

DAMASKUS

ALEPPO

5000 Jahre Stadtentwicklung in Syrien

Verlag Philipp von Zabern

Die städtebauliche Entwicklung von Damaskus in der Zeit der Arabischen Republik Syrien

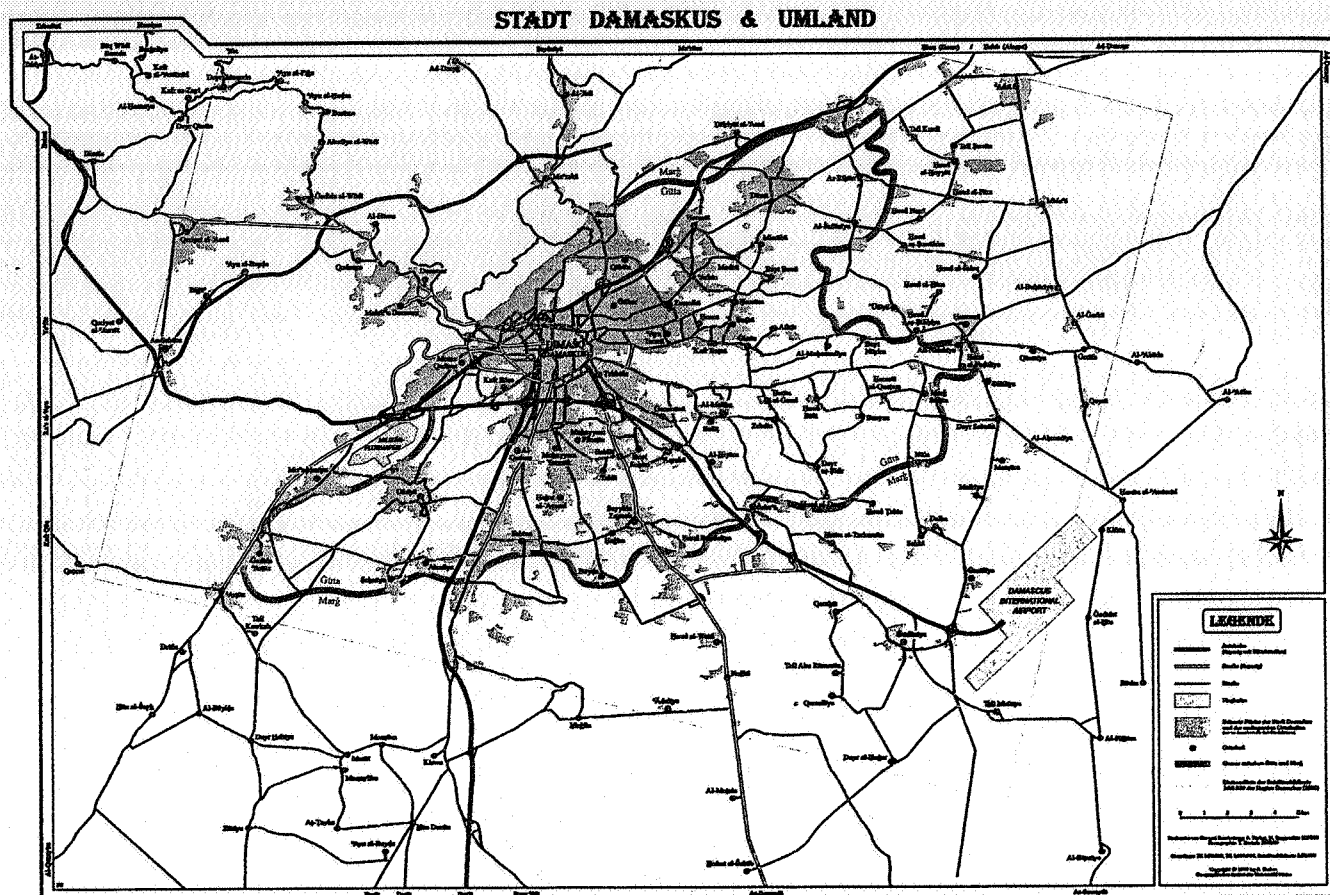
Anton Escher

*„Pour Damas, favorisant l'introduction intensive de „modernité“, le mandat allait être à l'origine d'une évolution en rupture complète avec le passé“*¹. Die Konsequenzen der „Moderne“ wurden für die Stadt Damaskus nicht erst am 28.09.1941 mit der Proklamation Syriens als unabhängigen und souveränen Nationalstaat spürbar. Der Umfang der Auswirkungen für die Stadt zeigten sich jedoch erst nach dem Abzug der letzten französischen Truppen im Jahr 1947. In Syrien etablierte sich ein zunächst labiles, aber seit den sechziger Jahren sehr stabiles zentralistisches Staatssystem mit dem Mittelpunkt Damaskus. Damit wurde eine neue Epoche für die viertausendjährige Stadt eingeleitet. Damaskus stieg zur politischen, geistigen und administrativen Hauptstadt sowie zu einem ökonomischen Anziehungspunkt des jungen Landes auf und entwickelte sich zum attraktiven Entscheidungs- und Verwaltungszentrum der Arabischen Republik Syrien.

Die Folge dieser Ereignisse war ein dramatischer Anstieg der Wachstumsraten der Stadtbevölkerung von Damaskus. Während die Bevölkerungszunahme zwischen 1920 und 1930 noch unter einem Prozent lag, sind in den fünfziger und sechziger Jahren jährlich über fünf Prozent zu verzeichnen. In den folgenden Jahren steigt die

Rate weiter, um auf dem sehr hohen Niveau von 4,5 Prozent zu stagnieren. So erhöhte sich die Einwohnerzahl von Damaskus von 296.000 zum Zeitpunkt der Unabhängigkeit auf 423.000 im Jahr 1955 und verdoppelte sich fast auf 836.000 bis zum Jahr 1970². Die Millionengrenze wurde im Jahr 1976 überschritten und für das Jahr 1981 werden im Rahmen der Bevölkerungszählung über 1,1 Millionen angegeben. Die offiziellen Statistiken listen für das Jahr 1994 zwar lediglich 1,4 Millionen für das administrative Stadtgebiet Damaskus auf, inoffizielle Schätzungen der zuständigen Behörden gingen aber bereits Mitte der achtziger Jahre von nahezu drei Millionen Einwohnern in Damaskus aus³.

Das hohe Bevölkerungswachstum lässt sich auf mehrere Faktoren zurückführen: Der natürliche Geburtenüberschuss ist seit Jahrzehnten mit über drei Prozent in Syrien und in Damaskus sehr hoch. Die Stadt erzielt aufgrund ihrer ökonomischen Attraktivität gegenüber dem ländlichen Raum massive Wanderungsgewinne aus der näheren und weiteren Umgebung. Hinzu kamen weitere innenpolitisch motivierte Wanderungsgewinne durch den Zuzug von Minderheiten, wie Alawiten, Drusen und Kurden, in bestimmte Gebiete der Stadt sowie die umfangreichen mehrfachen Flüchtlingswellen der



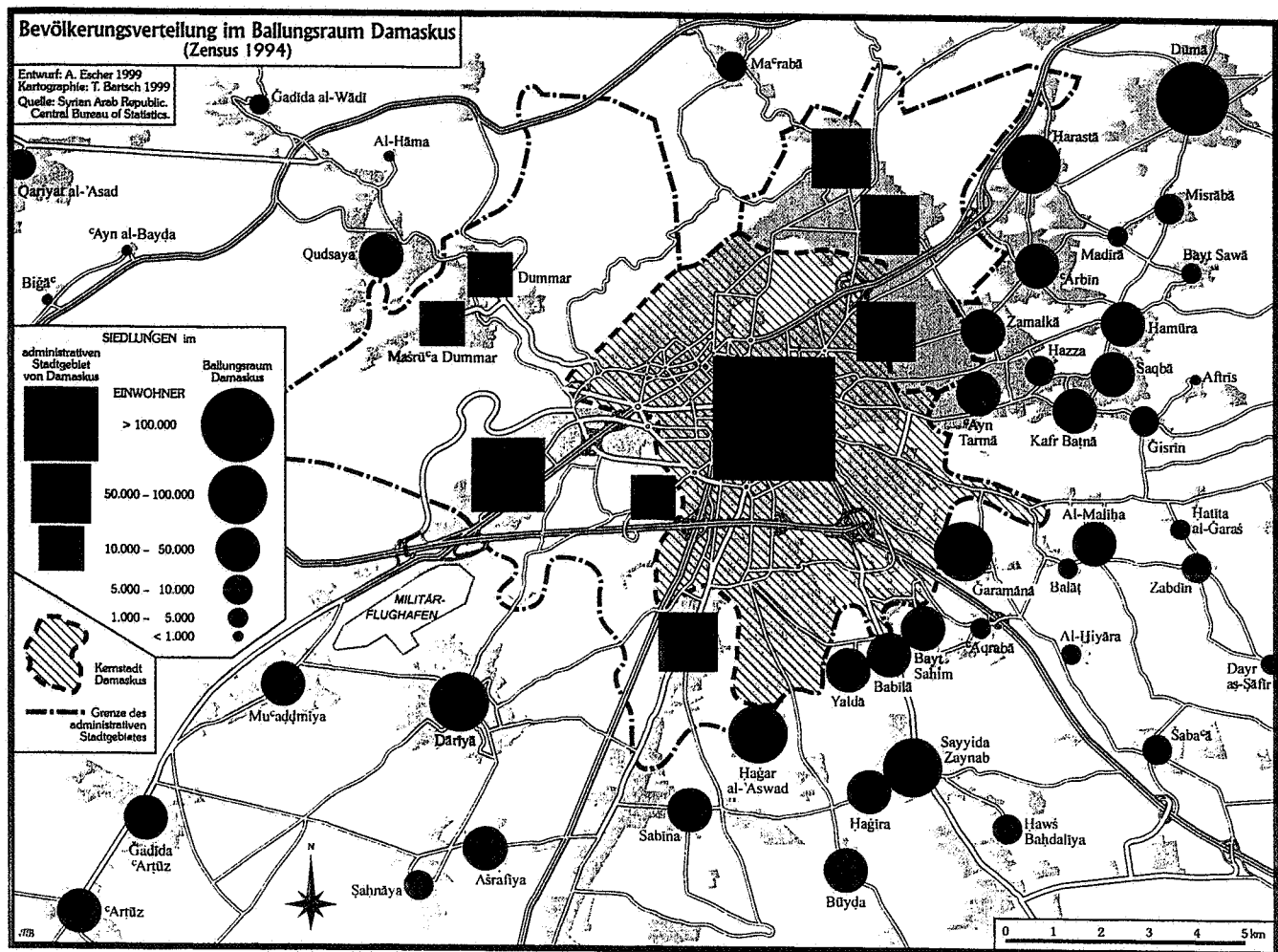
Stadt Damaskus und Umland Mitte der 90er Jahre des 20. Jh.

Palästinenser. Schließlich ist die ausländische Bevölkerung anzuführen, die bei Botschaften, globalen Unternehmen und internationalen Institutionen beschäftigt ist. Ein solch sprunghaftes Bevölkerungswachstum sprengt den Rahmen einer geordneten und zielgerichteten Stadtplanung. In jüngster Zeit kommen als verstärkende Faktoren für die städtebauliche Dynamik an den Stadträndern die wirtschaftliche Liberalisierung⁴ und die zunehmende Mobilität der Bewohner des

Ballungsraumes hinzu. Der öffentliche Personennahverkehr ist inzwischen bis in die Peripherie gut entwickelt⁵. Die Stadtentwicklung von Damaskus muss heute als Gesamtprozess des Ballungsraumes betrachtet werden, denn große Teile der ehemaligen Bewässerungsoase (Ghuta), das Tal des Barada und viele andere Gebiete im Umland von Damaskus sind heute urbane oder suburbane Räume (siehe Abb.). Dies spiegelt sich unter anderem auch in den – auch von

Behördenvertretern als zu niedrig eingeschätzten – offiziellen Statistiken wider, die eine hohe Bevölkerungskonzentration in und um die Stadt Damaskus sowie in unmittelbarer Umgebung der heutigen administrativen Stadtgrenze angeben (siehe Abb.).

Die strukturelle und bauliche Entwicklung von Damaskus lässt sich in der zweiten Hälfte des 20. Jh. grob in drei Abschnitte gliedern: die Verdichtung der Stadtfläche von Damaskus vom Ende des Protekto-



Bevölkerungsverteilung im Ballungsraum Damaskus, Zensus 1994

rats bis zu Beginn der 60er Jahre, die dynamische Entstehung des Ballungsraumes Damaskus in den 60er Jahren bis Mitte der 80er Jahre und die städtische Explosion des Ballungsraumes Damaskus Ende der 80er Jahre bis heute.

Die Ausarbeitung des eigentlichen Stadtentwicklungsplanes lag wie in anderen levantinischen Städten in den Händen der französischen Stadtbaumeister Danger

Frères et Fils. M. Ecochard, dessen Name mit der städtebaulichen Entwicklung von Damaskus in der zweiten Hälfte des 20. Jh. untrennbar verbunden ist, arbeitete bereits als Assistent am ersten modernen Entwicklungsplan für Damaskus mit⁶. Mitte der dreißiger Jahre wurden Richtlinien und Grundstrukturen entwickelt, denen das Stadtwachstum zumindest im heutigen zentralen Bereich folgen sollte. Der

Entwicklungsplan griff die bereits vorhandenen groben Leitlinien der Stadtentwicklung außerhalb der Ausdehnung der osmanischen Stadt (wie z.B. Baghdad-Boulevard) auf und legte die inneren Strukturen von Damaskus mit der Anlage der Boulevards, Verbindungs- und Nebenstraßen sowie der Straßendurchbrüche fest. Die großen Ausfallstraßen nach Beirut, Al-Qunaytra und Aleppo sowie die

südliche Umgehungsstraße der Innenstadt wurden projektiert. Die Ghuta sollte durch halbkreisförmige Ringstraßen systematisch erschlossen werden. Die städtebauliche Erweiterung wird insbesondere im nordöstlichen Bereich der Altstadt projektiert⁷. Zusätzlich wurden großzügig Flächen für öffentliche Parks und Grünanlagen sowie Sportplätze und eine räumliche Konzentration der Industrie vorgesehen. Die wichtigen Straßenführungen der französischen Neustadt sowie die Ausbauten der fünfziger und teilweise der sechziger Jahre findet man in diesem Generalplan vorgezeichnet (siehe Abb.).

Die ersten Erweiterungen nach 1945 schlossen an die bis dato bebaute Fläche an und vergrößerten die Stadt in Richtung Norden um die Wohnviertel Mazraa für mittlere Einkommensschichten sowie um die Erweiterung des Viertels Qassa. Hinzu kam im Nordwesten das Gebiet Abu Rumane. Mit dem Beginn der fünfziger Jahre richteten sich in Abu Rumane, in direkter Nachbarschaft zur Oberschicht, zunehmend Botschaften ein; es entstanden repräsentative Ministerial- und Präsidialgebäude. Auch westlich des ehemaligen Dorfkernes Salihiyya wurde Wohnraum für höhere soziale Gruppen geschaffen, auch dort unter Umwandlung von Gärten der Oase. Zugleich erfolgte die Industrialisierung der Stadt ent-

lang der wichtigen Ausfallstraßen nach Dara und Aleppo sowie entlang der Hauptstraße in die Bewässerungsoase und südlich der Altstadt. Der Geschäftsbezirk der boomenden Stadt dehnte sich expansiv vom „Suq“ der Altstadt über die „französische City“ in Richtung Oberschichtviertel nordwestlich des historischen Zentrums aus. Angebot und Kunden unterscheiden sich in dieser Zeit in beiden Gebieten signifikant voneinander. Die zunehmende Verbreitung von motorisierten Fahrzeugen schlägt sich in der Anlage breiter Boulevards nieder. Während der Dekade ab 1950 erfolgte eine ununterbrochene Vergrößerung des administrativen Viertels entlang der Straße nach Beirut: Bau und Ausbau von Krankenhäusern, der Universität und dem Nationalmuseum. Die ursprünglich vorgesehenen Grünflächen wurden nachträglich für die Implementierung des Messegeländes sowie die Umwandlung in Kasernen und Militäranlagen aufgegeben. In unmittelbarer Nähe zum administrativen Viertel eröffneten die Luxushotels Meridien und She-raton. Das Viertel Malki füllte eine größere Baulücke mit Wohnraum für die politischen und wirtschaftlichen Eliten des Landes. Die Projekte lassen den Schwerpunkt der Stadterweiterung auf repräsentative Funktions- und Oberschichtviertel erkennen. Mit dem Bau von

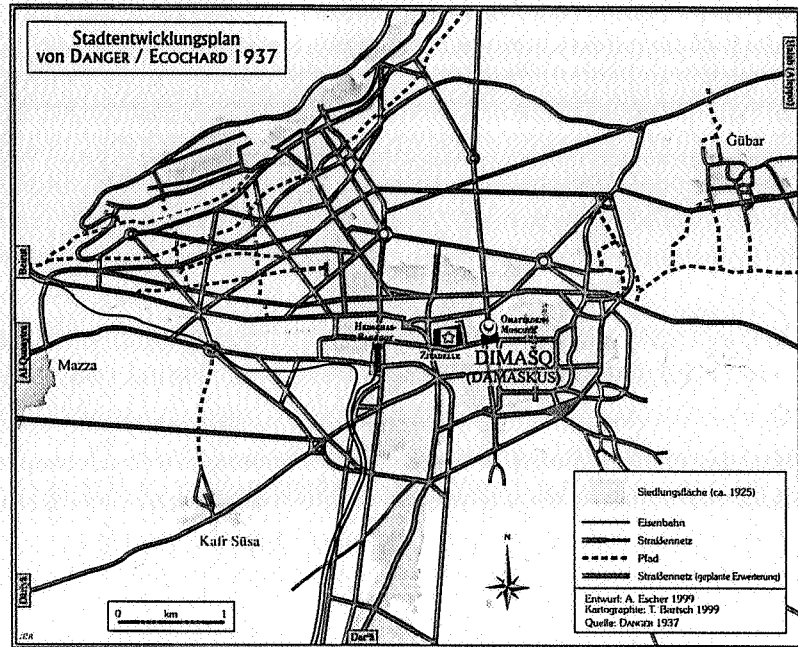
Neu-Mazza seit 1958 beidseitig der Autobahn nach Beirut sollte dieser einseitigen Entwicklung abgeholfen werden. Zu diesem Wohnungsprojekt vermerkt Dettmann⁸: Bei dieser *„Form des staatlich subventionierten Wohnungsbaues ... entscheiden ... die Höhe des Einkommens, die Kinderzahl u.ä., also ungewohnte, soziale Kriterien, ... über die Zuteilung einer Wohnung. Die verantwortlichen Damaszener Behörden zeigen großen Mut und bewundernswerte Experimentierfreudigkeit“*. Es wurden dreistöckige Häuser für gehobene Ansprüche errichtet, aber auch sechs- bzw. bis zu zwölfstöckige Gebäude. Trotz der vielfältigen Aktivitäten hielt schon damals die Bautätigkeit nicht mit dem Bevölkerungszuwachs mit. So kann man zu Beginn der 60er Jahre, als sich die rurale Zuwanderung aufgrund schlechter Ernten extrem verstärkt⁹, von einer ersten Wohnungskrise in Damaskus sprechen. Die verantwortlichen Politiker versuchten, der Krise zu begegnen. Man verwarf die Planung des Bulgaren Morozov aus dem Jahr 1957 und beauftragte die Architekten Echoward und Banshoya mit der Erstellung eines neuen Flächennutzungsplanes für den Großraum Damaskus.

Der ab 1963 ausgearbeitete und 1968 vorgelegte Generalplan für Damaskus sah sich dem Grundgedanken der „Charta von Athen“ ver-

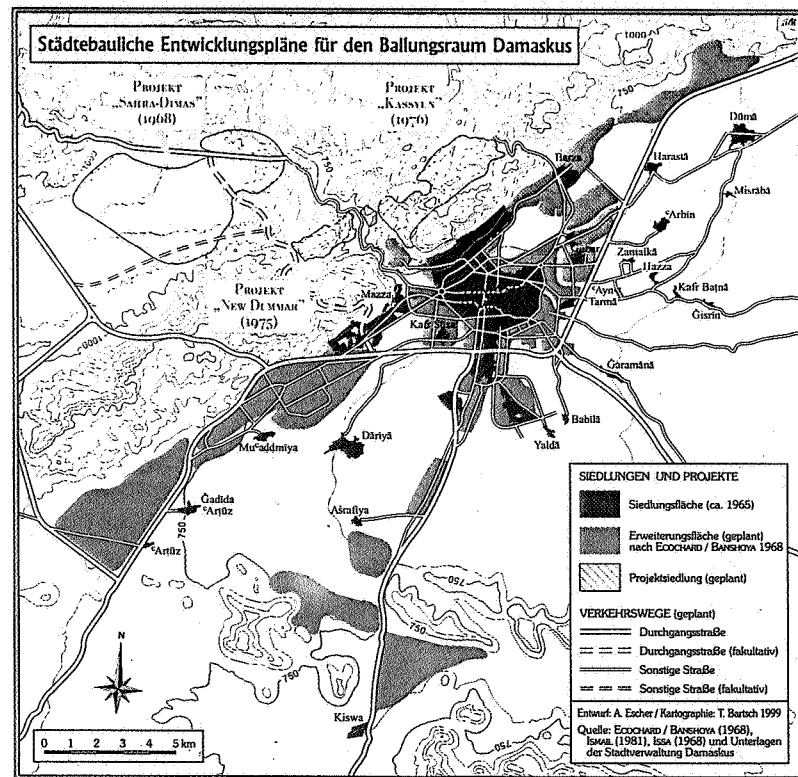
pflichtet. Er beachtete eine Trennung der Funktionsflächen innerhalb der Stadt und ging für die strukturelle und flächenbezogene Nutzung von drei grundlegenden Prinzipien aus:

1. Die Ghuta, die Bewässerungsoase von Damaskus, muss so gut wie möglich geschützt und erhalten werden. Die Wasserversorgung der Stadt und der Oase soll durch die Errichtung eines Barada-Stausees abgesichert werden.
2. Die potentiellen Erweiterungsflächen für die Stadt Damaskus werden vor allem außerhalb der Oasenbereiche gesehen. Dazu sind die Fußflächen der angrenzenden Berge südöstlich der Stadt Richtung Al-Qunaytra und nordwestlich in Richtung Aleppo heranzuziehen. Zusätzlich weist man die unfruchtbaren Flächen nördlich von Kiswa als Bauflächen aus.
3. Der zunehmende Autoverkehr ist durch eine östliche Umgehungsstraße an der Stadt vorbeizuführen. An diese Autobahn schließen die Ausfallrouten nach Beirut, Al-Qunaytra, Dara, Aleppo sowie die Verbindung zum Internationalen Flughafen an (siehe Abb.).

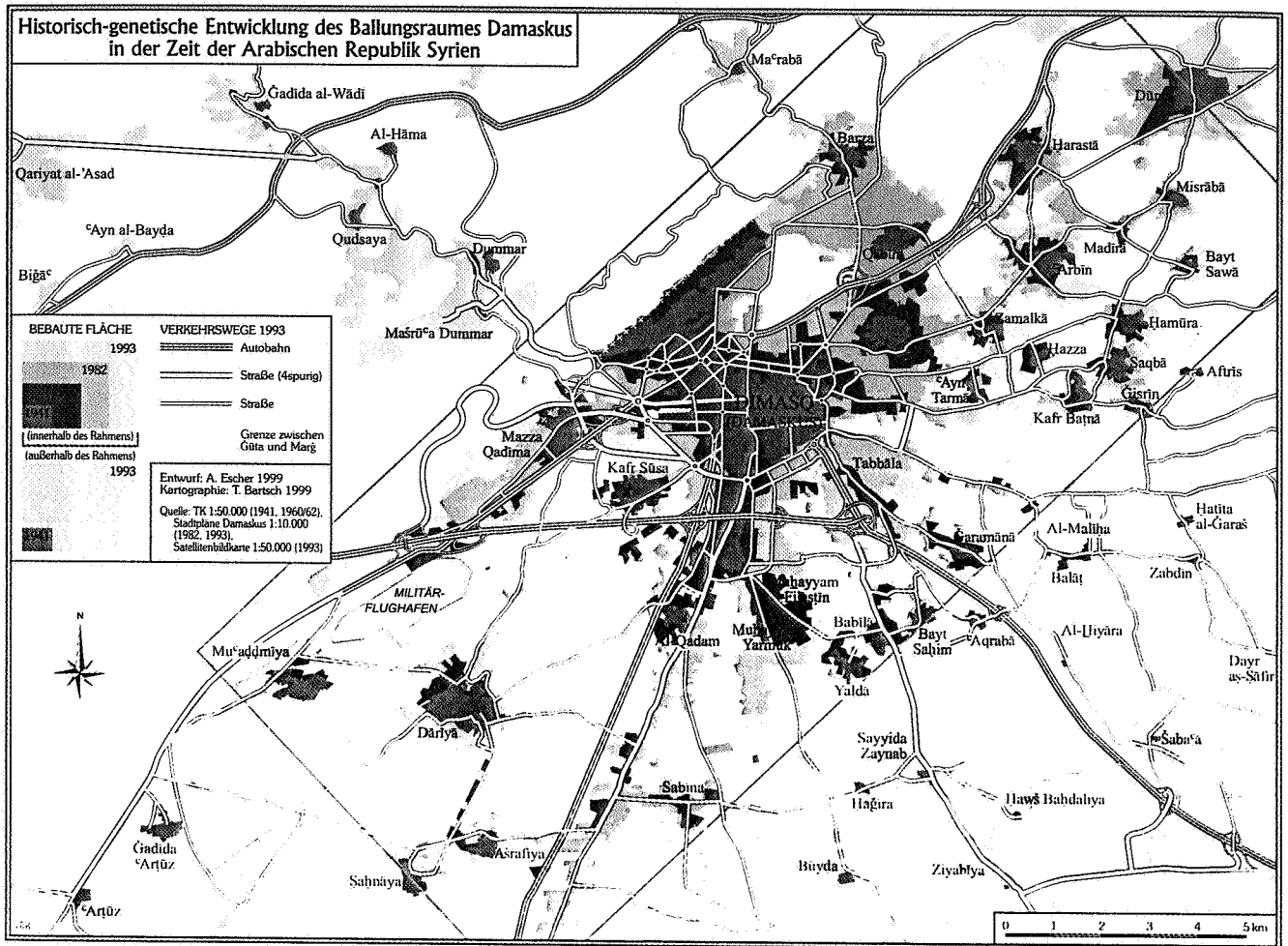
Die Umsetzung des Generalplanes für die großräumige Entwicklung von Damaskus wurde nur zögerlich verwirklicht. Die Planungs-



Damaskus, Stadtentwicklungsplan von Danger/Ecochard 1937



Städtebauliche Entwicklungspläne für den Ballungsraum Damaskus



Historisch-genetische Entwicklung des Ballungsraumes Damaskus

skizzen werden teilweise bis heute als Planungsgrundlage benutzt, aber die Umsetzung gelingt – abgesehen vom zentralen Stadtgebiet – immer nur in modifizierter Form. Der wichtige östliche Teil des Autobahnringes um die Stadt Damaskus ist bis heute noch nicht fertig gestellt. Die vorgesehenen Siedlungsflächen an der Ausfallstraße nach Al-Qunaytra und die Flächen nördlich von Kiswa wurden nicht

verwirklicht (siehe Abb.). Dazu mag das Bedürfnis zur militärischen Absicherung der Stadt in Richtung Al-Qunaytra in Form zahlreicher Kasernen und eindrucksvoller Militärlager beigetragen haben, die sich im südlichen und südöstlichen Bereich von Damaskus befinden. Auch der Militärflughafen an der Straße nach Al-Qunaytra wurde nicht zu Gunsten von Wohnbebauung aufgegeben. Das von Eco-

chard/Banshoya diskutierte und von einer italienischen Planungsfirma entworfene Projekt „Sahra-Dimas“ wurde damals aufgrund der großen Distanz zur Stadt Damaskus verworfen (siehe Abb.).

Der zunehmende rurale Exodus und eine neue palästinensische Flüchtlingswelle im Jahr 1967 nach Besetzung der Golanhöhen durch Israel verschärfte die Krise auf dem Wohnungsmarkt dramatisch. Die

Preise für Mietwohnungen kletterten in ungeahnte Höhen. Zu Beginn der 70er Jahre musste ein Angestellter sein gesamtes Monatsgehalt aufbringen, um die Miete einer Zweizimmerwohnung bezahlen zu können¹⁰. Die staatliche Planung reagierte auf diesen Missstand. Während bis zu Beginn der 60er Jahre die Bautätigkeit privatwirtschaftlich organisiert war, ging man – wie das Beispiel Neu-Mazza belegt – dazu über, den Wohnungsbau mit Hilfe staatlicher Subventionen und genossenschaftlicher Organisationen zu verwirklichen.

Es entstanden Stadtviertel im sozialistischen Plattenbaustil als Eigentumswohnungen in den Stadtvierteln Midan im Süden und Barza im Nordosten der Stadt. Die Krise konnte damit aber nicht behoben werden. Abseits von staatlicher Planung entstanden als Entlastung neue urbane Zonen. Nötunterkünfte, Zeltlager oder einfachste Konstruktionen im Süden und Südosten von Damaskus wurden in ständige Unterkünfte umgewandelt. In diesen Vierteln verfügen die Haushalte zwar über Strom, aber Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sowie Müllbeseitigung existieren nicht. Schon längst werden diese Siedlungen von weiteren Neubausiedlungen und expandierenden Industrieflächen umschlossen. Der Staat billigte diese einfalllos und kostengünstig errich-

teten Betonbauten, die von ärmeren Schichten bewohnt werden. Diese Viertel lindern den sozialen Druck und dienen heute oftmals als Wohnraum insbesondere für junge Paare¹¹.

Erweiterungsflächen nördlich des Qasyun-Rückens, wie sie bei Ismail (1981) als „bereits terrassierte Erweiterungsgelände“ bzw. „Kassioun Erweiterungsprojekt (1976) 2“ verzeichnet sind, wurden offensichtlich auch aus Sicherheitsgründen nicht realisiert¹².

Anfang der 70er Jahre gelingt es innovativen Architekten mit staatlicher Unterstützung, die Satellitenstadt „New Dummar“ zu initiieren. Nach dem Muster genossenschaftlicher Organisation wird das Modellprojekt zu Wege gebracht. Obwohl viele Gründe aus topografischer, funktionaler und ökonomischer Sicht gegen den Standort sprechen¹³, wird das Viertel realisiert¹⁴. Die hochgesteckten Ziele werden zunächst verfehlt, denn Syrien gerät Mitte der siebziger Jahre in eine ernst zu nehmende ökonomische Krise. Alle Wohnungsbauprojekte verzögerten sich aufgrund des Mangels an Baustoffen. Ende der 80er und in den 90er Jahren explodieren mit der Überwindung der ökonomischen Probleme und der wirtschaftlichen Liberalisierung die Bauprojekte in Damaskus. Nicht nur die Regierung kann ihre Prestigeprojekte, wie z.B. den Präsi-

denpalast, fertig stellen, sondern auch im gesamten Stadtgebiet kommt es zur Siedlungsverdichtung und zur Sanierung von Häusern bzw. zu Neubauten in der Innenstadt.

Die Bewässerungsoase, noch im Jahr 1977 durch ein Bebauungsverbot auf Bewässerungsland geschützt¹⁵, wird der städtischen Planung geopfert. Ein neues Messengelände von gigantischem Ausmaß mit neuen Hotelkomplexen entsteht zwischen der Straße nach as-Suwayda und der Flughafenautobahn. Die Oasensiedlungen wachsen über sich hinaus und werden zu Klein- und Großstädten¹⁶. In der gesamten Ghuta entstehen Wohnbauten. Aber nicht nur die unteren und mittleren Schichten der Bevölkerung besiedeln die ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen. Es entstehen „Villensiedlungen“ in der Nähe des Flughafens und an der Ausfallstraße nach Al-Qunaytra südlich von Muddmiya. Nicht nur die Oase wird zum Baugebiet, auch die nordwestliche Hochfläche wird besiedelt. Neue Siedlungen z.T. auf genossenschaftlicher oder staatlich subventionierter Basis entstehen und breiten sich dynamisch aus. Die ursprüngliche Fläche des Projektes „New Dummar“, heute als „Neu Damaskus“ bezeichnet, wird in westlicher und nordwestlicher Richtung ausgeweitet¹⁷. Die anschließenden Siedlungen bilden

bald ein Siedlungsband von der neuen nördlichen Autobahnumgehung bis nach Damaskus. Hinzu kommen die Entlastungsstädte, wie Dahiya al-Asad oder Basil al-Asad (nordöstlich am Rand des Beckens von Damaskus an der Autobahn nach Aleppo). Yafur und Qariya al-Asad bilden den heutigen Siedlungsschwerpunkt für die Top-Society von Damaskus im Westen bzw. Nordwesten der Stadt. Aber nicht nur außerhalb der administrativen Stadtgrenze wird gebaut, auch innerhalb wird luxussaniert bzw. entstehen Luxushochhäuser, wie z.B. an der Straße nördlich von Kafr Susa. Schließlich sind noch die ausgedehnten Industrieansiedlungen nördlich von Kiswa bei Adra und in der Ghuta zu nennen.

Trotz der intensiven flächenmäßigen Expansion der Stadt kann bis heute eine hohe soziale Homogenität der Wohnviertel in Damaskus verzeichnet werden, die einerseits

durch Planungsvorgaben bedingt ist¹⁸, andererseits durch das innerstädtische Umzugsverhalten der Damaszener Bevölkerung stabilisiert wird.

Die Karte der historisch-genetischen Entwicklung der bebauten Fläche für den Ballungsraum Damaskus zeigt eindrucksvoll die städtebauliche Erweiterung und die potentiellen Verdichtungsflächen der Stadt (siehe Abb.). Damaskus widerfährt eine städtebauliche Explosion, die sich als Schwund von Freiflächen innerhalb der Stadtviertel, als Verdichtung und Ausweitung der Oasensiedlungen und Bergdörfer sowie als Bebauung von Agrarflächen und Besiedlung entlang der Ausfallstraßen niederschlägt. Flächenansprüche von Industrie und Investoren im Freizeitsektor kommen hinzu. Kurz gesagt tritt Damaskus in das nächste Jahrtausend als dynamischer, ungezügelter metropolitaner Ballungsraum.

Literatur

Abdulac 1982. Ad-Din 1996. Akili - Frank - Sack 1986. Bianca 1980. Bianquis 1980. Bianquis 1989. Bianquis 1995. Bianquis 1984. Danger 1937. DeGeorge 1994. Dettmann 1969. Ecochard - Banshoya 1968. El-Badwan 1968. Hopfinger - Khadour 1998. Ismail 1981. Issa 1968. Houry 1984. Labeyrie - Roumi 1982, 44-51. Labeyrie - Roumi 1982, 140-149. Mathéy - Peterek 1995. Mouhanna 1987. Naito 1988, 61-63. Naito 1990. Sack 1985. Shoura 1989. Wirth 1966.

Anmerkungen

- 1 DeGeorge 1994, 175.
- 2 Bianquis 1980, 366.
- 3 Vgl. Bianquis 1980, 1995; Abdulac 1982 und Naito 1990.
- 4 Vgl. Wils 1997 und Hopfinger, Khadour 1998.
- 5 Vgl. Bianquis 1995.
- 6 Vgl. Dettmann 1969.
- 7 Danger 1937.
- 8 Dettmann 1969, 269.
- 9 Vgl. Wirth 1973, 92.
- 10 Vgl. Bianquis 1980.
- 11 Vgl. El-Badwan 1986.
- 12 Vgl. auch Mouhanna 1987.
- 13 Vgl. Issa 1968.
- 14 Labeyrie, Roumi 1982.
- 15 Naito 1990, 40.
- 16 Vgl. Bianquis 1984.
- 17 Vgl. Ad-Din 1996.
- 18 Vgl. Dettmann 1969 und Ismail 1981.