

GO GAZA

ENTWURFSTEAM

Manuela Bäder
Jasmin Freiner
Stefanie Rihm

EINLEITUNG

Um dem Stillstand entgegenzuwirken, braucht der Mensch Bewegung. Deshalb setzen wir in unserem Konzept auf Mobilität, denn Mobilität ist ein Stück gelebte Freiheit. Der Wiederaufbau und Ausbau der zum großen Teil zerstörten Infrastruktur des Gazastreifens ist deshalb der Hauptpunkt unseres Konzepts.

Mit der großflächigen Verbesserung der Mobilität soll die Schaffung eines internen Versorgungsnetzes in Form verschiedener Einrichtungen in den größeren Städten des Gazastreifens einhergehen. Unser planerischer Eingriff umfasst somit zwei Maßstabebenen, einmal den Landstreifen als Gesamtes und zum anderen den Stadtbereich (wobei wir konkret auf Gaza City eingegangen sind). Die Mobilitätsachsen durchziehen das Land in der Nord-Süd Richtung und sorgen so für eine bessere nationale Vernetzung und sollen so schon den Grundstein für zukünftige Visionen über die bestehenden Grenzen hinweg legen.

In unserem Entwurf durchziehen wir den Gazastreifen mit drei Mobilitätssträngen, die von Norden nach Süden verlaufen. Diese drei Mobilitätsachsen sind sozusagen drei unterschiedlich geartete Lebensadern.

Bei den Mobilitätsachsen war es uns wichtig, auf bestehende oder vormals bestehende Strukturen Rücksicht zu nehmen, was sich vor allem in der mittleren Hauptverbindungsachse zeigt, die durch individuellen Autoverkehr und Eisenbahnen genutzt wird und derzeit die Hauptverbindungsstraße im Gazastreifen darstellt.

Die motorisierte Verbindungsachse



Abb.1: Internationale Anbindung durch Weiterführen des Orient- Express

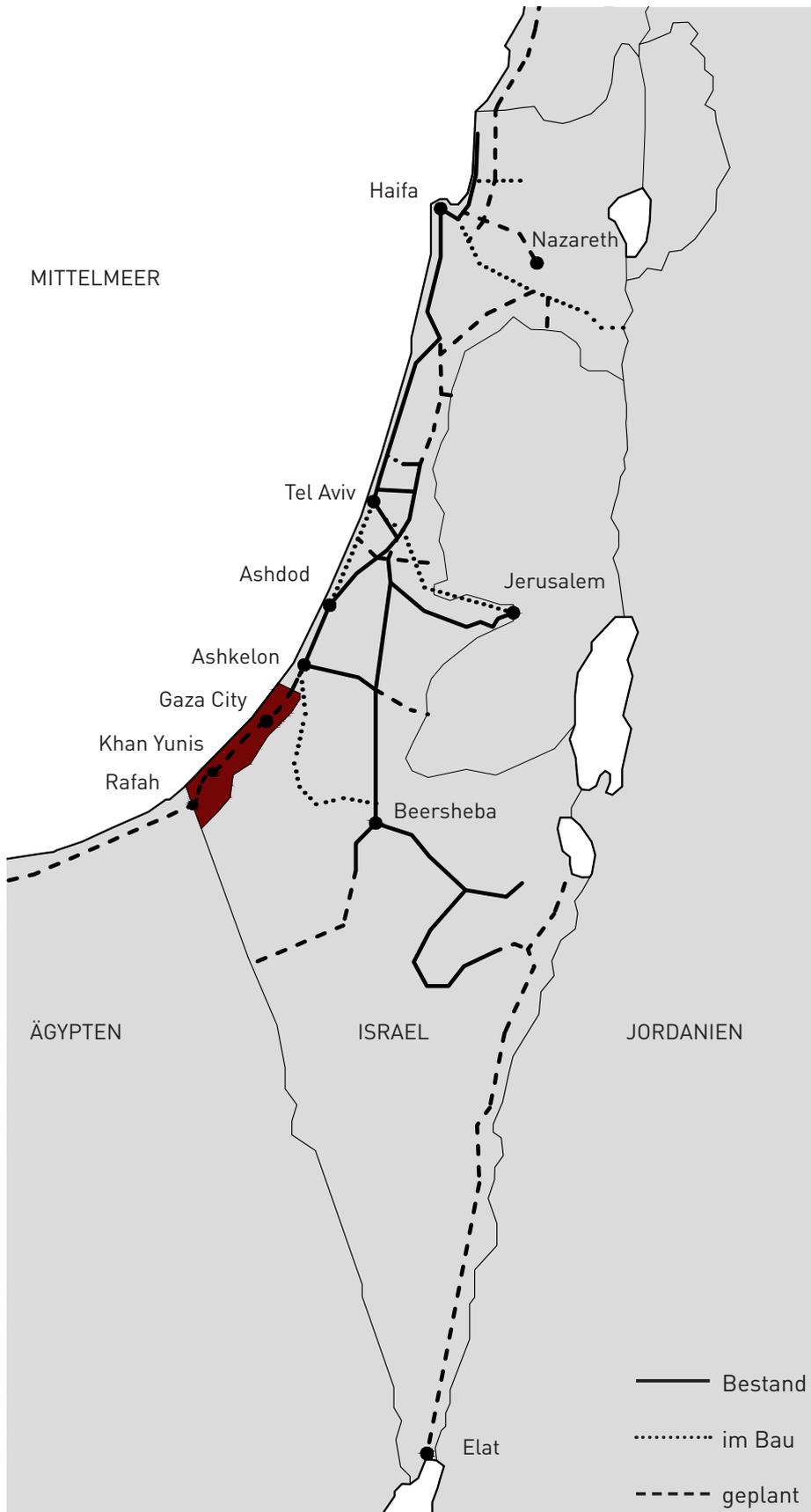


Abb.2: Regionale Anbindung an das bestehende Gleisnetz Israels

soll die Städte und Lager miteinander verknüpfen und besteht aus der bereits vorhandenen Hauptstraße Salah-Aldeen (Nr. 4) und einer neu gebauten Bahnstrecke, welche sich aber an der still gelegten Eisenbahntrasse orientiert. Durch diese Hauptachse haben die Gazaner die Möglichkeit, sich schnell innerhalb der Grenzen fortzubewegen. Aber auch bei Öffnung der Grenzen- in die arabische Welt und Richtung Europa, wie wir im Folgenden noch erläutern werden.

Die beiden äußeren Stränge, von denen einer an der Küste und der andere zukünftig entlang des momentanen Grenzstreifens verlaufen soll, sollen als Achsen für den unmotorisierten Verkehr genutzt werden.

Dabei soll einmal die vorhandene Qualität des Strandes hervorgehoben werden, indem man diesen Bereich für die Öffentlichkeit zugänglich gestaltet, ihn durch Freizeit- und Sportangebote belebt und ihn vor allem als Laufstrecke sieht.

Auf dieser Art Strandpromenade wollen wir die Möglichkeit bieten das Land auf einer marathonlangen Strecke zu durchlaufen. Hier soll es aber auch möglich sein, zu surfen, zu baden oder auch zu spielen. Dafür sollen Sportflächen z. B. für Fußball, Volleyball und für das im Gazastreifen beliebte Parkour angeboten werden.

Der Strang an der Grenze zu Israel entlang stellt einen Verbindungs- und Erholungspfad in der reaktivierten Natur dar, in der auch landwirtschaftliche Flächen ihren Platz haben. Entlang von Zitrusgärten führt dieser weitere Mobilitätsstrang in Form eines Rad- und Fußweges von Norden nach Süden. Der Wadi zwischen Nuseirat und Gaza, sowie Entsatzungsanlagen, können dabei zur Wasserversorgung der Erholungs- und Landwirtschaftsgebiete genutzt werden.

Bezogen auf die Mobilität über die Grenze hinweg, spielt gerade der bereits erwähnte mittlere Strang eine wichtige Rolle.

Die Fortsetzung der Eisenbahnverbindung über die Grenze entstand an Anlehnung an die wohl legendärste Bahnverbindung Europas mit dem Nahen Osten- dem so genannten „Orientexpress“.

Wir verstehen die Eisenbahnverbindung im Gazastreifen als gedachte verlängerte Linie dieser ehemals von Paris bis nach Istanbul reichenden Bahn und somit könnte man sich in Zukunft auch vorstellen, dass dies eine Möglichkeit ist den Gazastreifen mit dem Ausland zu verbinden. Man könnte damit die Linie von Istanbul zum Gazastreifen über die touristisch attraktiven Städte Ankara, Damaskus, Beirut, Tel Aviv nach Gaza City verlängern und in den Süden bis nach Kairo weiterführen.



Abb.3: Streckenvergleich Gazastreifen

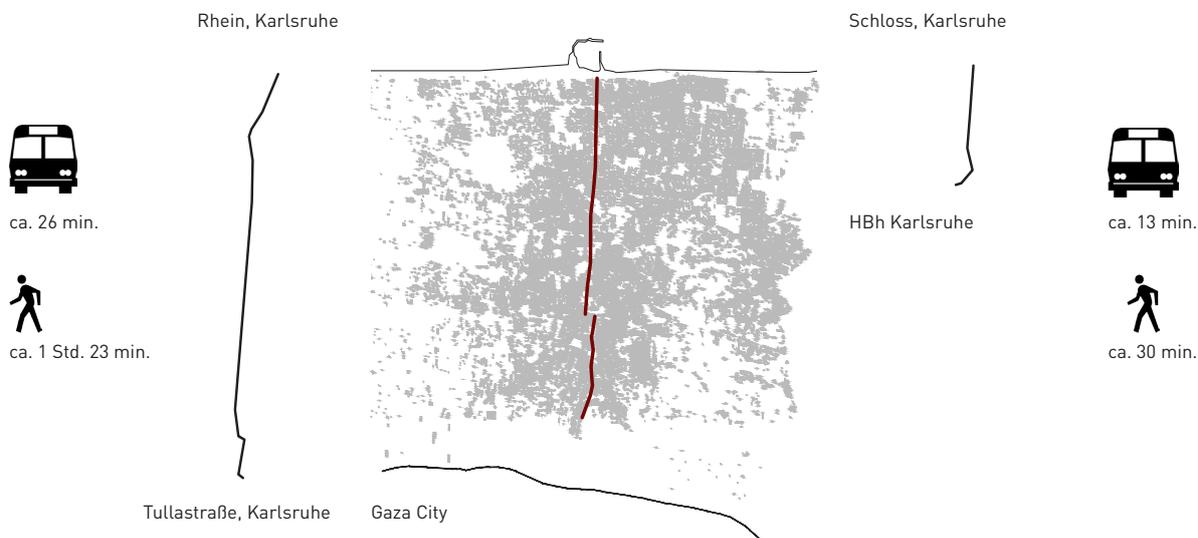


Abb.4: Streckenvergleich Gaza City

Mobilitätsstruktur

Diese Bahnlinie soll in den größeren Städten oder Ballungsgebieten des Gazastreifens, worunter bei uns die Flüchtlingslager fallen, Haltepunkte bekommen. Diese Haltestellen wären dann folglich in Bayt Lahiya, Jibaliya, Gaza City (mit drei Haltestellen: eine im Norden, eine im Zentrum und eine im Süden), Nuseirat/Bureij, Mughazi, Dayr al Balah, Khan Younis ebenfalls mit drei Haltestellen (Nord, Zentrum, Süd), Khirbat al-Adas und Rafah. Da-

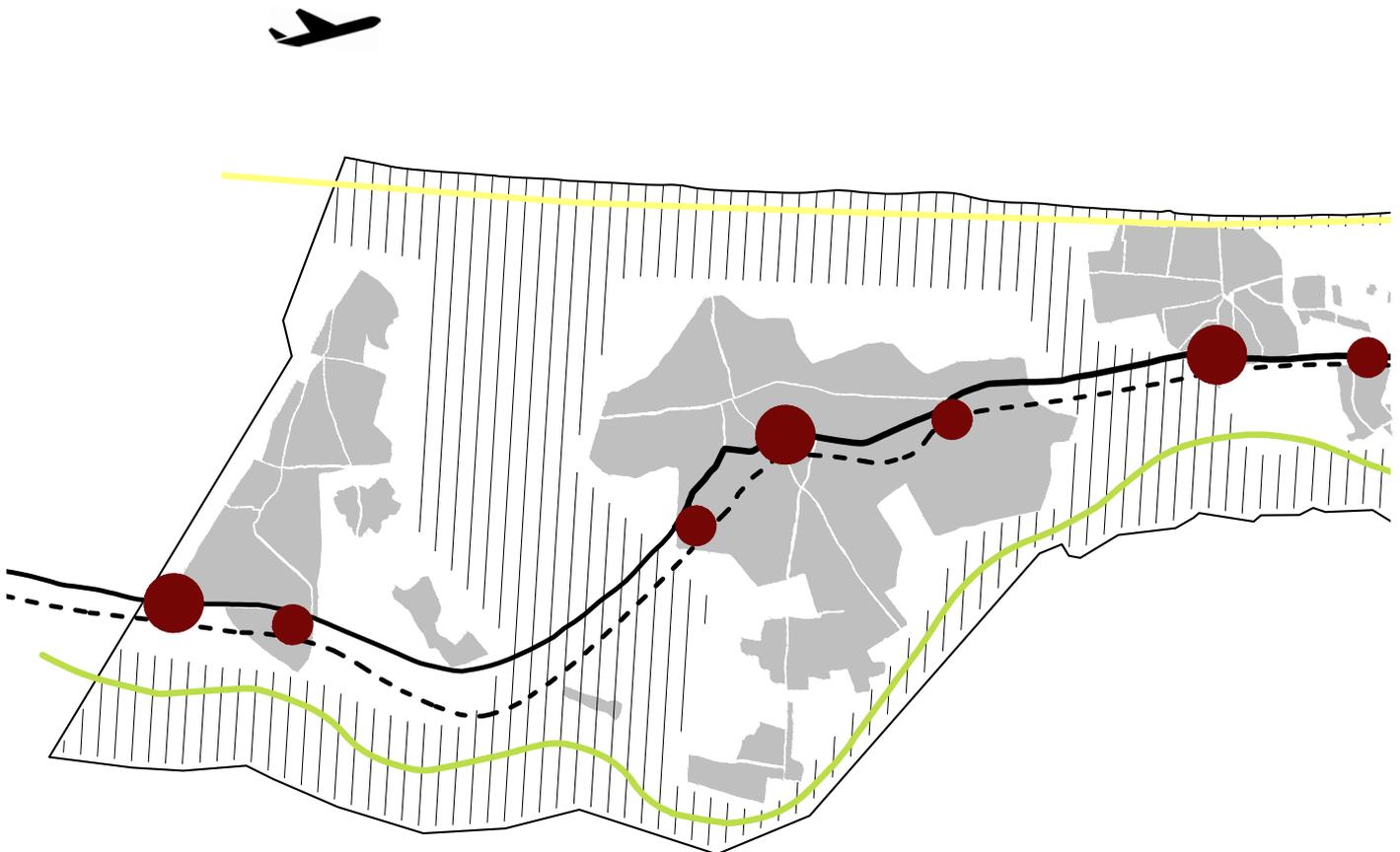
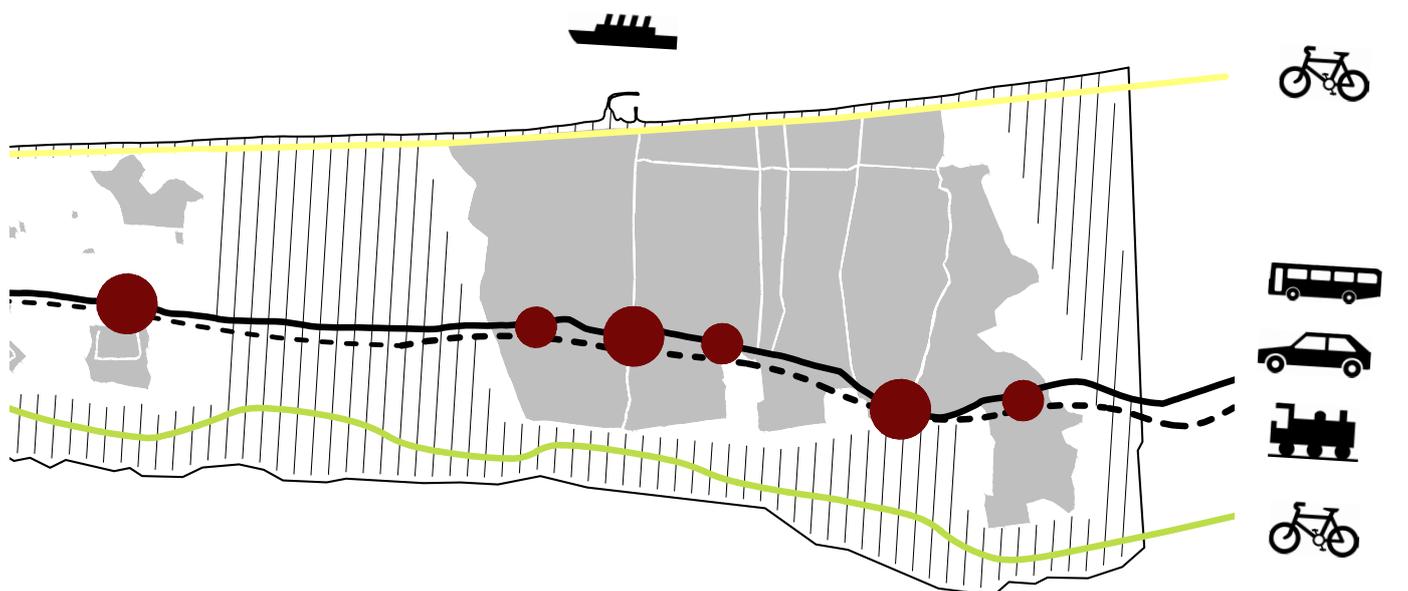


Abb.5: Übersicht der Mobilitätsachsen im Gazastreifen

bei würde diese Bahnlinie zugleich auch noch das Entwicklungspotential bietende Sinai-Gebiet durchqueren und erschließen. Um die Anbindung ins internationale Ausland durch weitere Verkehrsmittel zu ergänzen, könnten wir uns einen Flughafen auf ägyptischem Boden in Nähe der geteilten Stadt Rafah vorstellen. So soll dem Gazastreifen die Möglichkeit gegeben werden andere Länder auf dem schnellen Luftweg zu erreichen und sich aus der Isolation zu lösen. Dies wäre eine mögliche Lösung, die einerseits flächenschonend mit dem

nur 360.000 km² großen Gazastreifens umgeht und zugleich politische Konflikte umschiffet.

Geht man weiterhin davon aus, dass sich die politische Situation in Zukunft entspannt und die Seeblockade sich wieder lockert bzw. auflöst, wäre Gaza City ein weiterer wichtiger Mobilitätsstandort, der eine Verbindung ins Ausland schafft. In Form eines Wasserhafens könnte der Gazastreifen von hier aus mit dem Mittelmeer-raum verbunden werden. Hierfür könnte man den dortigen Hafen nutzen und ihn erneuern und ausbauen.



- Straße
- - - Eisenbahn
- Freizeitachse Strand
- Freizeitachse Grenze
- ▨ Grünfläche
- Hauptknotenpunkt
- Knotenpunkt

Abb.5. Mobilitätsstruktur

Verkehrs- und Versorgungsstruktur: Gaza City

Da Gaza City mit einer Fläche von 46 km² und einer Bevölkerungszahl von über 600.000 Menschen die bisher größte bestehende Stadt im Gazastreifen ist, haben wir Sie als Modellstadt für unser oben bereits erwähntes Versorgungsnetz gewählt. Außerdem sehen wir in den hier schon bestehenden Bildungseinrichtungen, wozu auch mehrere Universitäten gehören, ein Potential für das gesamte Land, das mit unserem Versorgungsnetz ausgebaut und unterstützt werden soll.

Dabei soll Gaza City von einem sensibel gespannten Netz öffentlicher Infrastruktur durchzogen werden, welches sich problemlos in die bestehende Stadtstruktur einfügt und unterschiedliche Versorgungseinheiten an den Haltestellen bietet. Die Art der Einrichtungen an den Haltestellen orientiert sich nach ihrer Funktion und der Lage im Stadtgebiet.

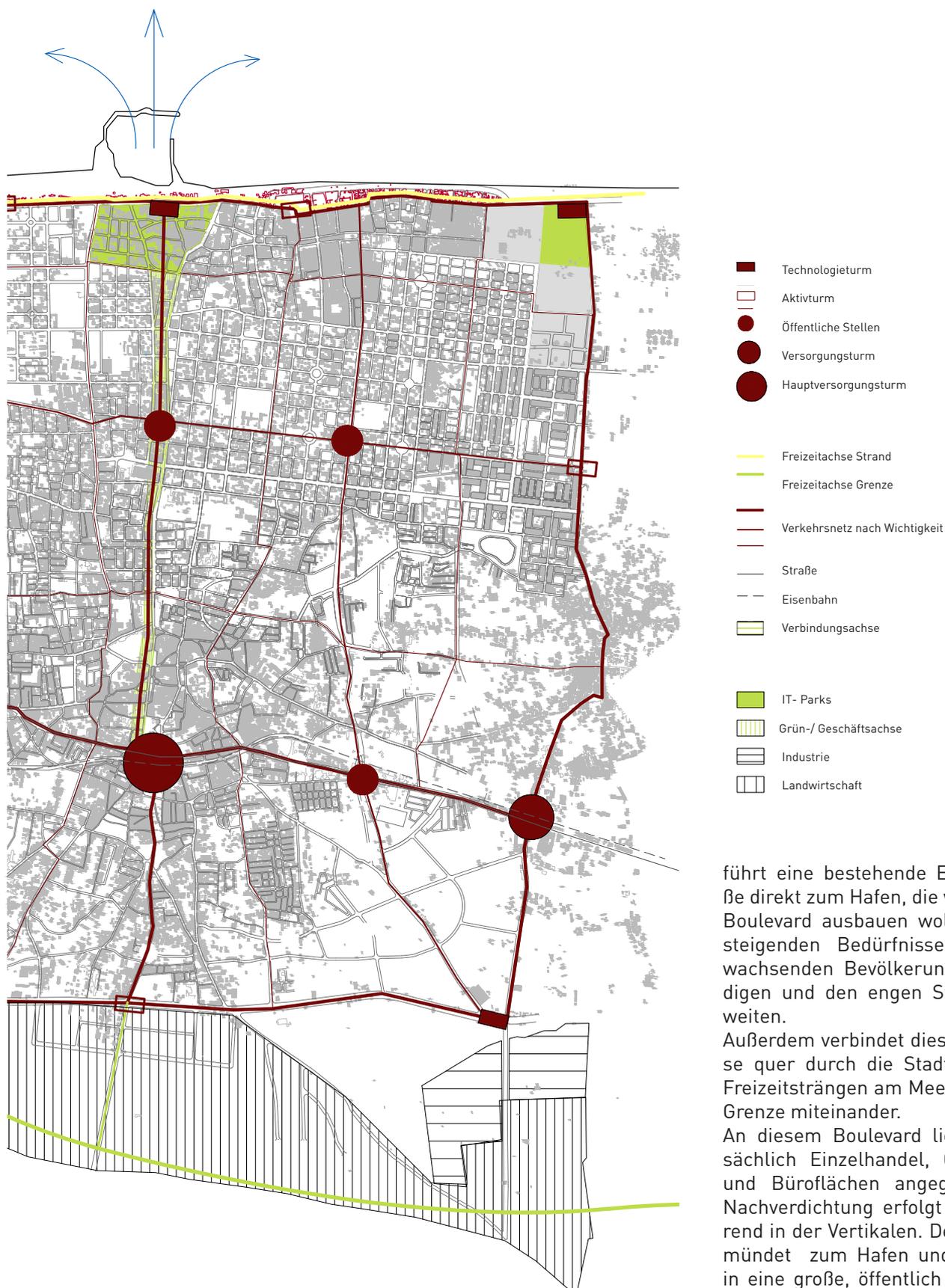
Das bedeutet, dass beispielsweise die „Aktiv- und Technologietürme“ mit ihren Freizeit- und weiteren Bildungsmöglichkeiten eher am Rande der Stadt liegen und dafür die Bereiche für „öffentliche Stellen“ eher das Zentrum umgeben. Jede Funktionseinheit hat ihre eigenen speziellen Einrichtungen und auch eine entsprechende Haltestellentypologie. Diese Verteilung der verschiedenen Einrichtungen im Stadtgebiet sorgt nebenbei für eine leichtere Orientierung für Außenstehende.

An die Haupthaltestellen (Knotenpunkte) unseres mittleren Mobilitätsstranges in Form der Bahnlinie schließen innerhalb der Stadt Busnetze an. Der öffentliche Verkehr soll dort durch regenerative Energien betrieben werden, z.B. in Kooperation mit dem Desertec-Projekt, aus dem man Strom für ein elektrisches Betreiben der Buslinie beziehen könnte. Von der zentralen Bahnhofstabelle



M 1: 20.000

Abb.6: Verkehrs- und Versorgungsstruktur Gaza City

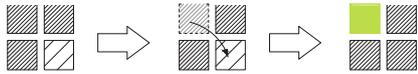


führt eine bestehende Einkaufsstraße direkt zum Hafen, die wir zu einem Boulevard ausbauen wollen, um die steigenden Bedürfnisse der stetig wachsenden Bevölkerung zu befriedigen und den engen Stadtraum zu weiten.

Außerdem verbindet diese Hauptachse quer durch die Stadt die beiden Freizeitsträngen am Meer und an der Grenze miteinander.

An diesem Boulevard liegen hauptsächlich Einzelhandel, Gastronomie und Büroflächen angegliedert. Die Nachverdichtung erfolgt flächensparend in der Vertikalen. Der Boulevard mündet zum Hafen und Strand hin in eine große, öffentlich zugängliche Grünfläche an dieser auch unsere westliche Freizeitachse entlang läuft.

IT- Park



Amman (Hauptstadt von Jordanien)

- Metropolregion Bevölkerungsdichte: 3143 EW/km²
- erwarteter Bevölkerungsanstieg bis 2025 von 2,8 auf 6,5 Mio Ew. insgesamt

Jerusalem

- Bevölkerungsdichte: 5768 Ew/km²

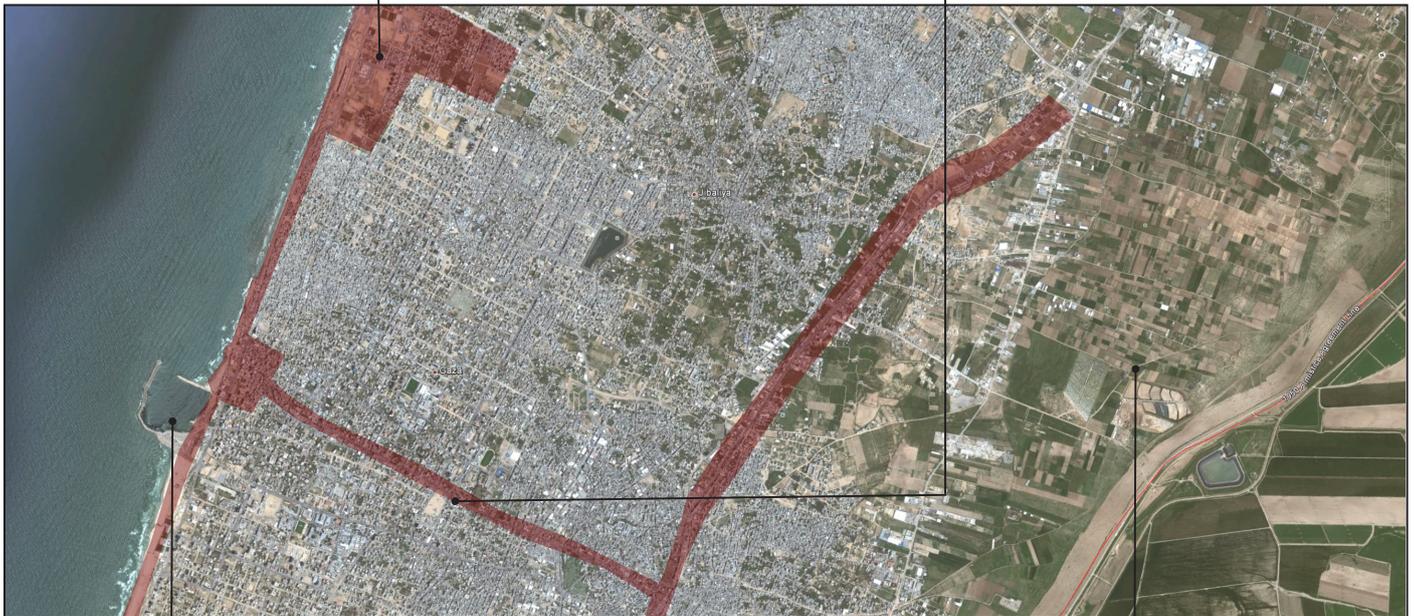
Boulevard



Gaza City

- beengter Straßenraum
- öffentlicher Raum weder funktional noch attraktiv

- Boulevard ansatzweise ausgebaut



Strand

Grünraum



Abb.7: Eingriffe Gaza City

An der Strandachse befinden sich auch die bereits erwähnten Aktivtürme. Wobei hier im Besonderen noch zu erwähnen ist, dass Sie von größeren Freiflächen umgeben sind. Diese sollen der Stadtbevölkerung ein Ventil in Richtung Meer geben. Diese Freiflächen sind von Gebäuden umgeben, die vor allem mit Büronutzung belegt sind. Wir haben drei Stellen in Küsten- bzw. Hafennähe hierfür vorgesehen.

Diese sogenannten IT-Parks, welche die großen Grünflächen säumen, stehen nach Feierabend der Öffentlichkeit zur Verfügung. Mit einer derartigen Doppelnutzung könnte man auch dauerhaft die Finanzierung größerer Freiflächen für die Öffentlichkeit ermöglichen. Außerdem würde sich bei Schaffung dieser IT-Parks direkt eine Möglichkeit ergeben, das geistige Potential der Gazaner wirtschaftlich zu nutzen.

Um die Umgebung für die Bevölkerung attraktiv zu gestalten und die Lebensqualität weiter zu steigern, soll der Bereich unmittelbar am Strand rückgebaut werden und ihr Erhalt gesichert werden.

Wegen des steigenden Meeresspiegels erscheint es darüber hinaus als unausweichlich, die Wohnbebauung nicht wie gehabt bis ans Meer zu führen. Um die Bewohner nicht aus ihrem gewohnten Umfeld zu reißen, werden sie in direkter Nähe umgesiedelt.

Die vorhandene Bebauung im Bereich des Beach Camps soll deshalb auf noch freie Fläche verlegt werden. Dazu bieten sich auf einem Stadtplan von Gaza City gefundene Bereiche im nördlichen Teil des Beach Camps an, die sich mehr in die Richtung des Landesinneren orientieren.

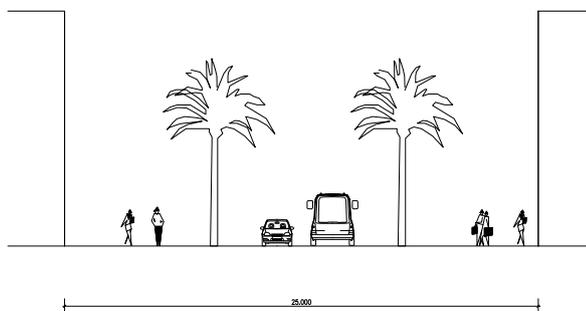


Abb.8: Schnitt Boulevard

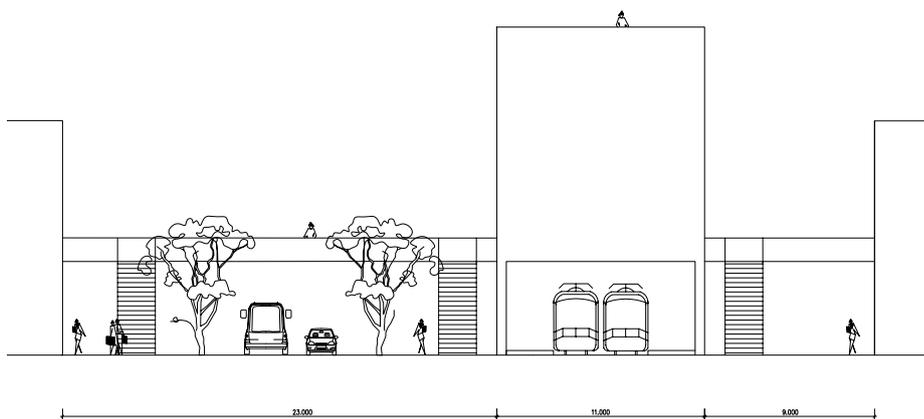


Abb.9: Schnitt Hauptversorgungspunkt

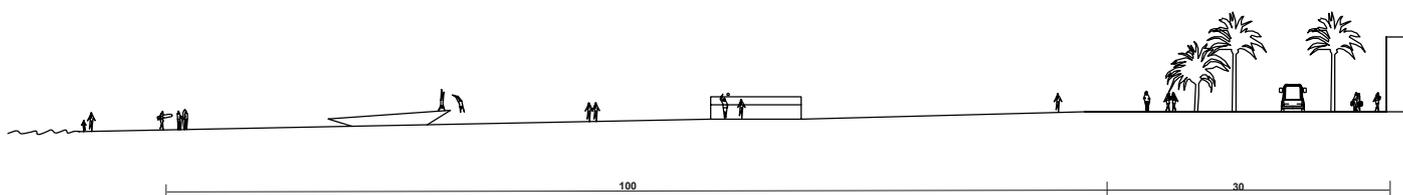
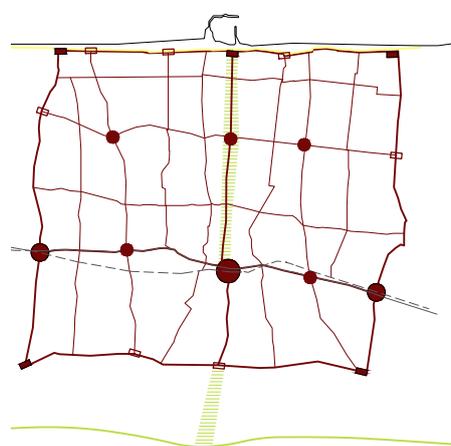
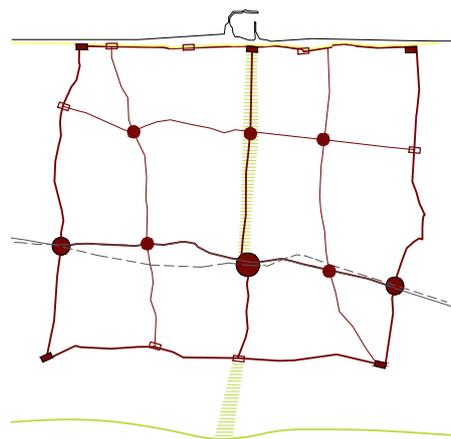
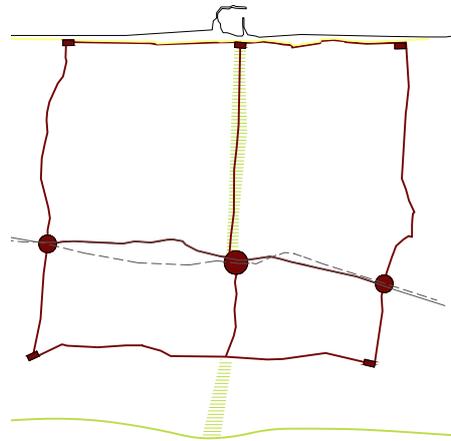


Abb.10: Schnitt Strand

Versorgungsnetz Gaza City

Das Verkehrsnetz, welches wir über Gaza City gespannt haben, wäre in ähnlicher Weise auch für andere Städte im Gazastreifen anwendbar. Immer im Hinblick auf eine individuelle Umgestaltung in Anzahl der Versorgungseinheiten und der genauen Platzierung. Mit diesem System könnte man die Bevölkerung gleichzeitig mit der Verkehrsanbindung und den öffentlichen Einrichtungen versorgen.



- Technologieturm
- Aktivturm
- Öffentliche Stellen
- Versorgungsturm
- Hauptversorgungsturm
- Freizeitachse Strand
- Freizeitachse Grenze
- Verkehrsnetz nach Wichtigkeit
- Straße
- Eisenbahn
- Verbindungsachse

Abb.11: Aufbau des Versorgungsnetzes Gaza City

Funktionsschema Haltestellen

Die zusätzlichen Nutzungen der einzelnen Knotenpunkte des Verkehrsnetzes

Hauptversorgungsturm

Versorgungsturm

Öffentliche Stellen

Technologieturm

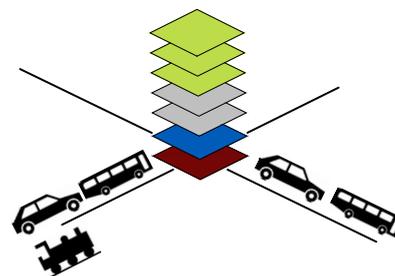
Aktivturm

HAUPTVERSORGUNGSTURM

Einzugsgebiet:
Gaza City (mit Beach Camp)
Anzahl: 1

Funktionen und Einrichtungen:
Arbeit: hier: Forschung (z.B. im Bereich urbane Landwirtschaft)
Versorgung: Gesundheitsservice z.B. Krankenhaus, ärztliche Versorgung

Verkehr: Bahnhof, Kreuzungspunkt des öffentl. Nahverkehrs
Bauliche Ausprägung: mehrstöckiges Gebäude über Verkehrsebene

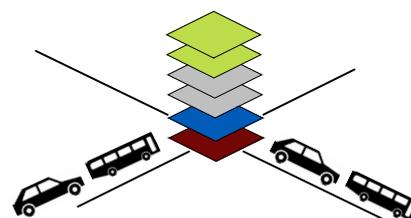


VERSORGUNGSTURM

Einzugsgebiet:
1/3 des Stadtgebiets
Anzahl: 2

Funktionen und Einrichtungen:
Arbeit: hier: Forschung (z.B. im Bereich urbane Landwirtschaft)
Versorgung: Gesundheitsservice z.B. Krankenhaus, ärztliche Versorgung

Verkehr: Bahnhof, Kreuzungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs
Bauliche Ausprägung: mehrstöckiges Gebäude über Verkehrsebene

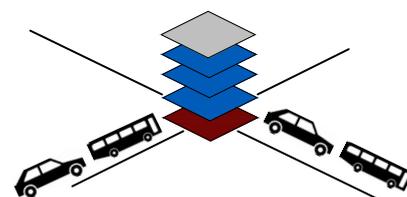


ÖFFENTLICHE STELLEN

Einzugsgebiet: 1/5 des Stadtgebiets
Anzahl: 5

Funktionen und Einrichtungen:
öffentliche Behörden: städt. Verwaltungseinrichtungen, Arbeitsamt, Sozialamt, Kinderbetreuung/Kinderheime
Versorgung: Soziale Anlaufstellen, ärztliche Versorgung, Psychologische Betreuungsstellen, Läden des öffentlichen Bedarfs

Verkehr: Kreuzungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs
Bauliche Ausprägung: öffentlicher Platz mit Haltestelle und Gruppierung

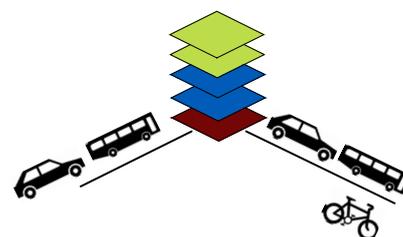


TECHNOLOGIETURM

Einzugsgebiet: 1/5 des Stadtgebiets
Anzahl: 5

Funktionen und Einrichtungen:
Arbeit: Büros
Bildung: Bibliothek, EDV-Räume

Verkehr: öffentlicher Nahverkehr, Fahrradwege (Strandpromenade)
Bauliche Ausprägung: mehrstöckiges Gebäude an Verkehrsebene bzw. an Strandpromenade

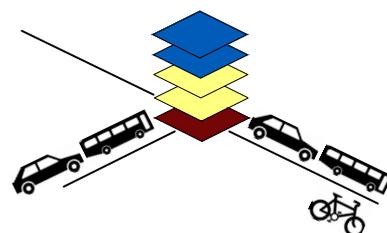


AKTIVTURM

Einzugsgebiet: 1/7 des Stadtgebiets
Anzahl: 7

Funktionen und Einrichtungen:
Freizeit: Sporträume, Gastronomie, Treffpunkte/Räume für Vereine, Kulturzentrum
Bildung: Bibliothek, EDV-Räume, Räumlichkeiten für VHSähnliche Veranstaltungen

Verkehr: öffentlicher Nahverkehr, Fahrradwege (Strandpromenade)
Bauliche Ausprägung: mehrstöckiges Gebäude an Verkehrsebene bzw. an Strandpromenade



- Urbane Landwirtschaft
- Versorgung
- öffentliche Einrichtungen
- Verkehr

Abb.12: Funktionsschema Haltestellen

Typologie Haltestellen

Aktiv und Technologie

Diese Haltestellen liegen meist an Randpunkten des Verkehrsnetzes. Es können einfache Eckgebäude sein, an die sich die Haltestellen anschließen. In dem Gebäude befinden sich dann die entsprechenden Nutzungen des Technologie- bzw. Aktivturms.

Hauptversorgung und Versorgung

Da die Versorgungspunkte auf der Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung liegen, bietet es sich hier an eine eher punktförmige Haltestelle zu gestalten. Die Haltestelle soll sich dabei im Erdgeschoss befinden und weitere Funktionen darüber gestapelt werden, um an diesem verkehrstarken Punkt nicht mehr Fläche wie nötig einzunehmen.

Außerdem bieten sich hohe und weithin sichtbare Gebäude an, um an diesen Stellen Orientierungspunkte auf der Mobilitätsachse zu schaffen.

Öffentliche Stellen

Hierfür haben wir für die Haltestelle die Form eines Platzes gewählt, welcher von öffentlichen Funktionen und Anlaufstellen für die Bevölkerung, aber auch mit alltäglichen Versorgungseinheiten wie kleineren Läden des täglichen Bedarfs gesäumt ist.

In Anlehnung an die arabische Kultur, zu der das gemeinschaftliche Leben und damit verbundene Plätze im Stadtleben gehören, soll hier öffentlicher Raum entstehen, der Möglichkeiten für Treffpunkte bietet und zugleich von wichtigen und nützlichen Funktionen umgeben ist.

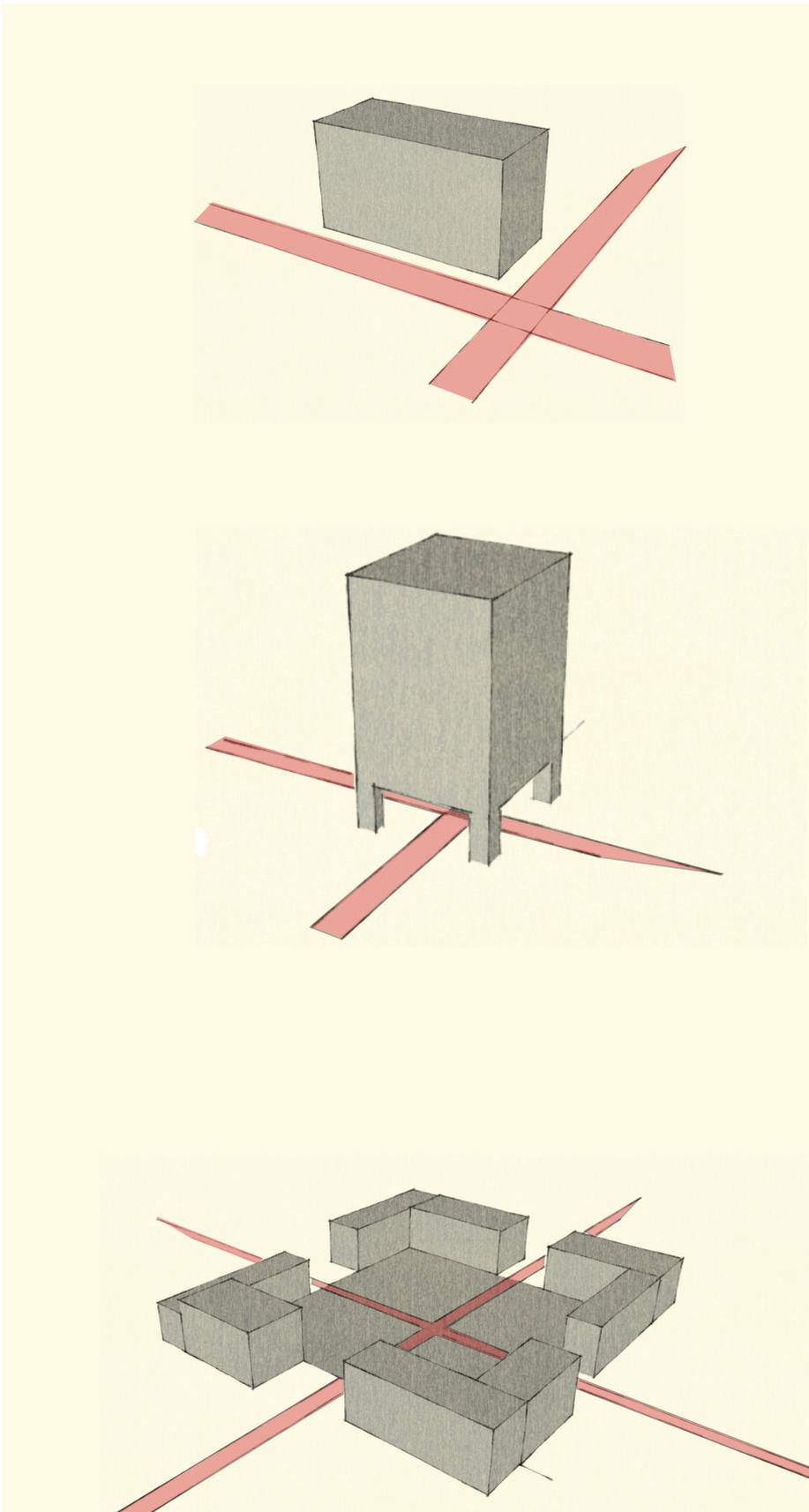


Abb.13: Typologie Haltestellen
Charakter und bauliche Ausprägung

Masterplan

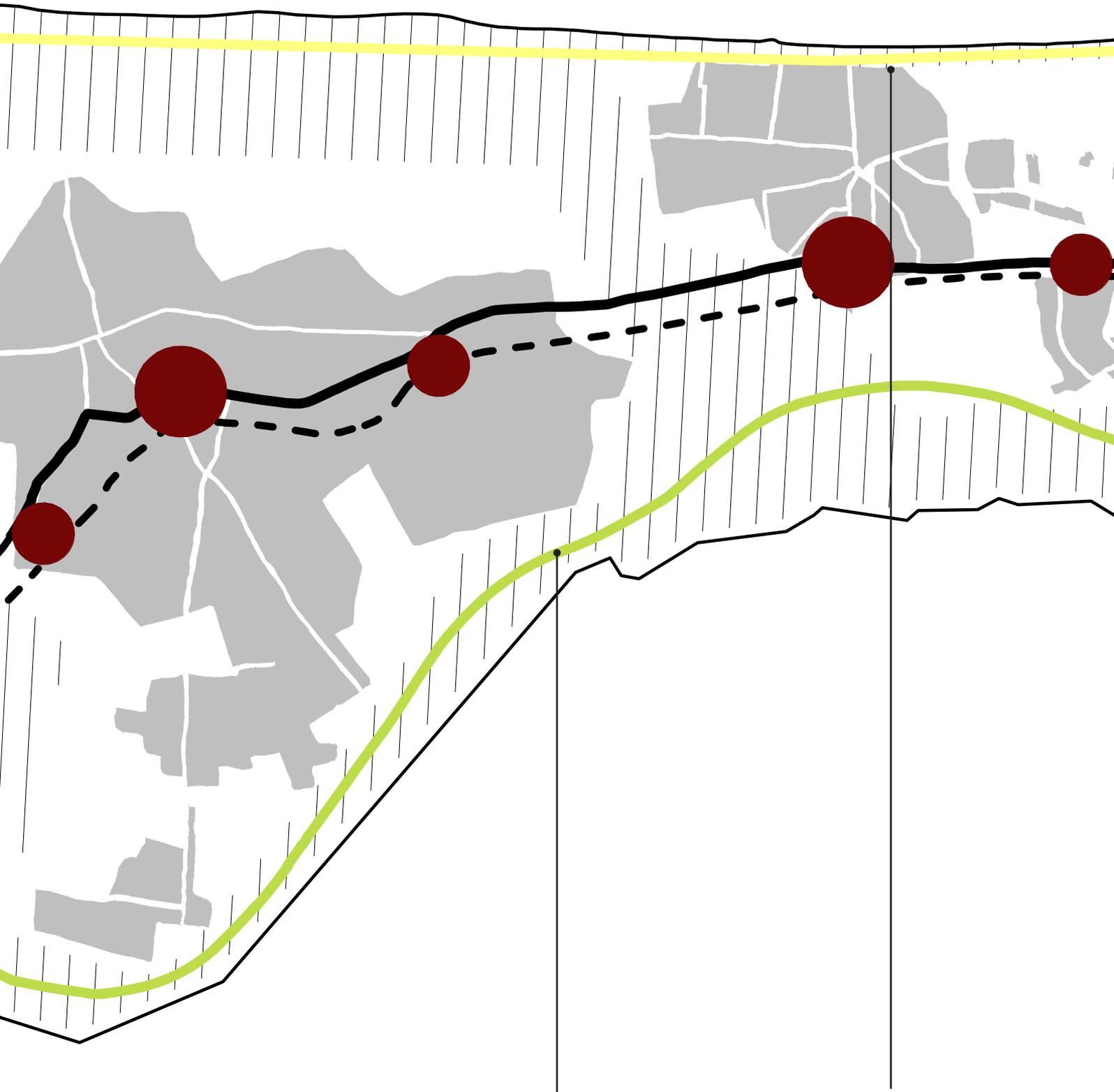
Übersichtskarte Go Gaza

Auf der folgenden Doppelseite befindet sich eine Übersichtskarte mit den großen und kleinen Eingriffen, die helfen sollen, die Mobilität im Gazastreifen zu stärken.



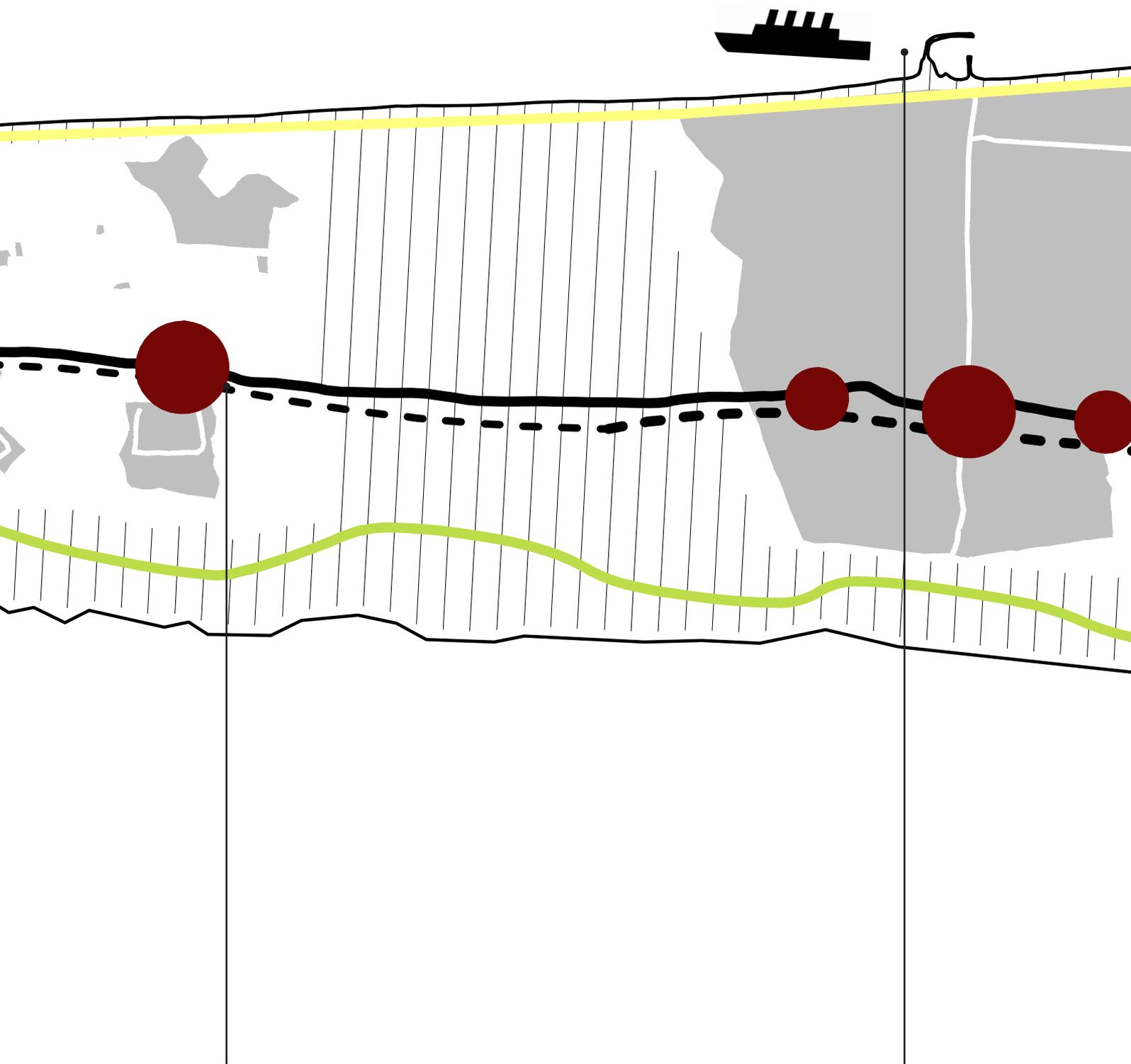
renaturierte Flächen in der heutigen Pufferzone und in den gerodeten Gebieten zwischen den Ballungsräumen - hier sollen Erholungs- und Landwirtschaftsflächen entstehen und erhalten werden

Ein Flughafen auf ägyptischem Boden in Grenznähe ermöglicht eine schnellere internationale Anbindung



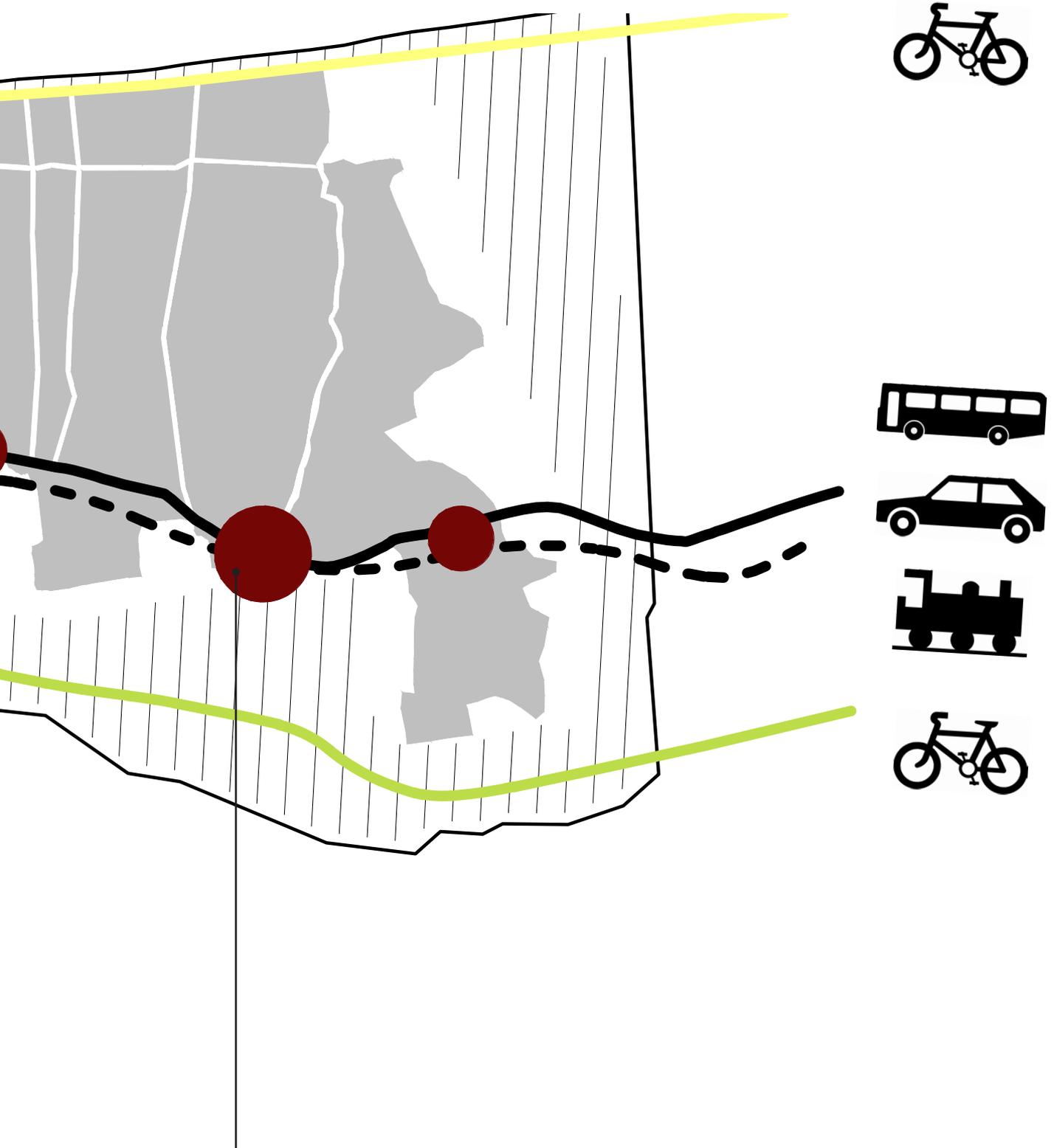
Die Fahrradstrecke soll durch die heutige Pufferzone verlaufen

Der Strandbereich wird aufgewertet und steht der Öffentlichkeit für Freizeit und Sport zur Verfügung



Bei der mittleren Mobilitätsachse laufen öffentlicher und privater Verkehr parallel. Ein Busnetz knüpft jeweils an die Haltestellen an. Der Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel sollte in Kooperation mit dem Desertec-Projekt auf Basis von regenerativen Energien erfolgen.

Der ehemalige Seehafen wird instandgesetzt und schafft neue Möglichkeiten für Handel und Tourismus



An den Knotenpunkten entlang der Mobilitätsachse, sowie auch an ausgewählten Haltestellen entlang der Buslinien, sollen sich zahlreiche öffentliche Einrichtungen ansiedeln. So soll vor allem auch der Bildungs- und Gesundheitssektor gestärkt werden.

Die Eisenbahnstrecke verbindet den Gazastreifen mit dem Rest der Welt in der gedachten Verlängerung der Strecke des ehemaligen Orient Express.

Abb.14: Übersichtsplan