

National, Kolonial, International

Ihab Morgan

Zur Entwicklungstendenz der ägyptischen Hauptstadt Kairo

Wenn die europäischen Städte der Nachkriegszeit einen Nachholbedarf an städtebaulichen und architektonischen Projekten hatten, die sowohl Architekten als auch Kunsthistoriker und Architekturkritiker in ständiger Auseinandersetzungen hielten, so verdient – angesichts der aus Westeuropa exportierten Erfahrung an Bau- und Gedankengut – eine Stadt wie Kairo besondere Betrachtung.

Die sich auf einer Fläche von 457 Quadratkilometern ausdehnende und mit sieben Millionen Menschen bevölkerte Stadt am Nil zieht mehr und mehr Aufmerksamkeit auf sich. An das starke politische Monopolsystem, das fast alle Institutionen der Stadt beherrscht, stellt die unkontrollierbare Zunahme der Stadtbevölkerung und die ständig wachsende innere Migration höchste Ansprüche an Neuplanung und Stadterweiterungen. Die Auseinandersetzung mit den städtebaulichen Fragen ist innerhalb dieses Systems am heftigsten.

Ob in der städtebaulichen Zukunft dieser Stadt an der Schwelle des 21. Jahrhunderts das Idealbild von Wohnen, Arbeiten und vor allem Erholung je realisiert werden kann, ist derzeit mehr als fraglich. Die Monopolisierung der Bautätigkeit durch den öffentlichen Sektor erwies sich als mangelhaft. Die importierte städtebauliche Lösungen sind auf die lokalen Stadtverhältnisse nicht zugeschnitten.

Die ägyptische Regierung hat vor einigen Wochen neue Bauordnungen und Baureglemente erlassen. Die Gesetze bezüglich Immobilienerbrecht wurden revidiert. Oberstes Ziel scheint es, die bauwirtschaftliche Lage zu beschleunigen, der explosiven Zunahme der Stadtbevölkerung durch eine expansive Stadterweiterung entgegenzuwirken, und die Kapazität der bestehenden Infrastruktur zu verbessern.

KAIRO, UM-BAU

Vor genau 100 Jahren, d.h. im Jahre 1897, boomte das Baugewerbe in der ägyptischen Hauptstadt. Das Datum markiert auch die kritische Übergangsphase der Baugeschichte Kairos, in der die Heterogenität der Stadtentwicklung ihren Anfang nahm. Pioniere waren Privatleute und ausländische Investoren. Durch ausländisches Kapital, das nach Ägypten transferiert wurde, konnten Bau- und Bodengesellschaften gegründet werden.

Wichtige Voraussetzung für die Umnutzung und die Reorganisation des städtischen Territoriums war die von der ägyptischen Regierung im Jahre 1896 erteilte Konzession zum Bau der ersten elektrischen Strassen-

Kairo im Jahre 1907, 1. die Altstadt (Fatimidenstadt), 2. das moderne Stadtzentrum, 3. Heliopolis

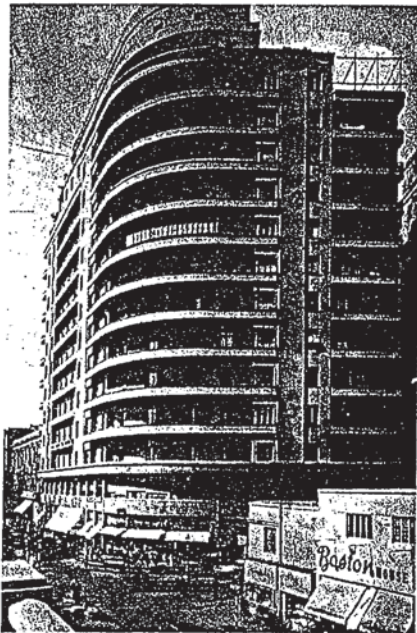


Abb. links: Das prämierte und realisierte Wettbewerbsprojekt der Architekten Max Edrei und Gaston Rossi: das 18-stöckige Wohn- und Geschäftshaus al-Imobilia aus dem Jahre 1937-40 an der Kreuzung Qasr an-Nil, al-Madabegh (heute Sarif). Photo nach Lehnert und Landrock 1945
rechts: Die Folgen neuerstellter Brücken nach amerikanischem Vorbild sind hinter dem Ägyptischen Museum Midan abd al-Mun'm Riad am stärksten spürbar. Aufnahme des Verfassers, März 1997

bahn. Sie diente zur Erschliessung des Stadtzentrums und verband es mit der neuen Agglomeration und Satellitenstadt Heliopolis. Der Initiator dieses Projekts war der Belgier Baron Empain, der zur Finanzierung des Projekts in Brüssel eine Aktiengesellschaft gründete.

Kurz vor der Fertigstellung der ersten Bauetappe erhielt dieselbe Firma eine Konzession, zusätzliche Linien bis zum Jahre 1902 anzulegen. Diese sollte nicht nur bebaute Areale, sondern auch bisher unbewohntes Gebiet ausserhalb Kairo erschliessen. Im Jahre 1906 tauschte die Strassenbahngesellschaft ihre erweiterte Konzession für die Verlängerung der Strassenbahnlinien gegen Aktienanteile der neuorganisierten "Misr and Ain Shams Railroad Oasis Company" ein. Das Bauunternehmen hatte ein Jahr zuvor die Genehmigung der ägyptischen Regierung erhalten, in der Wüstenlandschaft Heliopolis eine neue Villensiedlung zu erstellen.

Der funktionalen und räumlichen Trennung der Altstadt vom modernen Stadtzentrum folgte eine konsequente Erschliessung neuer Stadtgebiete, was zweifellos das grösste Spekulationsgeschäft des Immobilienmarkts in Kairo anfangs des 20. Jahrhunderts war. Die Erschliessung von Heliopolis durch ein öffentliches Massentransportmittel hat wesentlich zum Erfolg dieses Projekts beigetragen. Bereits im Jahre 1908 wurde eine zusätzliche Verbindung durch dieselbe Electric Railroad Company fertiggestellt. Heliopolis wurde bezüglich Ausstattung, Dienstleistungen und gesellschaftlichen Einrichtungen als eigenständige Stadt konzipiert.

Die bauliche und räumliche Ausprägung war eigentlich das Resultat einer Anregung des Khediven Ismails, der ab dem Jahre 1865, nach dem Vorbild Paris, mit der Modernisierung der ägyptischen Hauptstadt begonnen hatte. Seine Vorstellung basierte auf der Realisierung einer Neustadt mit einer Fläche von sechzig Hektar, westlich der bestehenden Fatimidenstadt, in der das traditionelle Stadtleben noch intakt war und die Minarette der Moscheen massgebend die Stadtsilhouette bestimmten.

Der Charakter des neuen Stadtzentrums als Villenvorort blieb bis in die zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts erhalten. Ob zufällig oder der Regionalplanung vorbehalten, wurde bereits im Jahre 1902 der Assuan-Damm fertiggestellt, mit der Aufgabe, ertragreicheres Land für die Agrarproduktion zu erschliessen.

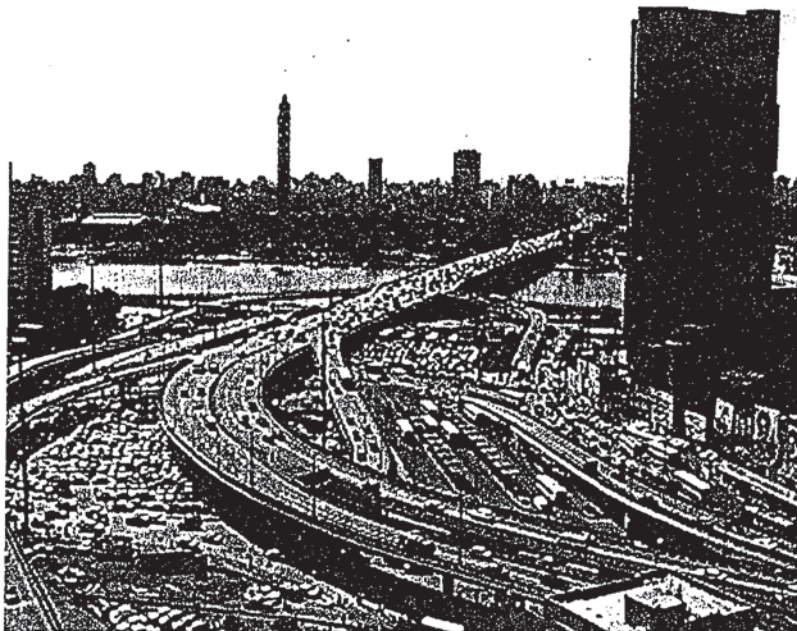
Für die Stadtplanung von Kairo bedeutete dies die Befestigung des Nilufers, die Stabilisierung des Nilstroms und die Trockenlegung einiger Sumpfbereiche auf dem Westufer. Der Weg zur Eroberung des Territoriums um Kairo herum war damit geebnet. Die Zeit der rücksichtslosen Umwandlung von Agrarflächen in spekulativ günstiges Bauland brach an.

KRITIKLOSE UMORIENTIERUNG

Die Liberalisierung der ägyptischen Bautätigkeit setzte in den dreissiger Jahren ein. Es wurden zunehmend mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser nach westlichem Vorbild erstellt. Sie zeugen davon, daß die Bauherrschaften in Kairo die europäischen Architekturstile und Tendenzen kritiklos übernahmen. Die Einführung neuer Typologien wie Mietwohnungen, Büroräume und Hotels verdrängte allmählich die traditionellen Bauformen der Altstadt.

Das aus 18 Stockwerken bestehende Wohn- und Geschäftshaus Imarat al-Imobilia im Herzen des modernen Stadtzentrums gilt nur als eines von vielen Beispielen im Stadtzentrum, das diese Entwicklung widerspiegelt.

Generalunternehmen, die schlüsselfertige Häuser erstellten, verdrängten den traditionellen, von Zünften organisierten Bauprozess. Wettbewerbe ersetzten den direkten Auftrag, was zu einer unvorhersehbaren Vielfalt der Bauten führte. Der Bauboom der Jahrhundertwende führte dazu, dass sich die ägyptische Bauarbeiter auf neue Arbeitsmethoden umstellen mussten. Die neuen Bauten der Jahrhundertwende, die sich am



Vorbild Europas orientierten, benötigten den Import europäischer Baumaterialien. Glas, Eisen, Marmor und Stuck kamen aus Italien, Frankreich und Deutschland. Die europäische Architektur und Planung wurde sowohl im Detail als auch im Kontext übernommen und nachgeahmt.

Die Kritiklosigkeit, mit der der modernen Architektur Europas nachgeahmt wurde, verfremdete die traditionellen Bautypologien in hohem Masse. Dieser Vorgang löste einen Akkulturationsprozess aus, der die Gesellschaft in ihrer Grundordnung traf. Die einheimische Bevölkerung wurde ihrer eigenen Tradition entwurzelt und der europäische Massstab zum Ideal erhoben. Die dadurch neu entstandene soziale Schichtung der Bevölkerung, aber auch die Umverteilung von Ressourcen zwischen den Stadtteilen und die Hervorhebung einiger Quartiere gegenüber anderen, sind heute in Kairo deutlicher als je zuvor sichtbar.

Heute, 100 Jahre nach dem baulichen Umschwung und der Anpassung an das Vorbild Europa, wiederholt sich der Adaptationsversuch erneut: Diesmal orientiert er sich am amerikanischen Vorbild. Diese Entwicklung wurde als Folge des wirtschaftlichen Liberalisierungsprozesses in den siebziger Jahren unseres Jahrhunderts eingeleitet. Der Bausektor profitierte davon, fand doch um Kairo herum die bauliche Expansion in weite Teile ausserhalb des Nildeltas statt.

STATT-, STAAT-, STADTEXPRIMENT

Die Wohnsiedlungen Heliopolis, Maadi und Helwan der Jahrhundertwende stellten erneut Lösungsmuster dar, die dem akuten Platzmangel und der Wohnungsnot entgegenwirken konnten. Neu erstellte Städte, Spekulationsprojekte wie al-Suruq, Badr, al-Sadat, al-Ubur, konnten die nach Kairo ziehenden Menschen nur in einer bescheidenen Masse absorbieren.

Wegen der zunehmenden Konzentration der Dienstleistungen in und um Kairo steigt die Anziehungskraft der Stadt als Arbeits- und Wohnort für die Landbewohner. Grossbanken und Privatunternehmen erobern neu zu planende Baugelände am Nilufer. Seit den siebziger Jahren sind überdies Tendenzen der gesellschaftlichen Spaltung in arm und reich zu beobachten. Diese Erscheinung wird durch die derzeit praktizierte Politik der zunehmenden Privatisierung verschärft.

Der gemeinsame Stadtraum, der früher als Versammlungsort Bedeutung hatte, wurde durch die Redimensionierung der neuerstellten Baukomplexe verwüstet. Aus diesen Orten sind Parkierflächen, Stadtlücken

und Resträume entstanden, die auf fatale Weise das Gesicht des öffentlichen Raumes prägen und lange Zeit prägen werden, bis die Lücken als Planungsmängel erkannt werden.

Die wahren Erholungsorte, die sich nur noch wohlhabende Ägypter leisten können, verschieben sich hinter klimatisierte Glasfassaden im Stockwerk X.

Allerdings scheint die Tendenz zu immer höheren Bauten und die Vernichtung kolonialer Bausubstanz zu Gunsten neuerellter Bauwerke heute, mit wenigen Ausnahmen, gestoppt zu sein. Das Erdbeben vom Oktober 1992 scheint eine Wende ausgelöst zu haben.

DIE MASSE ALS FEHLPLANUNG

Die regellosen Siedlungen in und um Kairo verstärken die Entwicklung von Mikrostrukturen, die weder der Verstärkung der vom Land wegziehenden Bevölkerung noch der Verländlichung der Stadt dienen.

Die Wachstumsbedingungen im Stadtzentrum verlaufen hingegen anders. Der ober- und unterirdische Ausbau der Infrastruktur, die Aufstockung bestehender Bausubstanz und die Umnutzung von Wohnbauten zu Büroräume fördern eine exponentielle Belastung der Verkehrswege. Vor allem wird die koloniale Stadtarchitektur dadurch vernichtet und zerstört. "Fly-Over-Strassen" inmitten der Stadt, Symbol für eine neue Raumordnung, erlauben zwar einen verbesserten Verkehrsfluss, hinterlassen aber verheerende planerische und ökologische Folgen. Kairo wird dadurch horizontal umstrukturiert und vertikal redimensioniert.

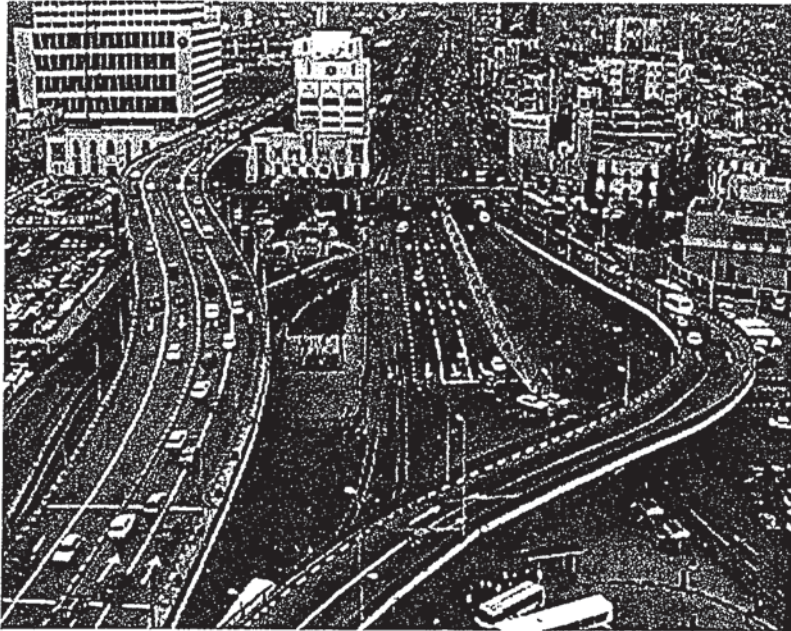
Abb.: Dieselbe Brücke tangiert den Rand des Stadtzentrums bis zum Hauptbahnhof. Der vorgesehene Platz wurde zugunsten des Personenverkehrs dadurch vollkommen umgestaltet. Aufnahme des Verfassers, März 1997

ZUKUNFTSSTADT ...?

Angesichts der Tatsache, dass in die Probleme der Stadt Kairo die Probleme des Umlandes miteinfließen, wäre ein denkbarer Ansatz zu deren Lösung, die monozentrische Planung aller Dienstleistungsbetriebe der Stadt durch eine dezentralisierte Verteilung auf dem Land zu ersetzen. Die dadurch geförderten Privatinvestitionen dürfen die staatliche Regionalplanung nicht überholen. Durch Missachtung dieses Aspekts entstehen willkürliche Mikrostrukturen, die vom lokalen Bevölkerungswachstum der Stadtquartiere gefördert wird. Die Entstehung von neuen ungeplanten Subzentren, die das Bild einer neuen Stadt zu vervollständigen versuchen, prägen die Erscheinung der Aussenquartiere. Die Nachfrage, hinsichtlich der Infrastruktur, Dienstleistungen aber auch der Konsumgüter, wird durch das Massenangebot gedeckt.

Es wird angestrebt, durch die Planung neuer Satellitenstädte, die Bevölkerungsdichte zu reduzieren, zumal nur durch diese Massnahme eine Umverteilung der Bevölkerung zu erzielen ist. Das Fehlen einer reibungslosen Erschliessung, der Mangel an kulturellem Angebot, aber auch die Fehlgestaltung des öffentlichen Raumes haben in diesen Städten zu unbefriedigenden Lebensumständen geführt. Der Versuch, Bauten als Massenprodukt anzubieten, scheint bei der Erstellung neuer Städte gescheitert zu sein. Vielmehr liegt die Lösung dieses Problems in der Etablierung einer gesellschaftlichen Ordnung, die die unkontrollierbare Zunahme der Landbevölkerung stoppt und das Alternativangebot von Arbeitsplätzen auf dem Land erweitert (etwa kleingewerbliche Infrastruktur), die mit der Landwirtschaft koexistieren kann und somit auch Chancen für eine grössere Kaufkraft auf dem Land schafft.

Die Kommerzialisierung des Baugewerbes in Anlehnung an die Industrialisierung Europas und der Vereinigten Staaten hat zur Folge, dass Arbeitskräfte auf dem Land ersetzt werden, was indirekt zur weiteren Verdichtung der Städte führt.



Die Entwicklung Kairos, die sich an der sogenannten Internationalen Architektur orientierte, ist heute mehr als fragwürdig. Die Stadt sollte vielmehr ortsgebunden und aus der eigenen Umgebung heraus entwickelt werden.

Derzeit unternehmen einige Internationale Institutionen, namentlich das Centre d'Etudes et de Documentation Economique, Juridique et Sociale, das Instituto Italiano di Cultura per la R.A.E, das Centre d'Etudes et de Recherches sur L'Urbanisme du Monde Arabe und der Aga Khan Trust for Culture, beachtenswerte Forschungsarbeiten und Projekte, um das bestehende Kulturgut zu schützen, zu bewahren, aber auch um eine stadtgerechte Infrastrukturanordnung zu erstellen. Derart strukturierte Entwicklungshilfe seitens solcher Organisationen hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr durchgesetzt. Die Aktion zur Erhaltung wichtiger historischer Baudenkmäler, darf in diesem Fall als Beispiel für eine Stadterneuerung verstanden werden.

Die Stadterweiterung, vor allem durch den Wohnungsbau, soll die überregionale Gleichgültigkeit in der Planung – namentlich des Internationalen Stils – durch eine regionale Differenzierung ersetzen.

Wenn wir heute ortsungebunden über die 'Stadt der Zukunft' reden, und damit im gleichen Atemzug unsere Leistung als international tätige Architekten und Planer bewerten, dann sollten wir auch die Ortsungebundenheit der Menschen in ihrer Umwelt fordern. Weil wir Menschen gleicher Art sind, sind wir auch verschieden. Die Gestaltung der 'Stadt der Zukunft' darf in diesem Sinne nicht als Regel, sondern vielmehr als Fallstudie betrachtet werden. Solche Gedanken müssen unsere Ideen als Planer und Architekten durchdringen. An die Minderwertigkeit lokal fundierter Stadtentwicklungen dürfen wir nicht mehr glauben.