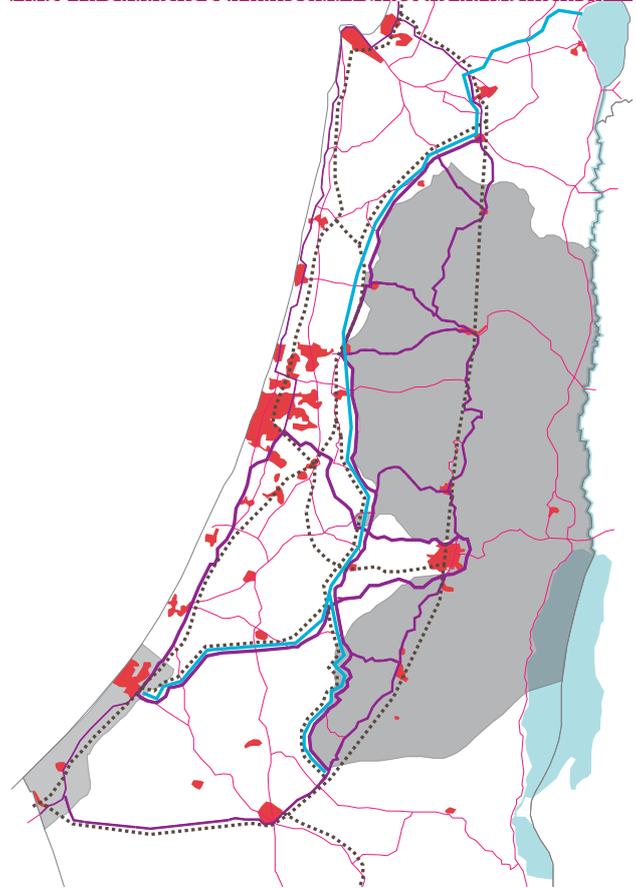
The Missing Link ist eine Entwicklungsachse zwischen israelischem und palästinensischem Territorium. Sie orientiert sich an der bestehenden Seam-Line, also derjenigen Nahtstelle zwischen Israel und der Westbank, an der die Territorien gegenwärtig durch die israelische Mauer getrennt werden.

Ironischerweise bietet die gesamte Maueranlage den notwendigen Raum und eine in ihren Grundzügen bestehende Infrastruktur, die bei einer geeigneten Umplanung Siedlungspotenziale erzeugt. Durch diese Siedlungspotenziale soll eine angemessene Entwicklung in den palästinensischen Territorien gewährleistet werden. Israelische Siedlungsaktivitäten sollen sich auf israelischer Seite an dem Missing Link orientieren. Somit werden die Territorien beider Parteien klar definiert und zunächst die physischen Voraussetzungen für eine Zweistaatenlösung geschaffen. Die Entwicklung des Missing Links ist ein Prozess der

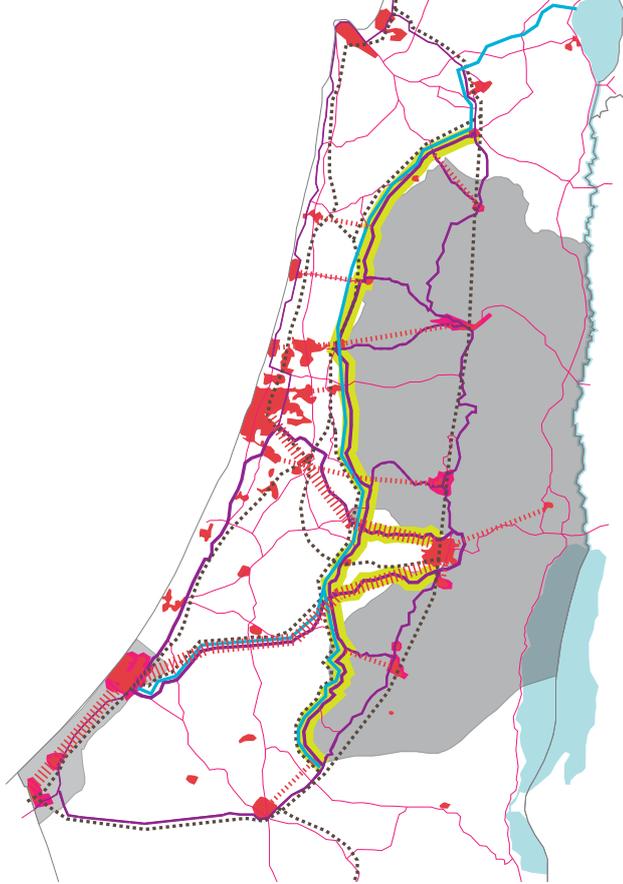
PHASE 0 // SITUATION



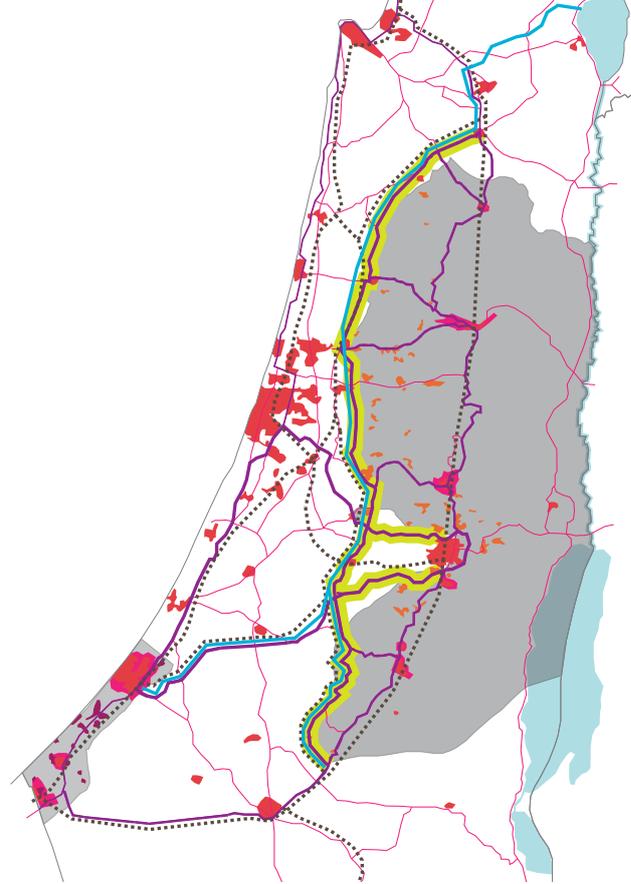
PHASE 1 // STÄRKUNG DER WIRTSCHAFT & AUSBAU INFRASTRUKTUR



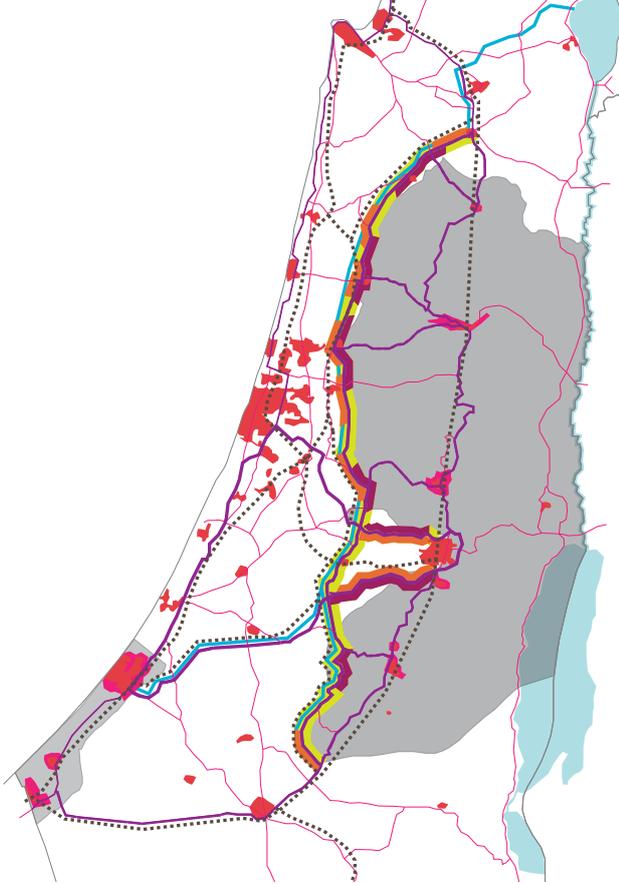
PHASE 2 // FESTLEGGUNG VON ENTWICKLUNGSSACHSEN



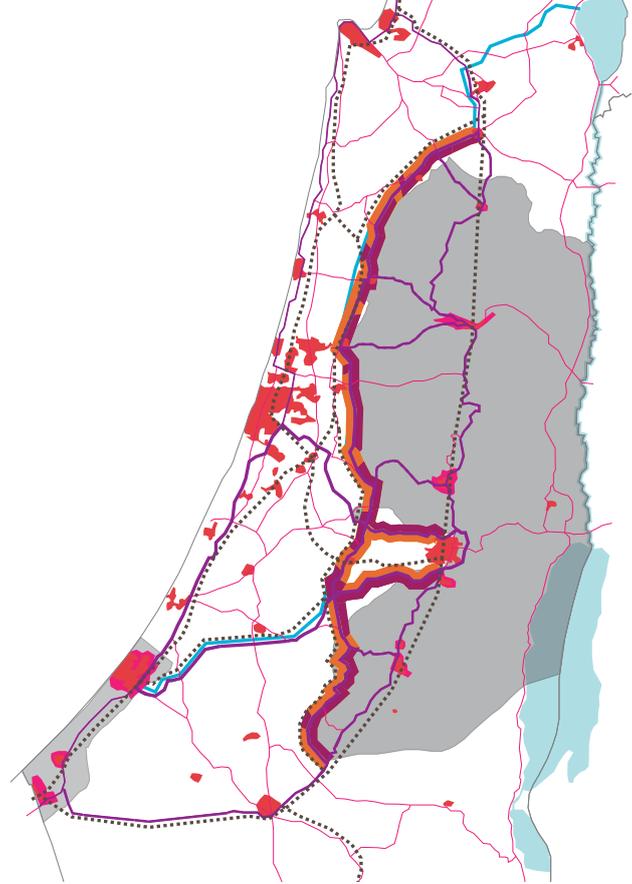
PHASE 2 // IDENTIFIKATION VON SIEDLUNGEN & FLÜCHTLINGSLAGERN



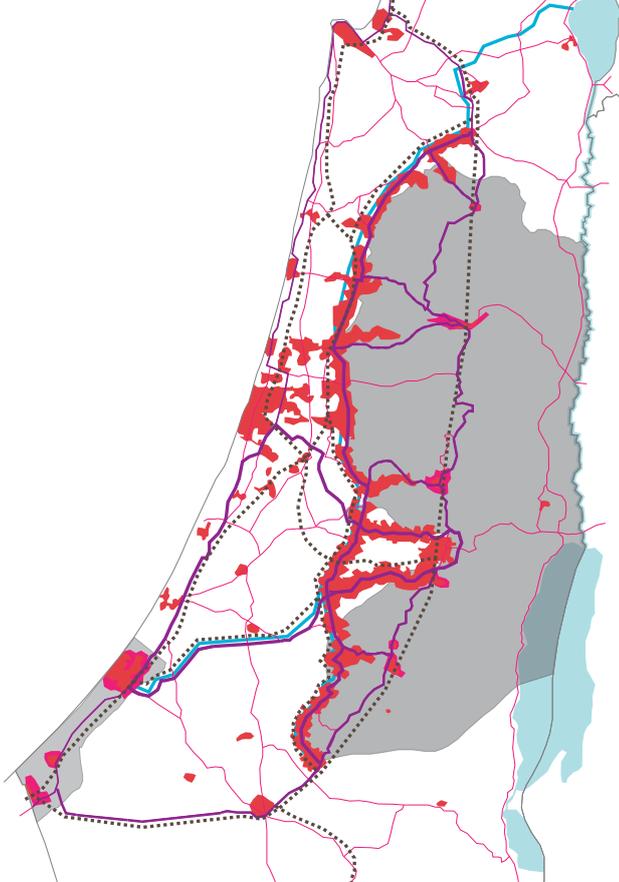
PHASE 2 // BESIEDLUNG DES MISSING LINK



PHASE 3 // BEIDSEITIGE LINEARE NACHVERDICHTUNG



## PHASE 4 // VERBINDUNG ZU BINATIONALER AGGLOMERATION

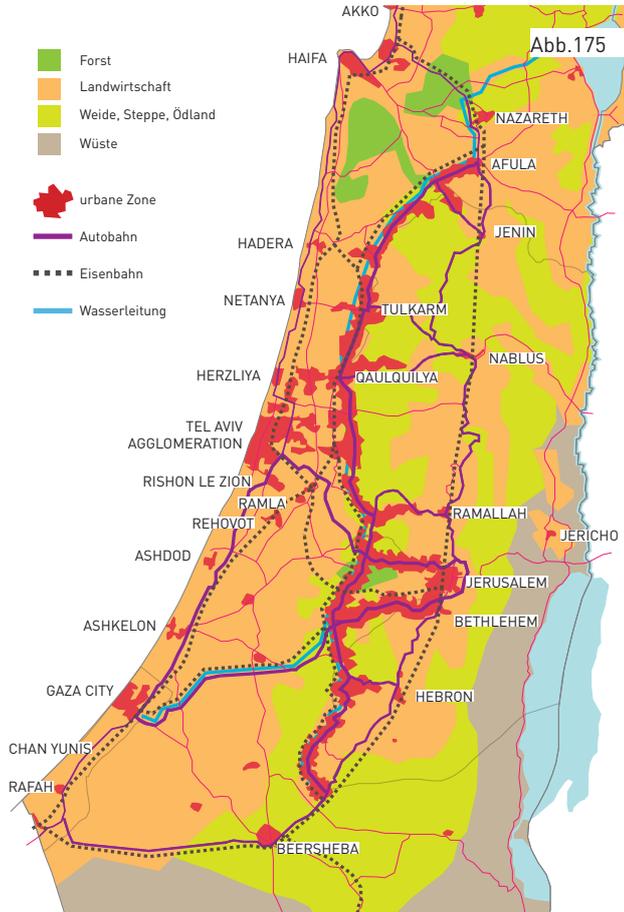


über Jahrzehnte letztendes die beiden Parteien zur Souveränität führt, jedoch ständig die Option beinhaltet, zu einem Staat zu verschmelzen.

In der ersten Prozessphase sollen die palästinensischen Städte in ihren wirtschaftlichen Stärken stabilisiert und die Ridge-Line infrastrukturell ausgebaut werden. Die jeweiligen wirtschaftlichen und kulturellen Stärken der Städte müssen durch eine sinnvolle Stadtplanung ausformuliert werden. Währenddessen beginnen die israelischen Siedlungsaktivitäten an dem Missing Link, mit dem Ziel, dass die israelischen Siedlungen in der Westbank, den Siedlungsaktivitäten der nun zurückkehrenden Palästinenser weichen. Dabei können diese ehemaligen israelischen Siedlungen auch zu Gunsten von mehr Kulturraum und Landwirtschaft zurückentwickelt werden oder zu palästinensischen Siedlungen umgenutzt werden.

Die drei Städte Gaza-City, Jerusalem und Tel Aviv fungieren während dem





gesamten Prozess als Motor der Entwicklung. In ihrer geographischen Position, ihrer administrativen und kulturellen Bedeutung und der ohnehin stark bestehenden wirtschaftlichen Infrastruktur sollen sie die Entwicklung des Missing Links vorantreiben und stabilisieren. Durch diesen Prozess soll ein Synergie-Effekt entstehen, der die Potentiale der Städte der Coast-Line und der nun nachentwickelten Ridge-Line am Missing Link zusammen kommen lässt und in räumlicher sowie kultureller Form zum Ausdruck kommt. Sowohl neue israelische, als auch palästinensische Siedlungen orientieren sich nun an der neuen Entwicklungsachse. Letzlich entsteht am Missing Link eine lineare urbane Ballung in der beide Parteien gegenseitig voneinander profitieren und ihnen ermöglicht wird sich durch einen ständigen materiellen und geistigen Austausch näher zu kommen. Durch die lineare Siedlungskonzentration am Missing Link und die Nichtbebauung des wertvollen Freiraums wird die nachhaltige Erhaltung des Kulturrums ermöglicht.

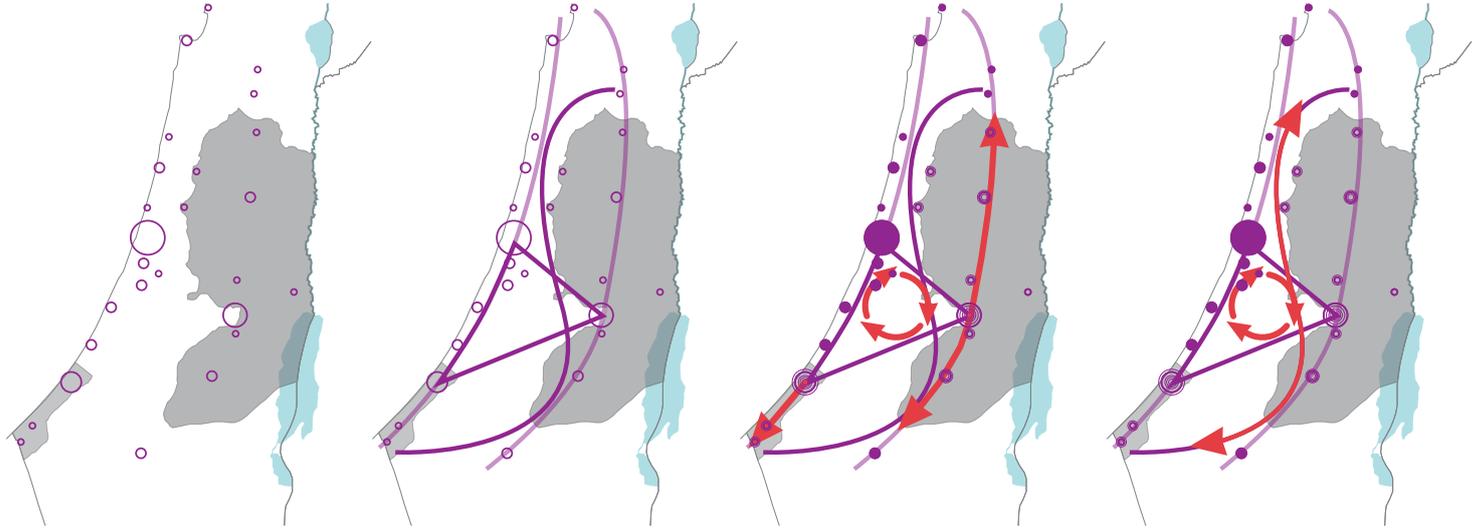
Abb.175 lineares Ballungssystem und Kulturräum

PHASE 0 // SITUATION

PHASE 0 // URBANE AXEN

PHASE 1 // STÄRKUNG

PHASE 1 // AUSBAU



AUSWEISUNG NEUER ENTWICKLUNGSFLÄCHEN

VERLEGUNG ISRAELISCHER SIEDLUNGSAKTIVITÄTEN AN DEN MISSING LINK //

PLANUNG DES WEITEREN ENTWICKLUNGSPROZESSES // STEUERUNG

AUSBAU DER STÄDTE IN WESTBANK & GAZA - STABILISIERUNG FÜR WIRTSCHAFT, WOHNRAUM, INFRASTRUKTUR

PLANUNG WIRTSCHAFTLICHER STABILISIERUNG WESTBANK & GAZA, PLANUNG INFRASTRUKTUR DES MISSING LINK

AUSBAU STRASSENNETZ WESTBANK // NEUBAU AUTOBAHN GAZA-JERUSALEM // NEUBAU ZUGSTRECKE WESTBANK // VERLEGUNG HAUPTWASSERVERSORGUNG

ANALYSE BESTEHENDER INFRASTRUKTUREN // PLANUNG ZU ERGÄNZENDER TEIL STÜCKE

PHASE 2 // ENTWICKLUNGSACHSEN

PHASE 2 // BESIEDLUNG

PHASE 3 // NACHVERDICHTUNG

PHASE 4 // VERBINDUNG



UMSETZUNG GEMEINSAM ENTWICKELTER PROJEKTE

PLANUNGEN ZU EINER BINATIONAL VERWALTETEN URBANEN NAH-OST AGGLOMERATION

BEIDSEITIGE LINEARE NACHVERDICHTUNG ENTLANG DES MISSING LINK // VERWACHSEN DER ENTWICKLUNGSZONEN

AUSWEISUNG NEUER ENTWICKLUNGSFLÄCHEN FÜR WOHNEN, GEWERBE UND INDUSTRIE ENTLANG DES MISSING LINK

RÜCKBAU / UMNÜTZUNG BESTEHENDER ISRAELISCHER SIEDLUNGEN // AUFLÖSUNG DER FLÜCHTLINGSLAGER // AUFNAHME DER FLÜCHTLINGSSTRÖME AM MISSING LINK  
DES WACHSTUMS ENTLANG VON ENTWICKLUNGSACHSEN



A photograph showing two women in a rural setting, likely Palestine, engaged in harvesting olives. The woman in the foreground is wearing a brown headscarf and a dark blue patterned garment, reaching up to touch the branches of an olive tree. The woman behind her is wearing a light green headscarf and is also reaching towards the tree. The olive tree is in the foreground, with green olives visible. In the background, there are other trees and a building under a clear sky.

# PALÄSTINA. NUTZE DEINE POTENTIALE !

STBA // SS2010 // Stehgreif: Designing Palestine – The Day After II // Katrin Frank Marie-Katrin Turgetto

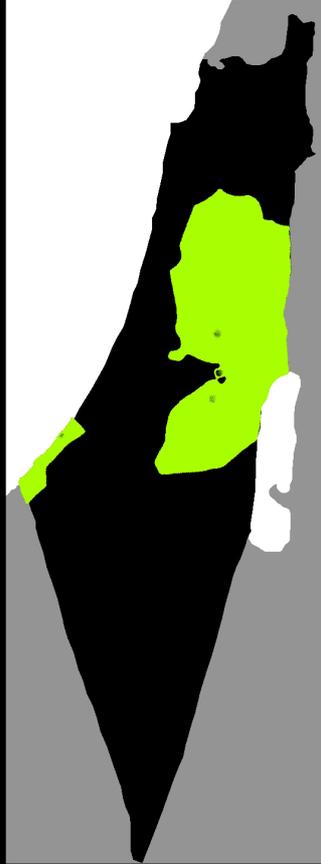
1946



1947



1949 - 1967



2000



### Phase 0

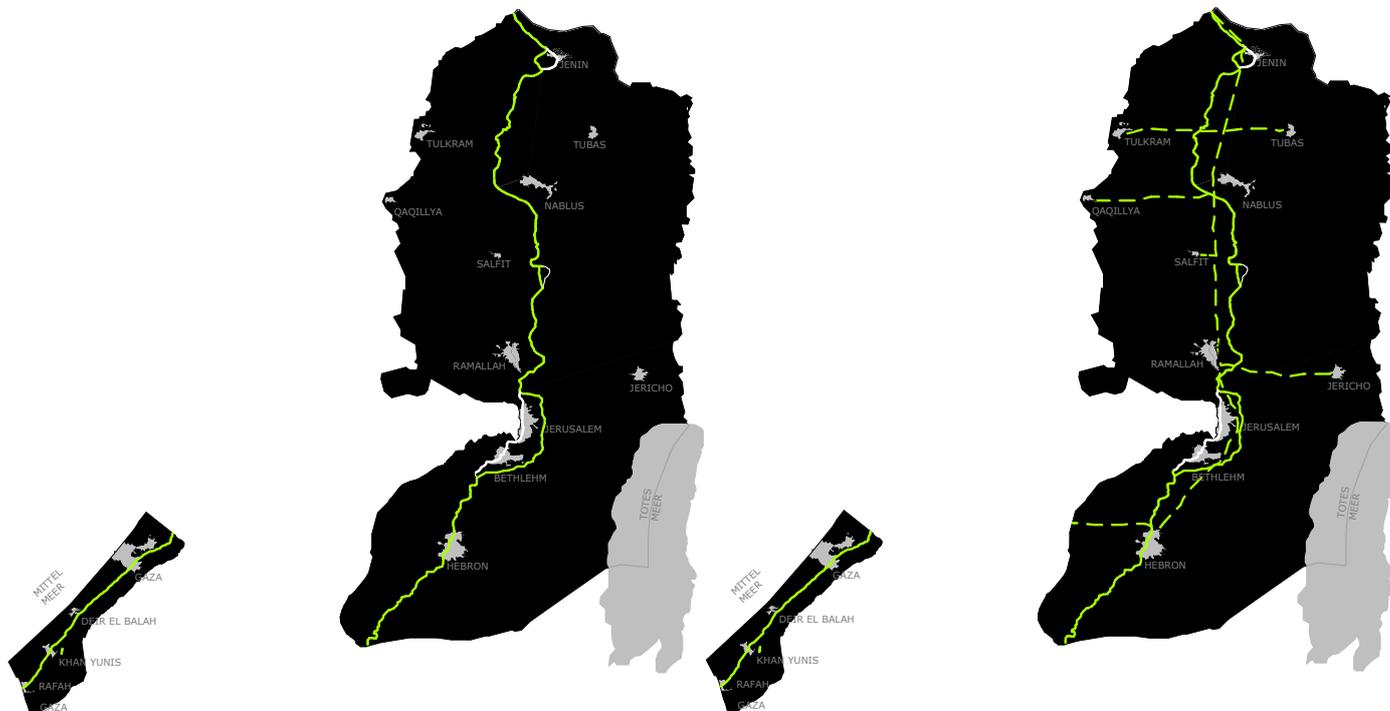
Bei der Entstehung unseres Konzeptes war die Betrachtung der Karte auf der linken Seite ausschlaggebend für die weitere Entwicklung. Auf der Karte sieht man das schrittweise Schrumpfen Palästinas und die symbiotische Ausdehnung Israels. Diese Erkenntnis führte zu dem Schluss, dass die West Bank sich von Innen nach Außen stärken muss, um das Ziel der politischen Stabilität erreichen zu können.

Des Weiteren war es uns wichtig die Verbindung zwischen dem Gazastreifen und des Westjordanlands zu stärken, denn nur so kann sich Palästina zu einem starken Staat entwickeln, der Israel auf Augenhöhe begegnen kann. Die Entwicklung soll sich in Phasen gliedern. So können die Maßnahmen in Phase eins schon in der gegenwärtigen Situation geschehen. Die Phase 2 entwickelt sich als Resultat der ersten Phase. Phase 1 und 2 sollen zur wirtschaftlichen Stärkung des Landes führen, aus der politische Stabilität generiert. Diese ist Voraussetzung für Phase 3.

### Phase 1

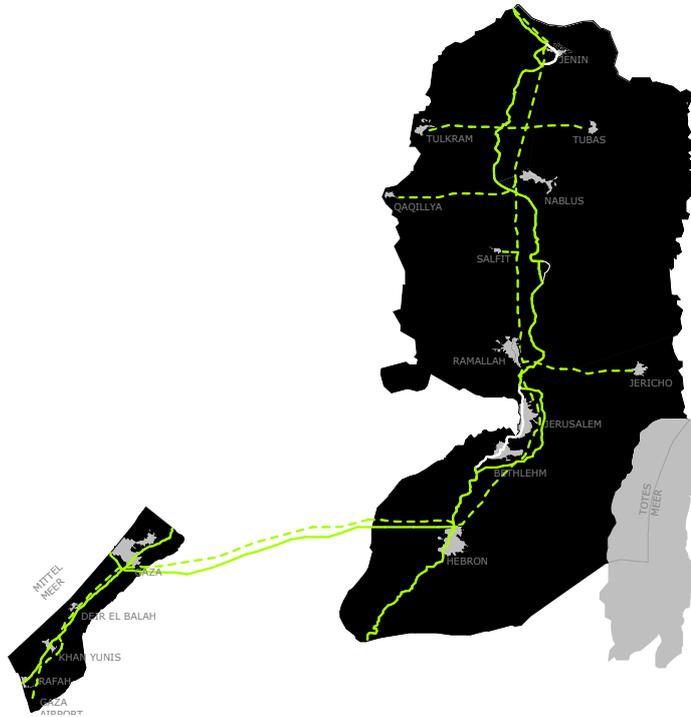
Erste Maßnahmen gelten dem Ausbau der Infrastruktur. Die bestehende Route 60, die bereits die Städte der West Bank miteinander verbindet, soll in ihrem Potential genutzt werden und nur stellenweise verändert bzw. ausgebaut werden. Um zu verhindern, dass die Hauptverkehrsachse direkt durch die Stadtzentren führt, wird die Straße im Bereich Bethlehem-Jerusalem und Jenin um die Stadt herum geführt. Zwischen Nablus und Ramallah wird die Straße dahingegen verlegt, sodass sie nicht wie bisher 600 m überwinden muss. Das Infrastrukturnetz wird um eine direkte Zugverbindung ergänzt, damit eine schnelle Verbindung für die Bevölkerung zwischen den einzelnen Städten vorhanden ist. Das Straßen- und Zugnetz wird zu Gaza hin erweitert. Außerdem ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Ausbau von Flughafen und Hafen notwendig. Auch hier greifen wir auf bestehende Strukturen zurück und bauen die zerstörten Flughäfen bei Raffah und Ramallah aus. Sowie der Hafen bei Gaza Stadt.

Abb. 176 Infrastruktur

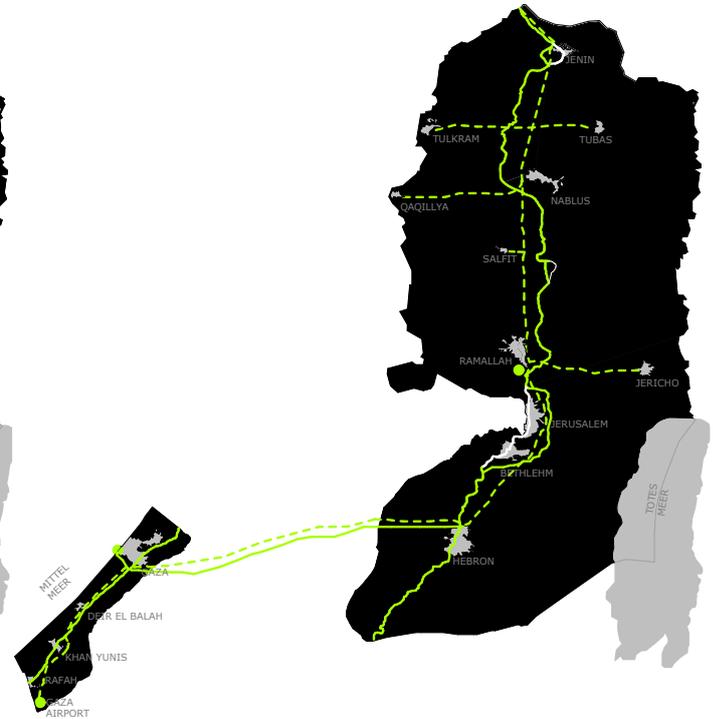


1. Nutzung der beste-  
hende Infrastruktur:  
Ausbau der Route 60.  
Straße soll nicht direkt  
durch die Stadt gehen.

2. Ausbau des Nahver-  
kehrs: direkte Verbin-  
dung der Städte durch  
eine Zugverbindung



3. Verknüpfung Gazastreifen und West Bank : direkte und palästinensische Verbindung.



4. Ausbau der bestehenden Flughäfen ( Rafah/ Ramallah) und des Hafens bei Gaza Stadt

Abb.177 Stadtentwicklung

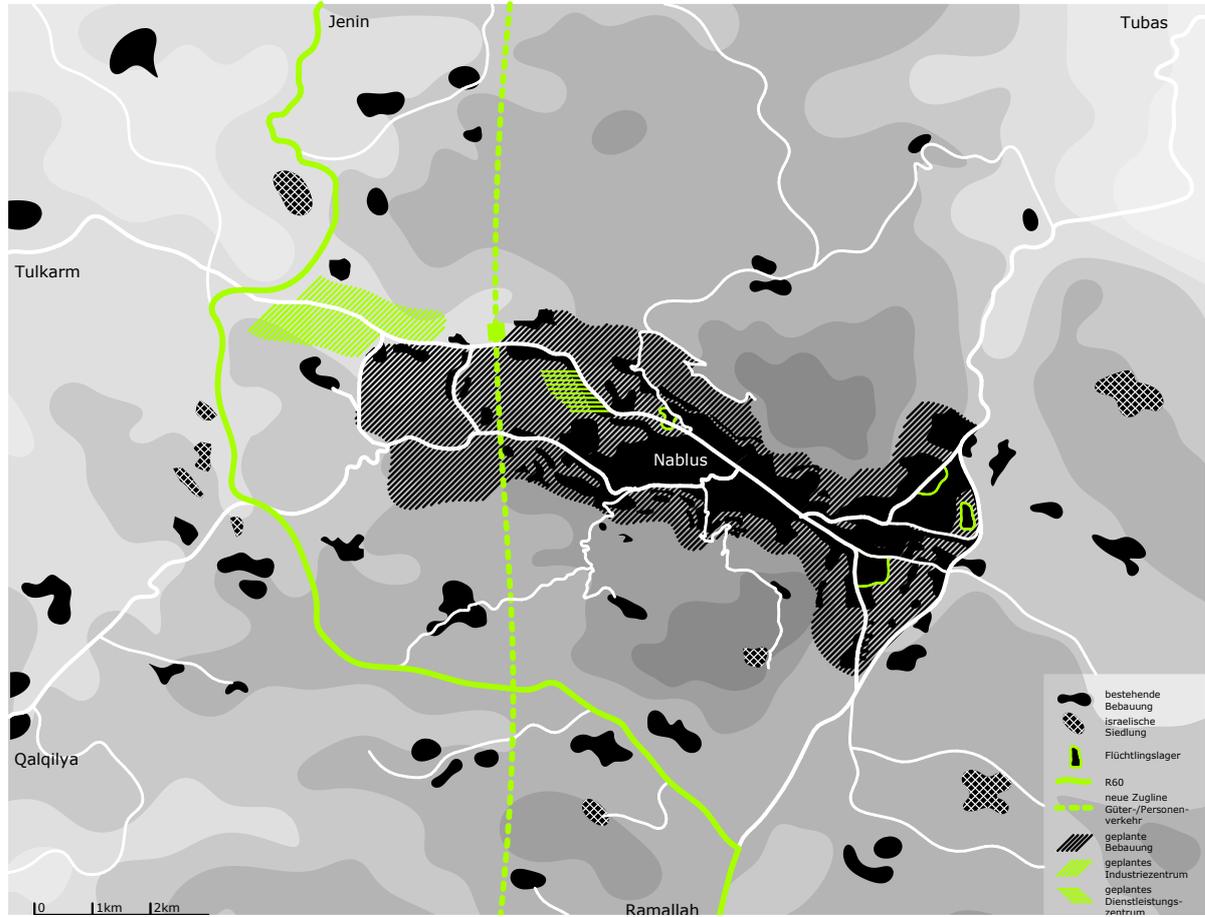


### Stärkung der Mittelachse

Entlang der mittleren Achse, gebildet durch die bestehende Route 60 und die neue Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnlinie findet die erste urbane Verdichtung statt. Diese Linie bildet das wirtschaftliche Rückgrat Palästinas. Die Route 60 tangiert die Städte, bzw. führt in einem Abstand daran vorbei. Die Eisenbahnlinie bewegt sich nahe der bestehenden Stadtgrenze und bietet somit eine schnelle Verbindung für den Personenverkehr und spannt zugleich ein Feld zur Route 60 auf, indem neue Industriezentren entstehen. Die urbane Entwicklung erfolgt zur infrastrukturellen Achse. Wir gehen zunächst von zwei Hauptgrenzübergängen im Norden bei Jenin und im Süden bei Hebron aus. Diese bieten sich an, da sie unumstrittener sind, als die im Westen der West Bank, zum anderen wichtig für den internationalen Warentransport über Land, außerdem für den Handel mit Israel. Nicht zuletzt muss eine starke Verbindung von Hebron nach Gaza Stadt geschaffen werden. Güter, die per Schiff ankommen,

müssen ihren Weg in die West-Bank finden, Güter die in der West Bank produziert werden müssen gegebenenfalls an den Hafen gelangen. Diese Grenzpunkte sollen durch Industriezentren und Umschlagpunkte gestärkt werden. Durch die Konzentration des Verkehrs über diese zwei Punkte und die starke palästinensische Präsenz wird die Grenze nach und nach gelockert. Hier bietet sich außerdem eine erste Möglichkeit die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit Israel zu stärken und über die Grenze hinweg gemeinsame Wirtschaftszentren zu bilden. Ähnlich wie am Beispiel des Industrieparks Jenin.

Abb 178 Stadtentwicklung am Beispiel Nablus



## Nablus

Nablus liegt in einem Tal zwischen zwei Hochpunkten und hat mit umliegenden Dörfern zur Zeit etwa 200.000 Einwohner. Diese Stadt liegt strategisch sehr günstig im Herzen des Landes, außerdem in Nähe des wieder in Betrieb zu nehmenden Flughafens in Ramallah. Die Hauptrichtung der urbanen Entwicklung führt hin zur Route 60, Außerdem werden die Bereiche im Osten zur Verbindungsstraße nach Tubas hin verdichtet und die Wohnbebauung die Hänge hinauf weitergeführt. Es bietet sich die Gelegenheit die Bewohner der Flüchtlingslager in Gebiete in ihrer direkten Umgebung umzusiedeln. Im Osten der Stadt entsteht zwischen bestehender Route 60 und dem neuen Personen- und Güterbahnhof ein Industriezentrum. Im Tal zwischen Bahnhof und bestehendem Zentrum ein neues Internationales Dienstleistungszentrum.

So wird der Bestand geschont und gleichzeitig eine Ausdehnung der Stadt um das zwei bis dreifache durch neue Zentrenbildung ermöglicht.

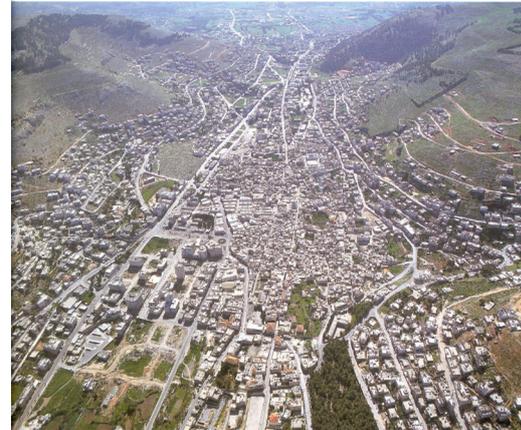
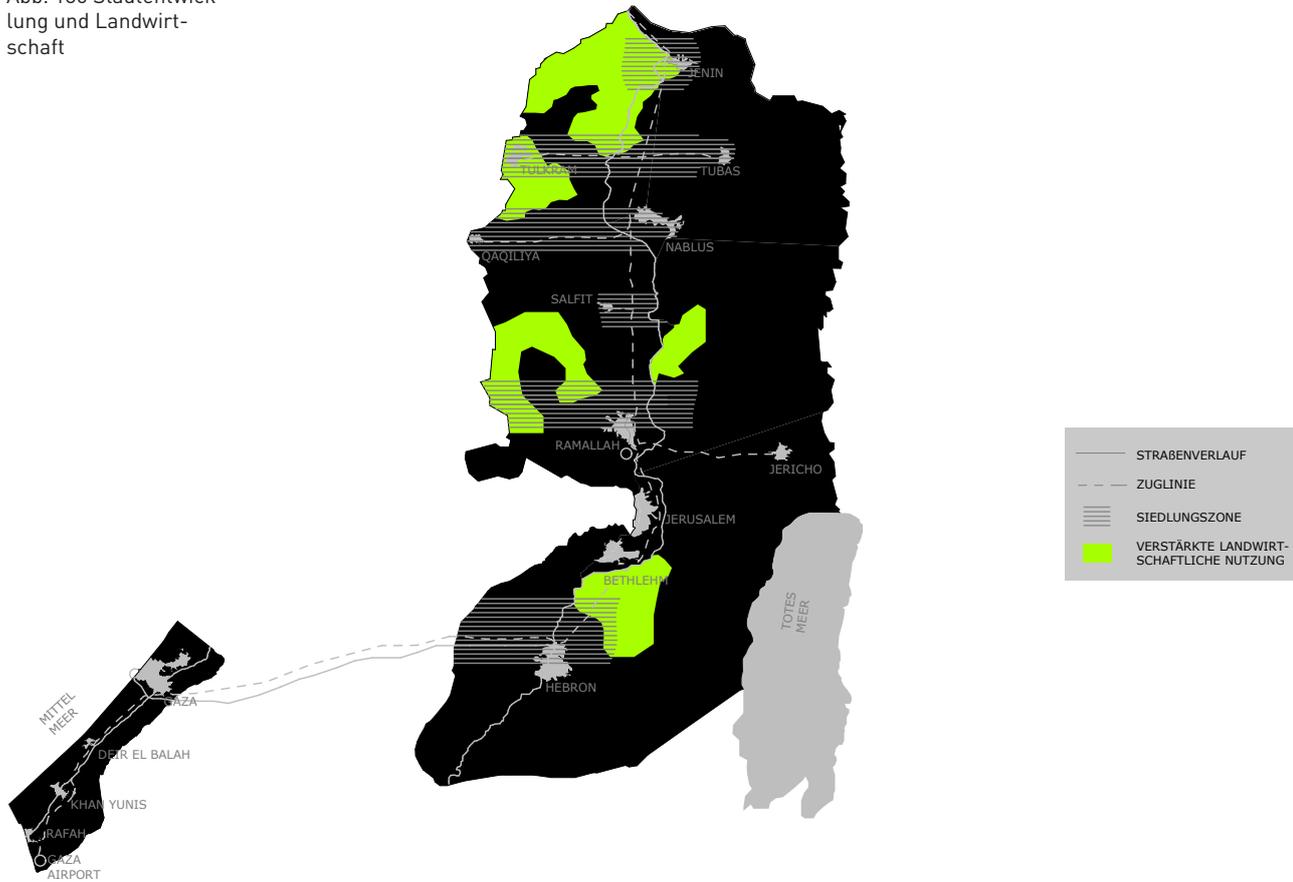


Abb. 179 Nablus

Abb. 180 Stadtentwicklung und Landwirtschaft



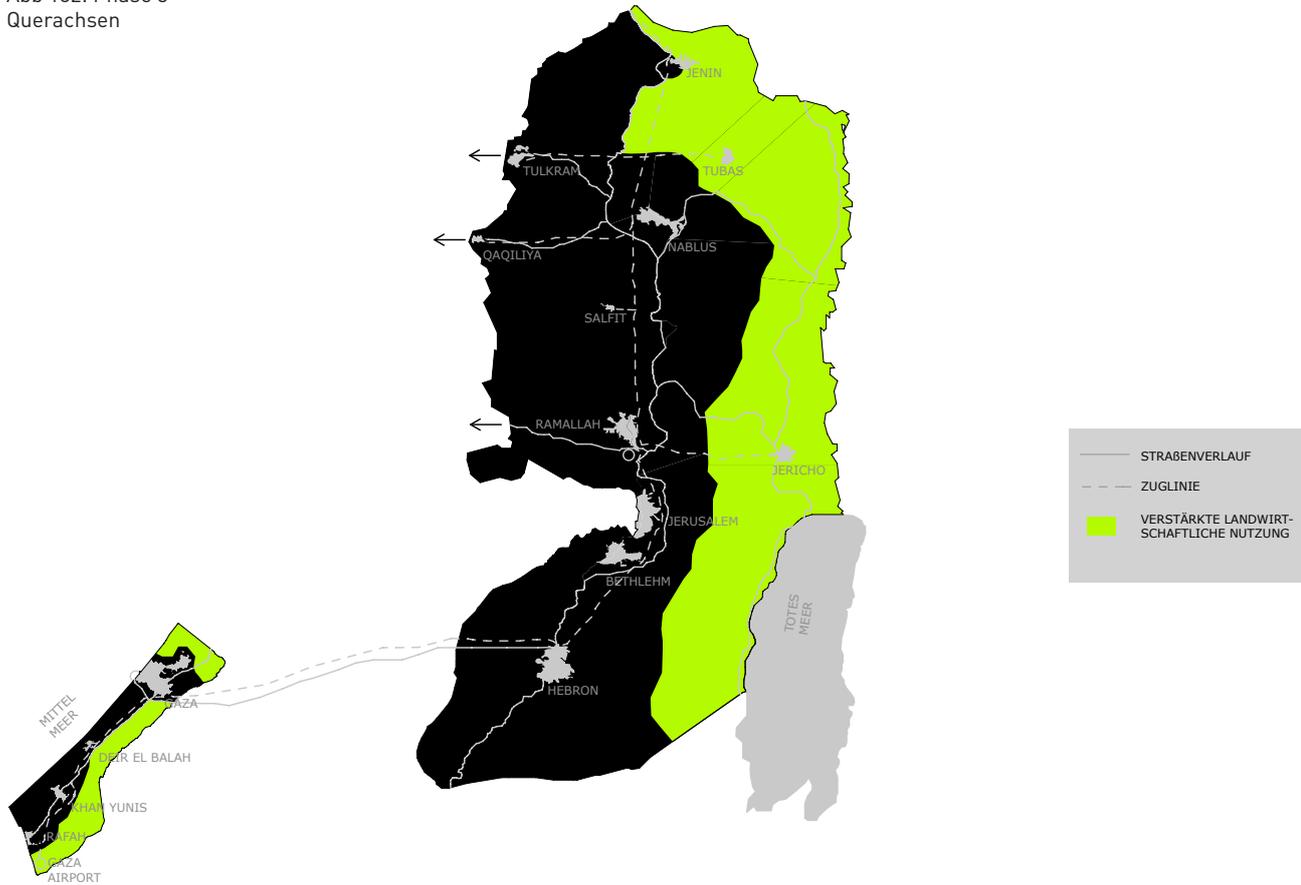
## Entwicklung von neuen Zentren

Wie auf der linken Seite zu erkennen, gibt es im Westjordanland mehrere Gebiete, die sich auf Grund ihrer Bodenbeschaffenheit und Wasserversorgung gut für Landwirtschaft eignen. In diesen Gebieten sollen sich durch den Zusammenschluss bereits bestehender Dörfer zu Gemeinden neue Städte bilden. Diese konzentrieren sich darauf das landwirtschaftliche Potential Palästinas zu nutzen. Dies ist entscheidend, da die Landwirtschaft ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor ist, der zu Weilen zu wenig genutzt wird. Die neuen Gemeinden sind infrastrukturell an größere Zentren angebunden (wie im Beispiel Tullkram). Die neuen Siedlungsgebiete werden gebraucht, da in der Zukunft ein immenses Bevölkerungswachstum zu erwarten ist. Zum einen auf Grund des demografischen Wandels und der Rückkehr der palästinensischen Flüchtlinge. Durch die Überlagerung von Siedlungsstruktur und Landwirtschaft entstehen interessante Wohn- und Stadtformen.



Abb. 181 Beispiel Tullkram

Abb 182. Phase 3  
Querachsen



Ausdehnung der Querachsen  
Städtische, sowie wirtschaftlichen Achsen entstehen in Gebieten, wo bereits viele Palästinenser leben. Sie ergänzen die Ausgebaute Mittelachse und knüpfen so an den Zentren, die sich nicht an der Ridgline befinden. So entsteht ein Infrastruktur, die die ganze West Bank umfasst und die Wirtschaft stärkt. An Grenzstädten kann sich eine wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Palästina und Israel entwickeln. Vorrangig hierfür ist Gaza Stadt, Jenin und Hebron. Hier befinden sich erste Industriezentren in Grenznähe die zum einen die Wechselwirkung zwischen Gazastreifen und Westbank erzeugt. Symbolisch wie ein Magnet fungierend, der das geteilte Land näher zusammenrücken lässt durch die gesteigerte Zusammenarbeit. Zukünftig wäre diese Entwicklung in Tulkarm, Qalqiliya und Ramallah wünschenswert.

Landwirtschaft im Jordantal

Wir gehen davon aus, dass durch eine politische Stabilisierung Palästinas nun die eigenen Wasserquellen wieder genutzt werden können und so eine verstärkte landwirtschaftliche Nutzung des fruchtbaren Jordantals möglich wird. Das Jordantal ist ein landwirtschaftlich wertvolles Gebiet, das zur Zeit auf Grund des Wassermangels weit unter seiner Leistungsstärke bewirtschaftet werden kann. Palästina verfügt theoretisch über genug Wasser, darf dieses aber nicht frei nutzen. So kann der landwirtschaftliche Ausbau wieder verstärkt stattfinden, sobald das Wasser aus dem Jordan, aus den Aqivas und den Quellen frei genutzt werden darf und es entsteht eine erneute Belebung des Gebietes um Jericho.

Abb. 183 Kultur- und Naturpark



Die Mauer in den Köpfen muss fallen  
Vor allem im westlichen Bereich der Mauer der West Bank, an der palästinensische und israelische Siedlungen mit besonderer Intensität aufeinander treffen, sehen wir eine weitere „weiche“ Maßnahme zur Zusammenführung der unterschiedlichen ethischen Gruppen auf persönlicher bzw. sozialer Ebene, da wir eine Massenumsiedlung der jüdischen Bewohner aus der West-Bank für unrealistisch halten. Desweiteren würde das auch nicht zu einem entspannten Verhältnis der Staaten beitragen. Es soll eine landschaftlich attraktive, lebendige sowie von ihrer Art her friedliche Zone statt der bestehenden kargen, toten, aggressiven Grenzbefestigung entstehen. Unser sogenannter Landschafts- und Kultur Park, der über die ehemaligen Grenzen hinweg verbindet, statt dass er trennt.

Es entsteht ein Mosaik aus Siedlungen beider Seiten der ehemaligen Mauer die durch Grünräume verbunden werden. Die aufgeweiteten Grünzonen werden durch einen Weg entlang der

ehemaligen Mauer verbunden. Hier wird neutral informiert und die jüngste Vergangenheit aufgearbeitet, außerdem können die Platten der Grenzanlagen zur Landschaftsgestaltung, z.B Landschaftstreppe umgenutzt werden, sodass sie ganz symbolisch nicht mehr unüberwindbares Hindernis sind, sondern bespielt werden können. Unüberwindliche Grenzgräben werden zu Badeseeen umgestaltet.

Dies ist allerdings nur der letzte Schritt zur persönlichen und kulturellen Zusammenführung, zu der beide ethischen Gruppen am Ende unserer urbanen und wirtschaftlichen Entwicklung, sowie der politischen Entspannung bereit sein werden.



Impressum

Inhalt  
Mazen Shalbak  
Seminarteilnehmer

Layout  
Marius Gantert  
Matthias Höfker  
Emre Yilmaz

Druckvorbereitung  
Marius Gantert  
Maria Schiller

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Alle Rechte vorbehalten