

Tel Aviv – Jaffa

Carola Dietrich, Henric Schmitt

Diplom WS 1999/2000
Universität Kaiserslautern
Baukonstruktion I und Entwerfen

Michel Foucault beschreibt in seinem Aufsatz 'Über andere Räume' einen Zustand, den er als Heterotopie bezeichnet.

Um diesen Begriff zu erläutern, bedient er sich des Bildes des Gartens, welches einer Interpretation des heutigen Tel Avivs sehr nahe kommt. Der Garten, ein heterotoper, gegensätzlicher Ort, besitzt die Fähigkeit, an einem realen Ort eine Vielzahl unterschiedlicher Räume zu vereinen. Im Orient repräsentiert der traditionelle Garten die vier Erdteile, eine Art Mikrokosmos der Welt. Der Orientteppich ist ein transportabler, im Raum beweglicher Miniatur-Garten. Er steht für die Gesamtheit einer Kultur, die man mit sich bringt, wenn man in einer neuen Welt siedelt.

Nach der Veröffentlichung Theodor Herzls politischen Konzepts des Zionismus 1896 in Basel stieg die Zahl der nach Palästina immigrierenden Juden stark an. Sie siedelten anfangs in unmittelbarer Nachbarschaft zu Jaffa, der alten arabischen Stadt, die bereits 1600 vor Christus gegründet wurde. Im Jahre 1887 entstand Neve Zedek, die erste jüdische Siedlung außerhalb der Stadtgrenze Jaffas. Diese und andere frühe Siedlungen orientierten sich architektonisch an den Wohnstandards ihrer arabischen Umgebung; mit steigender Einwandererzahl erfüllten sie jedoch nicht mehr die hygienischen und ästhetischen Anforderungen der neuen Siedler. 1906 wurde die Wohnungsbaugesellschaft 'Achuzat Bayit' (Hausbesitz) gegründet. Es war ihre Aufgabe, eine neue hebräische Stadt in einem gesunden Umfeld außerhalb der Stadtmauern Jaffas zu erbauen.

So begann 1909 der Bau der Stadt Tel Aviv unter der Schirmherrschaft Achuzat Bayits. Ihr Name, Hügel des Frühlings, wurde dem utopischen Roman Theodor Herzls, 'Altneuland', entnommen und ins Hebräische übersetzt, Tel Aviv wurde bald das Hauptziel der zionistischen Einwanderung – das erste gebaute Manifest des Zionismus.

Umgeben von der Aura des absoluten Neubeginns sollte Tel Aviv eine Gartenstadt werden. Viele der jüdischen Einwanderer waren durch die Lektüre Camillo Sittes und Ebenezer Howards beeinflusst, außerdem harmonisierte das Modell der Gartenstadt mit der zionistischen Vision des neuen Juden. Es entsprach dem Ideal einer sozialistischen Gesellschaft. Weit entfernt von den Ghettos in Europa sollte eine Stadt der Klarheit und

Frische entstehen, die absolut keine Ähnlichkeit mehr hatte mit den ungesunden Vororten Jaffas. Bis dahin war es noch ein langer, beschwerlicher Weg, der mit dem Abtragen der Dünen begann.

Tel Aviv wurde seit Gründung der Stadt nicht auf Basis eines städtebaulichen Gesamtkonzepts oder Masterplans erbaut, sondern ständig mit neuen urbanistischen Ideen konfrontiert. Der bedeutsamste anfängliche Aspekt war jedoch, einen Gegenpol gegenüber der arabisch-ottomanischen Geschichte zu errichten, die sich architektonisch in Jaffa manifestierte. Nach Arthur Rubins Beschreibung im Jahre 1925 wurde von Anfang an Europa in Palästina implantiert.

1914 zu Beginn des ersten Weltkrieges bestand Tel Aviv aus 182 Häusern. Mit der wachsenden Einwandererwelle stieg die Zahl bis 1920 auf 600. Zu diesem Zeitpunkt gab es immer noch kein städtebauliches Konzept, jeder baute sozusagen wie er wollte. Richard Kauffman, Zionist, ausführender Architekt und Städtebauer beschwerte sich damals: "Diese Stadt ist so vollkommen ohne einen Plan entstanden! Hier eine Straße und da eine Straße – einfach was den Leuten gerade in den Kopf gekommen ist. Nicht eine einzige große Geste im Entwurf der Straßen, kein Zusammenhang!" Die Gartenstadt-Idee schien vergessen.

1921 beschloß die britische Mandatsregierung, daß Tel Aviv von Jaffa unabhängig werden sollte. Die Stadt hatte bereits 3 000 Einwohner, und die Gemeinde war der Überzeugung, daß die Stadtentwicklung in Zukunft einem übergeordneten städteplanerischen Konzept folgen müsse und nicht länger als eine zusammenhangslose Assemblage von Vororten wachsen dürfe. 1925 wurde der schottische Städteplaner Patrick Geddes mit einem Masterplan beauftragt; er war seinerzeit einer der stärksten Vertreter der Gartenstadt-Idee. Sein Plan für Tel Aviv basierte auf der Erweiterung der Stadt in Richtung Norden, bis zum Yarkon Fluß.

Geddes stellte sich Tel Aviv als eine Art Übergang zwischen den dichten europäischen Städten und der ländlichen Erneuerung Palästinas vor. Der Plan sah eine Anzahl von Parks vor, und Geddes integrierte ein Fußwegesystem, das die Einfamilienhäuser miteinander verband. Die Häuser orientierten sich nach Westen, um von der frischen Meeresebrise zu profitieren.



Rothschildboulevard, 30er Jahre



Haus Levy, 1934 - 35

Der Plan wurde jedoch nie konsequent realisiert: Nach seiner Veröffentlichung 1926 änderten Architekten die vorgesehene Bebauung in freistehende dreigeschossige Mehrfamilienhäuser. Es wurden keine Parks angelegt, da zahlreiche private Eigentümer sich weigerten, ihr Land für diesen Zweck zur Verfügung zu stellen. Geddes hatte auch keine öffentlichen Plätze vorgesehen; Dizengoff Platz, am südlichen Ende der Haupteinkaufsstraße Tel Avivs, ist eine Ausnahme. Anscheinend machte er auch keinen eindeutigen Vorschlag für eine Verbindung von Stadt und Meer. Mit Ausnahme eines holzstegartigen Straßenabschnittes endeten alle Ost-West Straßen direkt am Strand.

Bis heute ist der Geddes Plan der einzige Masterplan, der jemals für Tel Aviv entworfen wurde.

In den 20er Jahren wurde nicht nur über den Städtebau Tel Avivs nachgedacht, viele Architekten machten Vorschläge für einen hebräischen oder jüdischen Baustil: "Die kulturelle Vielfalt der Architekten, die nun in ihr Heimatland zurückgekehrt waren, reflektierte das weltweite Kaleidoskop der Diaspora, überlagert mit dem anhaltenden Kern jüdischen Glaubens und Tradition."

Einige Architekten versuchten, orientalische Elemente mit der Architektur ihrer bisherigen Heimatländer zu vermischen, um einen charakteristischen jüdischen Stil zu kreieren. Das Ergebnis war eklektisch: eine Art Neo-Orientalismus oder später Jugendstil überlagert mit Art Deco. Andere, ebenfalls auf der Suche nach einer lokalen Identität, fanden Inspiration im Neoklassizismus Südfrankreichs oder Italiens, im Glauben, daß dieser am angemessensten sei für ein Mittelmeerland. Der International Style oder Bauhaus Stil, wie man ihn heute in Israel bezeichnet, wurde letztendlich charakteristisch für Tel Aviv.

Ende der 20er Jahre hatte Tel Aviv 50 000 Einwohner, ein Drittel der jüdischen Bevölkerung Palästinas. Bis 1935 wuchs die Zahl – mit dem Aufstieg des Nationalsozialismus in Europa – auf 120 000 an.

Viele der Architekten unter den Immigranten waren mit der Moderne vertraut. In dieser Phase wurde Architektur charakteristisch für Tel Aviv, und die Stadt erhielt den



Ditzengoff Platz



Eckhaus am Ditzengoff Platz



Haus Engel, 1933

Namen 'Die Weiße Stadt'. Ze'ev Rechters Haus Engel am Rothschild Boulevard führte die Pilotis-Mode ein, bei der ein klarer Bezug auf Le Corbusiers fünf Punkte sichtbar wird.

Der optische Eindruck schwarzer Linien in einer weißen Fläche durch tiefe, die Fenster verschattende Balkone und schwungvolle runde Ecken sind beispielhaft für den Einfluß der Moderne und ihrer prägenden Architekten wie z.B. Erich Mendelsohn. Gesellschaftsorientierte Modelle von Walter Gropius, Bruno Taut oder Ernst May beeinflussten den Entwurf größerer Wohnkomplexe für die Arbeiterklasse, wie den ersten sozialen Wohnungsbau des Architekten Arie Sharon.

Sowohl im Wohnungsbau wie in der Entwicklung öffentlicher Gebäude kann Tel Aviv in seiner Konsequenz mit der Weißenhof-Siedlung verglichen werden. Im Gegensatz zu den Ursprungsländern der Moderne, wo nur einige wenige Siedlungen und Gebäude entstanden, ist Tel Aviv die erste Stadt, die fast komplett im International Style erbaut wurde. Er hat Symbolcharakter, sowohl für die Entstehung eines jüdischen Staates, als auch für Israels frühen Ausdruck vom Selbstverständnis einer Nation.

Daß die Moderne eine so große Anziehungskraft für viele jüdische Architekten hatte, liegt wohl darin begründet, daß es der Stil eines Nichtortes war und sich besonders für Menschen eignete, denen über Jahrhunderte ein Ort verweigert wurde.

Er befreite sie von dem Gedanken, notwendigerweise an einen Ort gebunden zu sein, und versöhnte sie mit ihrem Schicksal. Betrachtet man diese Erfahrung, so war es der adäquate Ausdruck für den kühnen Versuch, eine Heimat zu schaffen.

Nach der Staatsgründung Israels 1948 stieg der Bedarf an Wohnraum für die große Zahl der Immigranten immens. 1949/50 wurde Jaffa eingemeindet, von Tel Aviv vereinigt.

Mit Beginn der 60er Jahre wurden in einigen Teilen der Stadt freistehende, stark von Amerika beeinflusste Gebäude und Hochhäuser errichtet. Sie veränderten den Maßstab und das Erscheinungsbild der Stadt radikal. Die scheinbare Willkür, mit der diese Baukörper im Gewebe der Stadt platziert sind, läßt ahnen, daß Tel Aviv eine sehr junge Stadt ist. Man kann sie nicht mit den Städten Europas

vergleichen, die auf der Basis eines Netzwerkes von Achsen mit einem System klar differenzierter öffentlicher Räume erbaut wurden.

Gegen Ende der 60er Jahre gab es mehrere Versuche, sowohl architektonisch als auch städtebaulich, die Stadt mit dem Meer zu verbinden, da die Erholung am Strand ein Ausgleich für die fehlenden innerstädtischen Plätze war. Das Problem der Trennung von Stadt und Meer reicht bis in die 30er Jahre zurück. Bereits damals betonte der Architekt Richard Kauffmann, wie wichtig die Nähe zum Meer als Licht- und Luft-Reservoir für die Stadt sei. Sein Vorschlag war, die bestehenden topographischen Bedingungen – die Dünenlandschaft – als eine Weiterführung des Strandstreifens zu integrieren und sie als Park oder Strandboulevard zu nutzen.

Später wurden die Dünen jedoch an private Investoren verkauft und schnell zum verführerischen Spekulationsobjekt. Das Terrain wurde abgetragen und fünfzehngeschoßhohe Hotels darauf errichtet. Die Reihe der Hotels bildet eine gigantische Mauer, die die Stadt von ihrer Frischluftversorgung abschneidet.

Auch während der 80er Jahre gab es vereinzelte Versuche, einen weiteren Strand oder eine Art Strandpromenade vom Meer zurückzugewinnen.

Heute ist der Strand ein beliebter Treffpunkt für junge Leute. Jedoch wird die Erschließung des gesamten nördlichen Teils durch die Zu- und Ausfahrten der Hotelkomplexe blockiert. Eine vernünftige Verbindung zum Meer existiert in diesem Bereich der Stadt nicht. Der Hotelgürtel hat sich mittlerweile ziemlich weit nach Süden fortentwickelt, und es existieren bereits Pläne, ihn weiter nach Jaffa auszubauen.

Seit Tel Aviv und Jaffa eine Gemeinde bilden, ist der Gedanke, irgendwann ganz von Tel Aviv verschlungen zu werden, eine Bedrohung für die arabischen Einwohner Jaffas. Paradoxerweise werden sie zunehmend in vordergründig attraktivere Neubauten umquartiert, da die alten arabischen Häuser in Strandnähe zur beliebtesten Wohngegend der Kunst- und Architekturszene Tel Avivs geworden sind.

Während der territorialen Manifestation des israelischen Staates konzentrierten sich die Bauaktivitäten auf die Vororte im Norden und Nordosten Tel Avivs; Satellitenstädte entstanden. Durch den Rückgang der Bevöl-

kerung während der 70er und 80er Jahre wandte sich das Interesse wieder den innerstädtischen Quartieren zu: Gewerbegebiete und Büros etablierten sich in den Wohngebieten im Stadtkern. Durch die radikale Räumung von Büroflächen konnte die Gemeinde Wohnraum für junge Leute zur Verfügung stellen. Ältere Quartiere wurden renoviert und sind mittlerweile wegen ihres architektonischen Erbes sehr begehrt. Neve Zedek, mit fast einhundert Jahren die älteste Wohnsiedlung Tel Avivs, ist seit einiger Zeit der Stadtteil mit den höchsten Mieten und Schwerpunkt der Kunst- und Cafészene. Insgesamt hat sich das Bild der Innenstadt von einer Ansammlung von Häusern zu einem pulsierenden urbanen Zentrum gewandelt.

Tel Aviv wird wegen der kontinuierlichen Bautätigkeit oft als 'die unfertige Stadt' beschrieben. Ob darin wirklich eine einzigartige Schönheit liegt, ist fragwürdig. Langzeitplanungen sind in Israel aufgrund der politischen Situation problematisch, fast unmöglich.

In Tel Aviv ist die Nachfrage nach Wohnraum wieder ein akutes Thema, allein durch die weiter ansteigende Einwandererzahl, besonders aus Rußland. Die Stadt hat heute einschließlich der angrenzenden Gemeinden 2,3 Millionen Einwohner, obwohl im Stadtkern nur ca. 300 000 Menschen leben.

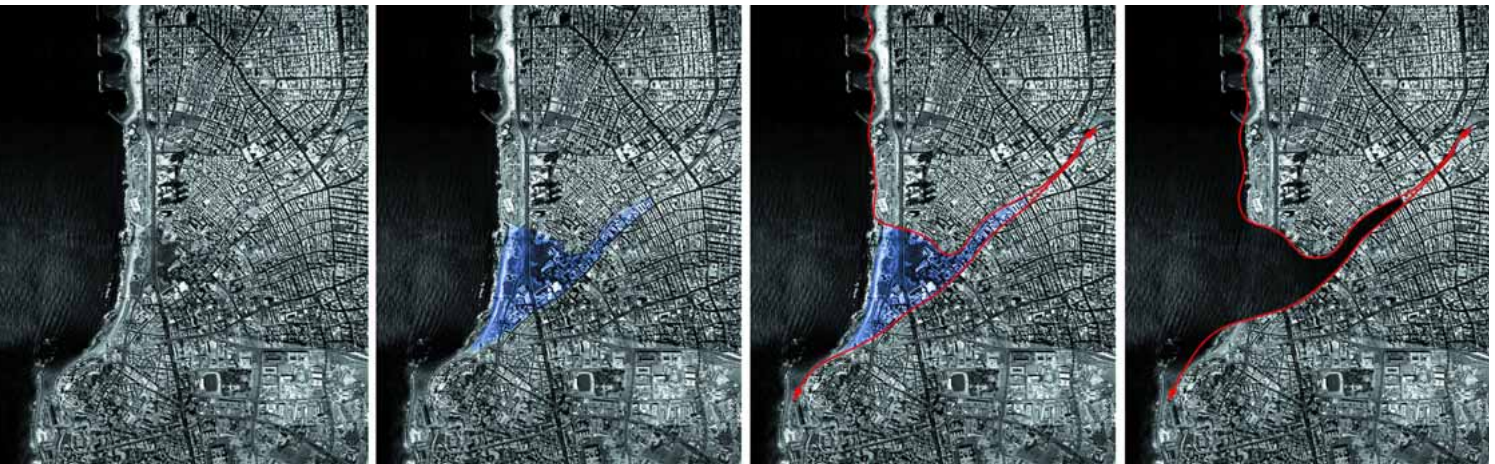
Großmaßstäbliche Projekte und megainfrastrukturelle Konzepte sind tief im modernistischen Ethos des Zionismus verwurzelt. Die Affinität zu fast utopischen Strategien tritt häufiger bei bestimmten Planungen in Erscheinung.

Neben Israels fragwürdiger Siedlungspolitik brachte die extreme politische und demographische Situation der letzten Jahrzehnte beispielhafte Vorschläge idiosynkratischer Planung hervor: Einen Kanal vom Mittelmeer zum Toten Meer, das Austrocknen der Seen im Norden für landwirtschaftliche Nutzflächen oder den noch nicht so alten Entwurf einer Hochstraße, die Westbank und Gaza-Streifen verbinden sollte, ohne das dazwischenliegende jüdische Territorium zu berühren.

Die Vermarktung, Transformation und der Mißbrauch des Landes – der Landschaft Palästinas – spielt eine tragende, bisweilen tragische Rolle in der Geschichte Israels.

Unser Projekt beschäftigt sich mit der besonderen Situation zwischen Tel Aviv und Jaffa – einer Übergangszone zwischen der 'neuen' und der 'alten' Stadt – heute ein leerer und ungenutzter Ort. Die Grenzen dieser Fläche markieren verschiedene, miteinander im Wettstreit liegende Zustände von Urbanität, die darauf warten hinüberzuschreiten, um schließlich das 'Niemandland' zu besetzen. Der Rand, von dem aus sich die modernistische Stadt aus dem levantinischen Gewebe der alten Stadt Jaffa entwickelt hat, markiert die südliche Grenzlinie des beplanten Areals. Unsere Arbeit basiert auf der in sich widersprüchlichen Strategie, daß eine Zusammenführung der beiden Städte sich besser durch eine Trennung ergeben könnte, daß Zerlegen letztendlich und paradoxerweise einer (Ver)Einigung dienen könnte. Im besten Fall einem friedvollen Nebeneinander.

Eine negative Form, aus dem Stadtgewebe herausgeschnitten, verbindet die eine Seite über eine Wasserbarriere mit der anderen. Das Wasser durchdringt die Küstenlinie und holt die Stadt direkt ans Meer. Das subtrahierte Land wird an die Ränder der neuen Küstenlinie angelagert, erweitert den öffentlichen Raum und erschließt den Strand.



Nord-Süd-Autobahn

das Areal

284 700 qm ...

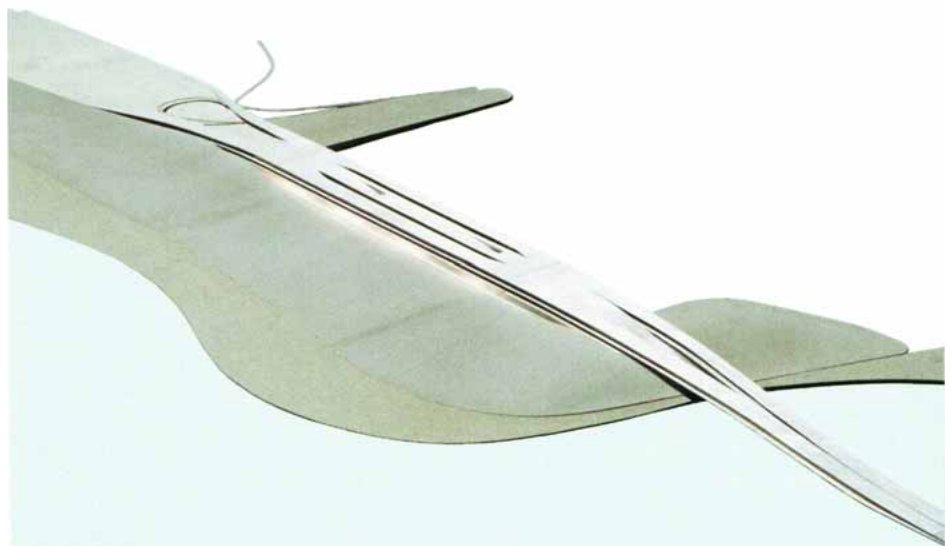
... durch Wasser ersetzt



Die Struktur gliedert sich in vier miteinander verbundene Hauptbereiche:
Der Norden besteht aus einem Programmrückgrat, das zwischen den Shoppingmalls der Hotelerdgeschosse und

der neuen, großzügigen Parklandschaft davor vermittelt.
Die Brücke bildet die Verlängerung des Programms über dem Wasser und der darüber verlaufenden Nord-Süd-Straße.

Linke Spur, nach Süden zum Strand orientiert: Shopping, Kasino, Bars, Nachtclubs, Restaurant mit Seeblick, Indoor-Erholung; Mittelzone: drei Parkdecks; rechte Spur, nach Norden zu den Hotels orientiert: Einzelhandel, Gewerbe, Büros



Aus der konstruierten Situation des 'Deltas' leitet sich eine neue urbane Infrastruktur her, die den Übergang zwischen den beiden Städten überzeichnet. Der Entwurf integriert ein neues Konzept für den Automobil- und Fußgängerverkehr und eine Vielfalt von Programmen, die in diesem Bereich der Stadt relevant sind: Parken, Wohnen, Gewerbe- und Büroflächen, Hotels, Restaurants, Shopping. Die Programmverteilung orientiert sich an den jeweiligen Randbedingungen des Deltas. Der Stadtteil Neve Zedek befindet sich nunmehr direkt am Meer mit einem vorgelagerten kleinen Yachthafen, während der angrenzende Park die direkte Verbindung zum Strand ist.

Die Größe und Form des Deltas im Verhältnis zu anderen existierenden Projekten verleiht ihm eine visuell und symbolisch vereinigende Eigenschaft: Es könnte zum Verständnis und zur Identität Tel Avivs und Jaffas beitragen, als zweier separater, aber voneinander abhängiger Städte. Großmaßstäbliche Infrastrukturen, oft als Barrieren empfunden, haben das Potential vereinender Kräfte im urbanen Kontext und verbessern die Lebensqualität der Stadt.



erweiterte Küstenlinie



... mit Grünflächen



... dem 'Loop'



und der Kammstruktur



Der 'Loop', ein auf das Wasser verlagerter Verkehrsknoten vor der Stadteinfahrt Jaffas, regelt den Verkehrsfluß aus drei Richtungen.

Der Osten verbindet Stadt und Wasser mit einer Art Kammstruktur, die eine hohe Dichte an Wohnraum über dem Wasser und Gewerbe- flächen beinhaltet. Vor- gesehen sind Reihen-

häuser mit privaten Bootsstegen, Loggien, Stellplätzen. Das Dach wird zur begehbaren, öffentlichen Landschaft. Nutzfläche insgesamt = 119 816 qm.



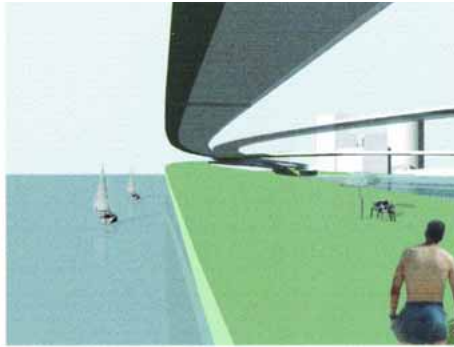


oben: vor dem Hotelgürtel angelagerter Küstenstreifen mit Parklandschaft und Strand; rechts: Einfahrt in die Parkdecks der neuen 'Programminfrastruktur'; daneben: Nordfassade zum Meer hin orientiert

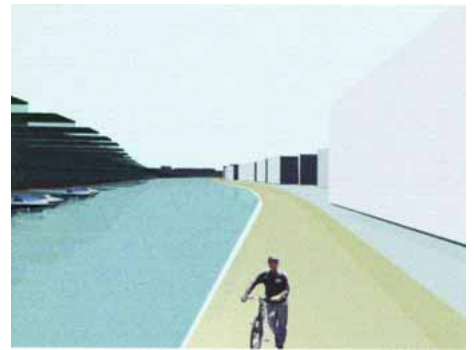
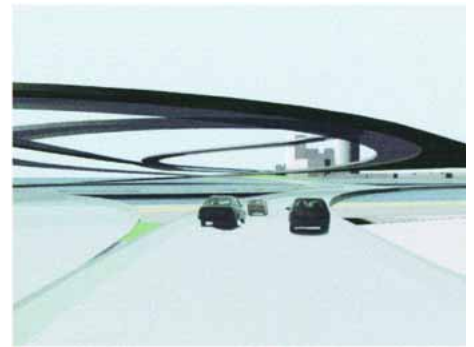
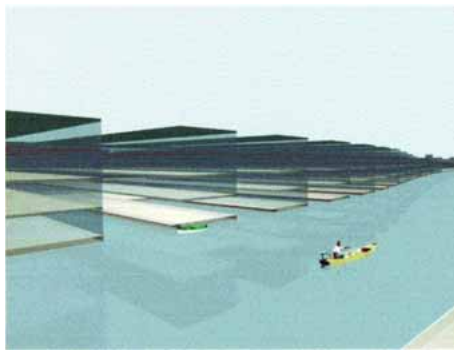




obere Reihe von links nach rechts: Blick von der Nordbrücke zurück auf die Hotelhochhäuser entlang der Küste; unter der Nordbrücke; Einfahrt in den 'Loop' von Jaffa aus



linke Reihe: die Kammbebauung am Wasser mit Wohnen, Büros und Kleingewerbe



links: Blick von Jaffa über das neu geschaffene 'Delta' mit der Nord-Süd-Verbindung nach Tel Aviv