Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 12 (1955)

Heft: 11-12

Artikel: Städteplanung in Israel

Autor: Ginsburg, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783208

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Gross-Hamilton, Gross-Windsor, Niagara-Region, Grand-River-Region, Gross-Winnipeg und Gross-Vancouver (von denen jeder mehr als 30 000 Industriearbeiter mit einer jährlichen Produktion im Werte von 400 Millionen Dollars beschäftigt) scheinen sich jetzt drei: Toronto, Hamilton und Niagara am Westende des Ontariosees (eventuell zusammen mit dem Grand-River-Distrikt) in so rasanter Entwicklung und Ausdehnung zu befinden, dass schon in absehbarer Zeit mit ihrer Verschmelzung, d. h. mit einer Konurbation zu rechnen ist. «Diese wachsende Konurbation ist unzweifelhaft die mächtigste Herausforderung, der Geographen und Planer in der nächsten Zukunft ins Auge zu sehen haben» (D. F. Putnam). Lebten in ihrem Gebiet schon 1951 rund 2 000 000 Menschen, so werden es bei der nächsten Volkszählung (1961), gleicher Zuwachs vorausgesetzt, deren drei Millionen sein. Und noch vor Ende unseres Jahrhunderts dürfte die fünfte Million der neuen Riesenstadt, die nach ihrem Landschaftsnamen schon jetzt als Mississaga bezeichnet wird, überschritten werden. Sie wird Teile von zehn Counties: Welland, Lincoln, Wentworth, Halton, Brant, Waterloo, Wellington, Pool, York und Ontario umfassen und mit deren Gesamtareal von 6000 Quadratmeilen mit den grössten Städten der Erde wetteifern können. Die Gründe für das unbeschreibliche Wachstum sind ebenso zahlreich wie positiv sowohl ihre Verkehrslage als natürliche Ausstattung prädestinieren das Gebiet zur Menschenballung wie wenige andere. Dennoch erscheint, vom Standpunkt des Landschaftsforschers und -gestalters, die Situation als bedrohlicher, als «kompletter Anachronismus» (Putnam). Die Planer, Verwaltungsbehörden und nicht zuletzt die Bevölkerung der Konurbation selbst, werden auf jeden Fall vor entscheidende und bedrängende Aufgaben gestellt werden. «Denn nur ein grosszügig-kluger Regionalplan wird genügen, um ein Gestaltungssystem zu schaffen, das eine vollharmonische Entwicklung von Mississaga sichern wird.»

Kanada birgt demzufolge Probleme der «neuen Stadt», die an Komplexität und Ernst hinter denen Europas und unseres eigenen Landes nicht zurückstehen, so zukunftsreich und unbeschwert der weite unerschlossene Raum dem Aussenstehenden erscheinen mag. Den kanadischen Planer hat indes das Schicksal immerhin beschert, sie sehen zu dürfen, bevor ihr Raum «erfüllt» war. Möge ihnen auch gelingen, sie zu lösen ohne die Tragik, die Europas Entwicklung bestimmt hat.

Hauptsächlich benützte Literatur. D. F. Putnam: Canadian Regions. London 1952. — H. W. Walker: Canadian «New Towns». Community Planning Review, IV, 1954. — D. F. Putnam: Mississaga. Community Planning Review IV, 1954. — J. W. Watson: Basic Problems of Regional Planning in Canada. Community Planning Review IV, 1954. — B. Ellison: Arvida. Ville moderne. Arvida 1945. — I. M. Robinson: Planning for small communities in British Columbia. Community Planning Review V, 1955. — Community Planning Review, Ottawa 1951 ff. (diverse Aufsätze ausser den zitierten).

Städteplanung in Israel

E. Ginsburg, Zürich

Das Land, wo vor Jahrtausenden Milch und Honig floss, war zu Beginn dieses Jahrhunderts ein weitgehend verödetes Gebiet. Etwa 800 000 Einwohner lebten in fünf grösseren Städten und einer grossen Zahl primitiver Dörfer über das Land zerstreut. Durch die russischen Progrome und die Verfolgungen in Deutschland und andern europäischen Ländern kamen in der Zeit zwischen 1880 bis 1948 ungefähr 500 000 jüdische Einwanderer in das Land, welche zumeist zur Ausdehnung der Städte beitrugen, sich zum Teil aber auch auf dem Lande ansiedelten und grosse Teile früher unfruchtbaren und zum Teil versumpften Bodens urbar machten. Diese ländlichen Siedlungen entstanden vor allem zwischen den beiden Weltkriegen und wieder nach 1945, so dass im Jahre der Gründung des Staates Israel — 1948 — bereits 335 Kolonien bestanden.

Im Jahre 1945 wohnten in sechs Städten 380 000 jüdische Einwohner, in 21 Vorstädten und industriellen Ortschaften weitere 60 000, während sich in den ländlichen Siedlungen 153 000 Menschen niedergelassen hatten. Diese Bevölkerung war durch die Restriktionen im Landerwerb während der Mandatszeit auf relativ wenige Gebiete zusammengedrängt, so dass bei der Staatsgründung der grösste Teil — nämlich 80 % — im schmalen Küstenstreifen zwischen Haifa und Tel-Aviv wohnten, einem Gebiet, von zirka 90 km Länge und durchschnittlich 20 km Breite. Allein in der Stadt Tel-Aviv-Jaffa lebten zirka 40 %, in den beiden andern Großstädten, Jerusalem und Haifa, weitere 42 % der Bevölkerung, während die Einwohnerschaft der Kleinstädte und auf dem Lande zusammen nur 18 % betrug. Diese ungesunde Agglomeration bewog schon in den ersten Jahren des neuen Staates die mit der Organisation der Einwanderung betrauten Instanzen — Planungsabteilung der Regierung und die Jewish Agency — für die bessere Verteilung der neu hinzukommenden Bevölkerung bei der zu erwartenden künftigen Immigration Vorsorge zu treffen. Das Land wurde zu diesem Zwecke in 24 Bezirke aufgeteilt. Um diesen zumeist ländlichen Gebieten einen Mittelpunkt als Markt und industriellen Versorger zu geben, wurde gleichzeitig die Anlage von Mittelstädten mit etwa 30 000 bis 50 000 Einwohnern projektiert. Dies soll in erster Linie durch den Ausbau bestehender grösserer Ortschaften geschehen. So ist die uralte Stadt Safed als Zentrum von Obergaliläa ausersehen, während in der äusserst fruchtbaren, südlich anschliessenden Ebene Jesreel Affule — bisher schon Versorgungsplatz dieser Gegend — für seine erweiterten Funk-

tionen vergrössert werden soll. Tiberias, am See Genezareth, wird neben seinem industriellen Ausbau vor allem als Kurort entwickelt, wofür es durch sein ausserordentlich mildes und das ganze Jahr über gleichmässige Klima prädestiniert erscheint. Für den heute vielgenannten Negev, die südliche Wüste, ist Beer-Sheva der natürliche Ausgangspunkt. Hier kreuzen sich verschiedene Strassen, welche der Stadt als Verkehrsknotenpunkt eine ausserordentliche Bedeutung geben. Die Gegend des Toten Meeres, welcher durch die Ausbeutung der mineralischen Bodenschätze eine starke industrielle Entwicklung vorausgesagt werden kann, liegt relativ nahe und wird ihre Auswirkung auf die Entwicklung der Wüstenstadt haben. Die Möglichkeit der ungehinderten räumlichen Ausdehnung ist als weiteres Positivum für Beer-Sheva anzusehen, das dadurch zu einem der interessantesten Punkte des neuen Staates werden dürfte.

Selbstverständlich wird der Eindämmung des planlosen Wachstums der grossen Städte, wie Tel-Aviv und Haifa, ein ganz besonderes Augenmerk gewidmet. Diese Städte wuchsen in den letzten Jahren — bedingt durch die ausserordentliche Einwanderung von etwa 750 000 Menschen — in geradezu amerikanischem Tempo, wobei natürlich nicht vermieden werden konnte, dass ganze Quartiere alles andere als ideal gestaltet wurden. Dem soll nun aber durch den Ausbau der Industrievororte als geplante, selbständige Einheiten entgegengetreten werden. So entwickeln sich Ramat-Gan und Holon in der Umgebung von Tel-Aviv als «neue Städte» mit allen Einrichtungen, die zu solchen gehören, wobei vor allem durch die Erstellung von Fabriken und gewerblichen Betrieben für eine genügende Zahl von Arbeitsplätzen gesorgt wird. Gleichzeitig wird auch auf eine gesunde Auflockerung der Bebauung durch grössere Parkanlagen Bedacht genommen und durch die Trennung der Industriequartiere von den Wohnzentren einem Postulat des modernen Städtebaues nachgelebt. Allerdings ist hier — wie auch bei Haifa — durch den erwähnten Zustrom neuer Immigranten, der zeitweise 1000 bis 2000 Menschen pro Tag erreichte, die Ausführung nach Plan mitunter auf recht grosse Schwierigkeiten gestossen, da in erster Linie für eine möglichst schnelle Unterbringung der meist anfänglich in Zelten oder Holzhütten lebenden Einwanderer gesorgt werden musste. So entstanden zum Teil phantasielose Aneinanderreihungen von ein- und zweistöckigen Häuschen, welche vielen Gegenden in Israel heute das Gepräge geben. Stärker noch als bei Tel-Aviv tritt dies bei Haifa in Erscheinung, wo die Vorortsiedlungen tatsächlich nur «Schlafstädte» darstellen, in welche die in der als eigentliches Zentrum der israelischen Schwerindustrie geltenden Stadt arbeitenden Einwohner jeweils abends wieder zurückkehren. Die Eintönigkeit dieser sogenannten «Shikunim» wurde noch besonders dadurch verursacht, dass hier zeitweise der amerikanische «Tournalayer» eingesetzt wurde, welcher es ermöglichte, innert 24 Stunden ein Zweifamilienhaus fix und fertig aufzustellen. So entstanden Gegenden, welche mit diesen Häuschen förmlich übersät sind und in welchen — sehr zum Bedauern der zuständigen Instanzen — die vorgesehenen Planungen nur teilweise durchgeführt werden konnten.

Zwischen Haifa und Tel-Aviv liegt die Diamantenstadt Natanya, welche heute zirka 40 000 Einwohner zählt. Gegründet 1929, hat diese Stadt — insbesondere durch die nach 1948 planmässig angelegten und ausgebauten Industriezonen — einen ausserordentlichen Aufschwung genommen. Hier lässt sich das Prinzip der israelischen Stadtplanung, welche auf der Grundlage der Nachbarschaften aufgebaut und stark von den englischen «New Towns» beeinflusst ist, sehr schön erkennen. Konsequenter als bei den andern erwähnten Siedlungen — mit Ausnahme von Migdal-Ashkalon — ist hier die Trennung von Wohn- und Industriezonen durchgeführt worden. Jede «Neighbourghood» ist als selbständiges Quartier geplant, mit Einkaufszentrum, Schulen, Parks usw. und durch breite Verkehrsadern mit den übrigen Teilen der Stadt verbunden.

Eine ausgeführte Musterstadt der jüngsten Zeit ist das erwähnte Migdal-Ashkalon in der Nähe der Gaza-Grenze, in dessen Umgebung kürzlich die ersten erfolgreichen Oelbohrungen in Israel durchgeführt wurden. Diese Stadt wurde nach sorgfältiger Planung, in welche unter Ausnutzung der bisherigen Erfahrungen die modernsten Prinzipien des heutigen Städtebaues einbezogen wurden, errichtet, worüber in einem späteren Artikel berichtet werden soll.

Wer führt nun diese Landesplanung durch? Es wurde für diesen Zweck ein spezielles Planungsdepartement der Regierung gegründet, welches dem Innenministerium untersteht. Einer der Grundsätze dieses Departements besagt, dass so wenig wie möglich landwirtschaftlich nutzbares Land für den Siedlungsbau verwendet werden soll. Dies allein bedingt für die zukünftige Ausdehnung des Siedlungsbaues eine sorgfältig ausgearbeitete Planung. Ein spezielles «Unterkomitee» für die Bewahrung landwirtschaftlich nutzbarer Flächen (Agricultural Areas Preservation Committee) wurde zur strikten Durchführung dieses Grundsatzes eingesetzt. Für die Landes- und Regionalplanung wurden in letzter Zeit weiter zur Ausarbeitung vorgesehen: ein neuer Plan für die bestmögliche geographische Verteilung der Bevölkerung, ein Plan für die Erweiterung des bisher sehr kleinen Eisenbahnnetzes, ein Vorschlag für die Schaffung von Ueberlandstrassen, welche in drei Kategorien eingeteilt werden sollen, sowie die Einteilung des ganzen Landes in Planungszonen.

So ergibt sich das Bild einer Tätigkeit, die einerseits die Erkenntnisse der modernen Planung für die Schaffung neuer städtischer Zentren auszuwerten versucht, während anderseits Hindernisse praktischer Art, wie z. B. die Masseneinwanderung sie zwingen, wenigstens für den Moment die idealen Pläne etwas in den Hintergrund treten zu lassen.