

ARIEL KAHANE

Eine Untersuchung über das Schicksal der Ideen und Pläne für die Neuen Städte in Israel

Die Ziele der Untersuchung

Etwa ein Jahr vor Abfassung dieses Aufsatzes erhielt der Verfasser vom Ministerium für Öffentlichen Wohnungsbau den Auftrag, dem Schicksal der Pläne von sechs der dreißig neugegründeten Städte Israels nachzugehen¹. Da diese Aufgabe in Israel zum ersten Male gestellt war, ging es erst einmal darum, die Zielsetzung dieser Untersuchung zu umreißen und die passende Methodik zu finden. Obwohl diese Arbeit der Praxis der Jahre 1948 bis 1968 entsprang, stand in ihr doch das wissenschaftlich-methodische Moment im Vordergrund – in einer den Planer ansprechenden Mischung von Wissenschaft, Erfahrung und selbst mitgeschaffener Entwicklungsgeschichte.

Ziele dieser Untersuchung waren:

- die Wiederbeschaffung der amtlichen Leitpläne der einzelnen Städte (Pläne im Sinne von gesetzlich mehr oder minder bestätigten Gesamt- oder Konzeptionsplänen, nicht etwa von Vermessungsplänen);
- die Aufstellung der verschiedenen physischen oder räumlichen Entwicklungsstufen in jeder dieser Städte mit der Absicht, Soziologen und Wirtschaftswissenschaftlern, die für ihre Zwecke Untersuchungen in den Neuen Städten vornahmen, die physischen Grundlagen dafür zu bieten;
- eine Untersuchung über die Art und Weise, wie Inhalt und Konzeption der ursprünglichen sowie der späteren Pläne in die Wirklichkeit umgesetzt wurden. Das zielte auf den Vergleich des anfänglich Gedachten mit dem heute Bestehenden wie auch auf den Vergleich der einzelnen Stadien untereinander.

Teilweise waren die ursprünglichen Pläne schwer auffindbar, obwohl man meinen möchte, daß im Zeitalter des Institutionalismus und der Archivtechnik ein so wichtiges Dokument wie der Gesamtplan für eine neugegründete Stadt nicht verloren gehen könnte. Die aufgetretenen

Schwierigkeiten erklären sich vor allem aus einer wachsenden institutionellen Rivalität und aus dem Bestreben eines jeden, ohne die Belastung vergangener Arbeiten neu zu beginnen. Trotz aller Hemmnisse war es jedoch möglich, die verschwundenen Pläne wieder zu beschaffen.

Spezifisches der Neuen Städte in Israel

Die Untersuchung wird nur verständlich, wenn man sich den grundsätzlichen Unterschied zwischen den Neuen Städten in Israel, einem Entwicklungsland, und denen in einem entwickelten Land, etwa England, klar macht. In dem entwickelten Land bedeutet der Bau einer Neuen Stadt den Versuch, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln unserer Zeit Städte zu errichten, welche das Beste darstellen, was im Hinblick auf die gestellte Aufgabe auf städtebaulichem Gebiet geleistet werden kann. Um potentielle Einwohner anzuziehen, muß die Stadt so attraktiv wie nur möglich angelegt werden, vor allem in ihrer städtebaulich-architektonischen Erscheinung. Die Neuen Städte Israels hingegen zielen auf einen synthetischen Vorgang, welcher die aus Europa bekannte historisch-organische Entwicklung der Städte, die in mehr als fünfhundert Jahren vor sich ging, auf wenige Dekaden zusammenrafft.

Die israelischen Neuen Städte begannen mit der Erstellung infrastruktureller Minimalausstattung in dem betreffenden Raum und hatten sich auf dieser Grundlage zu heutigen Ansprüchen genügenden vollwertigen Städten zu entwickeln. Sie wurden von der Zentralautorität gegründet und in Gang gebracht (wie einst in Europa von den Feudalherren) und haben bis jetzt, nach weniger als zwei Jahrzehnten, dieses gelenkte Stadium noch nicht überwunden, wenn sie auch alle schon durch lokal gewählte Stadtverwaltungen demokratisch verwaltet werden. Die bauliche Entwicklung ist noch in der Hand der staatlichen Behörden. Die Bevölkerung, die überwiegend aus Immigranten bestand, wurde an den Standort einer Neuen Stadt geführt und ist nicht etwa durch außerordentliche Attraktivität angezogen worden. Für die künftigen Einwohner gab es allerdings den Anreiz, daß der Staat jedem Unterzubringenden Wohnung und Basisdienste an den vorgesehenen Orten zur Verfügung stellte und für die Arbeitsbeschaffung sorgte – für mittellose Einwanderer gewiß ein interessantes Angebot. Heutzutage sind die teilweise aus hochentwickelten Ländern kommenden Einwanderer wohlhabender, und der Staat muß größere Anstren-

¹ Nicht zufällig wurde der Verfasser mit der hier skizzierten Untersuchung betraut, denn er hatte an der Planung für die neuen Städte und ihrer Verwirklichung mitgewirkt. Zwar konnten ihm nicht alle Einzelheiten bekannt sein; er war jedoch vertraut mit den Absichten und Denkvorgängen der früheren und zum Teil auch der späteren Entwicklungsstadien. Im Laufe dieser ein Jahr dauernden Arbeit bemühte sich der Verfasser, anhand der Pläne, durch Untersuchungen an Ort und Stelle sowie teilweise aus dem Erinnerungsvermögen heraus Aussagen zu machen. Statistiken wurden nicht herangezogen, Befragungen wurden nicht durchgeführt. Die Arbeit ist auch als Vorbereitung für eine Erforschung der sozialen und wirtschaftlichen Prozesse anzusehen.

gungen machen als vor 10 oder 20 Jahren, als die Bereitschaft, an bestimmte Orte zu gehen, auch an solche ohne besondere Anziehungskraft, noch viel stärker war.

Die Gegenleistung, die der Staat für seine wirtschaftlich-soziale und raumplanerische Initiative erhielt, war die in Immigrationsländern seltene Gelegenheit, die Menschen an raumordnerisch optimale Plätze zu lenken und damit die Erschließung des ganzen Landes zu ermöglichen. Es wurde erreicht, daß die Einwanderer nicht den üblichen Weg von Neuankömmlingen gingen, nämlich sich an den Plätzen des geringsten Widerstandes, im Umkreis der wenigen bestehenden großen Städte, niederzulassen. Dem Individuum wie dem Kollektiv der neuen Bewohner wurde an jedem Platz ein zivilisatorisches Ziel gesetzt, nämlich die ihnen anvertrauten Grundlagen in eigener bürgerlicher Initiative zu erweitern und bei zunehmendem Wohlstand und Selbstbestimmung die erwünschte mögliche Lebensform zu erreichen.

Bis heute ist der gesamte Grund und Boden dieser Neuen Städte staatliches Eigentum geblieben. Privater Wohnungsbau ist bis jetzt noch nicht wahrzunehmen. Durch diesen bisher konsequent eingehaltenen Charakter einer öffentlichen Unternehmung unterscheiden sich die Neuen Städte grundsätzlich von den älteren – und gewiß auch von den Neuen Städten in europäischen und amerikanischen Staaten. Das gilt nicht für ihr Dienstleistungsgewerbe und ihre Industrie, welche überwiegend in Privathand sind.

Es sei angefügt, daß es sich bei keiner der Neuen Städte um Satellitenstädte handelt oder um Verlagerungen innerhalb von Ballungen; solche Maßnahmen wurden von Privatleuten durchgeführt und finanziert.

Schon aus den bisherigen Erläuterungen wird deutlich, daß nicht allein die Erscheinung dieser Städte sich von Neuen Städten in den entwickelten Staaten unterschied, sondern daß wir es in Israel mit anderen Planungsvorgängen zu tun haben. Es ist noch zu bedenken, daß in der ersten großen Welle der Stadtgründungen in Israel (von 1948 bis 1958) keine klaren Vorstellungen über die künftigen sozialen und ökonomischen Lebensbedingungen der Bevölkerung in Israel bestehen konnten: Alles war ein Anfang.

Die Vorstellungen von den beabsichtigten Entwicklungen hatten mehr den Charakter von Wunschträumen als von planerisch faßbaren Realitäten. Auch die notwendigen staatlichen Mittel für spätere Stadien der Stadtentwicklung waren schwer abzuschätzen. Darum zogen die Planer es vor, praktisch und kurzfristig zu denken. Diese vorsätzliche planerische Beschränkung machte es sinnlos, im Rückblick auf das Schicksal der Pläne eine Kontrolle der Übereinstimmungen mit oder Abweichungen von dem originalen Plan grundstücks-, haus- und straßenweise vorzunehmen. Fruchtbare Ergebnisse waren nur zu erwarten von der Untersuchung des Konzeptionswandels im Verlaufe der kurzen, aber inhaltsreichen Geschichte dieser Städte, des Wandels der Bedingungen und programmatischen Annahmen, des Wandels des einzelnen Stadtbildes vom Beginn bis zur Erlangung eines städtischen Charak-

ters, der Entwicklung von einer anfänglichen Gleichförmigkeit aller dieser Städte bis zu ihrer deutlichen Unterscheidbarkeit.

Die Führung der Stadtentwicklungsarbeiten lag in der Hand von Raumplanern (und zwar Architekten und Ingenieuren) und nicht, wie häufig geäußert wird, von Politikern und Ökonomen. Die Raumplaner entwarfen die Konzeptionen und stellten die Programme für jede einzelne Stadt auf. Sie wählten die Standorte der Städte aus und waren an den Durchführungsarbeiten maßgeblich beteiligt.

Die Siedlung selbst war das Primäre, sie zog soziale und ökonomische Überlegungen nach sich. In diesem Sinne war der Stadtgründungsprozeß in Israel noch ein Ausläufer einer Periode – in Europa hatte sie in den zwanziger Jahren ihren Höhepunkt –, in der Architekten als Lebens- und Sozialreformer führend wirkten. Inzwischen haben sie diese Führung an anonymere Kräfte aus Wissenschaft und Staatsverwaltung (um nicht zu sagen Bürokratie) abgetreten. Heute sind sie nur noch Gestalter gegebener Programme und nicht mehr ihre Initiatoren, nachdem die anderen von ihnen gelernt hatten und das große Unternehmen sich als lebensfähig erwiesen hatte. Heute, wo dieses Stadtgründungswerk von seinem eigenen Gewicht angetrieben wird, stehen, noch vor den wirtschaftlichen oder den baulichen, seine sozialen Probleme im Vordergrund.

Die sechs untersuchten Städte

Der Gründungsvorgang war für die dreißig Neuen Städte Israels keineswegs immer der gleiche. Für die Untersuchung wurden Städte verschiedener Gründungsart ausgesucht. Am Beispiel der folgenden sechs Städte sind die Vorgänge untersucht worden:

- Berscheba, bestimmt, die viertgrößte Stadt des Landes zu werden; eine typische Einwandererstadt in dem ariden Gebiet des Negev (Südisrael). Den Stadtkern bilden Häusergruppen, welche eigentlich der einzigen türkischen Neugründung in Palästina entstammen. Die jüdische Stadt wurde 1948 gegründet, sie zählt heute 72 000 Einwohner.
- Kyriat Gat, gegründet als das kleine Versorgungszentrum für ein neu erschlossenes Landwirtschaftsgebiet (bekannt als die Lachisch-Region). Dieses Zentrum entwickelt sich weit über das vorgesehene Ziel hinaus. Gegründet 1955, zählt die Stadt heute 16 300 Einwohner.
- Eilat, Israels Hafenstadt am Roten Meer, die südlichste und abgelegenste Stadt des Landes. Gegründet 1950, heute 12 000 Einwohner.
- Ma'alot, eine Stadtgründung in schöner Berglandschaft in Galiläa, bei schwieriger wirtschaftlicher Grundlage. Gegründet 1957, zählt sie heute 4000 Einwohner.
- Afule Ilit, die Korrektur der ersten zionistischen Stadtgründung im Landesinnern (1925), eine Stadt inmitten eines kooperativen (kibbuzischen) Siedlungsgebietes. Die

Korrektur bildet eine Art Oberstadt zu der früher bestehenden. Sie wurde 1950 gegründet, und beide Teile zusammen zählen heute 16 500 Einwohner.

- Kyriat Schmone, die fernstgelegene Stadt des Landes im Norden, mit einem deutlich nach ihr orientierten landwirtschaftlichen Hinterland. Gegründet 1949, zählt sie heute 15 300 Einwohner.

Was Berscheba betrifft, so ist noch hinzuzufügen, daß diese Stadt nahe dem vermuteten biblischen Platze Abrahams gelegen ist. Zu Beginn des Jahrhunderts wurde eine neue Grenze zwischen der Türkei und dem damals englischen Ägypten festgelegt (1906). Der Negev wurde der türkischen Provinz Südsyrien zugeteilt, während der Sinai zur Sicherung des Suez-Kanals an Ägypten fiel. Aus dieser Konstellation heraus gründeten die Türken Berscheba als kleine Garnisonsstadt und Beduinenzentrum. Das britische Mandat unternahm 1936 eine Neuplanung durch den Verfasser. Dieser Hintergrund ist angesichts der heutigen politischen Auseinandersetzung an der gleichen Grenze wieder aktuell geworden – wenn auch unter gänzlich veränderten Umständen.

Die Initiative zu diesen Stadtgründungen ging einschließlich der ersten Pläne und Programme – außer im Fall Kyriat Gat – von der Planungsbehörde aus, während die Durchführung in den Händen des (späteren) Wohnungsbauministeriums lag. Die Gründungen erfolgten in den Jahren zwischen 1949 (Kyriat Schmone) und 1957 (Ma'alot). Von größter Bedeutung waren dabei die Zielsetzungen hinsichtlich der anzustrebenden Funktionen und Dimensionen (Einwohnerzahlen) für die einzelnen Städte. Diese Zielsetzungen waren keineswegs gleich.

Regionale Überlegungen und ursprüngliche Konzeptionen

Die damaligen Arbeitsgänge bis zur Stadtgründung selbst waren die folgenden:

- Aufstellung einer regionalen Konzeption unter Berücksichtigung der angenommenen Stadt-Umland-Beziehungen und Nachweis der Notwendigkeit eines Zentrums in der Wirtschaftslandschaft;
- genaue Wahl des Standortes selbst und Analyse der jeweiligen städtebaulichen Möglichkeiten;
- Aufstellung eines funktionalen Programmes mit regionalplanerischen Bestimmungen für die nähere und fernere Zukunft;
- Erarbeitung eines konkreten Bauprogramms (das allerdings in seinem Wert überschätzt wurde);
- Aufstellung eines Leitplanes als generellen Flächennutzungsplans für die gesamte Fläche der Stadt; dieser Plan war in allen Städten auf dem Nachbarschaftsprinzip aufgebaut;
- Ausarbeitung des Bebauungsplanes für die zuerst auszuführenden Nachbarschaften als Parzellierungs- und Baupläne unter Einschluß der notwendigen infrastrukturellen Einrichtungen.

Seitdem ist eine Zeit von 13 bis 20 Jahren vergangen. Entsprechend dem komprimierten Zeitablauf der Gegenwart erscheint der Rückblick wie ein geschichtliches Studium längst vergangener Zeiten auf Grund spärlicher Zeugen und Dokumente. Das Historische daran mehr als ein Kuriosum betrachtend, setzte der Verfasser den Akzent auf die folgenden Fragen:

- War richtig oder irrtümlich konzipiert worden, war zu kurz- oder zu weitsichtig gedacht worden, wurden die Probleme angefaßt oder umgangen?
- Hat man die Konzeptionen durchgehalten, stark abgeändert oder gar negiert?
- Hat man überhaupt die Entwicklung im Griff behalten können, oder ist sie den Händen der Planer entglitten?
- Sind positive oder auch unerwünschte Erscheinungen über das Geplante hinaus aufgetreten?

Eine eindeutige Antwort auf diese pauschalen Fragen wird es wohl kaum geben; sogar empirische Faustformeln dürften nur sehr beschränkt Geltung haben. Begründete Kritik ist lediglich im einzelnen möglich. Für den ausländischen Leser sollen nur die wesentlichsten Aspekte aus den gezogenen Schlüssen aufgezeigt werden. Die detaillierten Schlüsse aus den Einzeluntersuchungen bleiben dem Studium des Berichtes selbst vorbehalten.

Es sei hervorgehoben, daß trotz allen planerischen Lenkungswillens das Endziel, nämlich die Schaffung einer Individualität für jede der Städte und die Bestimmung ihres Schicksals durch die Bewohner selbst, von vornherein angestrebt war, wenn auch dieses Ziel damals sehr fern schien und raumplanerisch nur wenig zu seiner Verwirklichung geschah. Hervorzuheben ist auch, daß bisher noch keine der gegründeten Städte aufgegeben oder der Standort verlegt worden ist. Auch ein Abbruch und eine Erneuerung von Stadtteilen ist bisher nicht vorgenommen worden. Allerdings wurde häufig ein Ausbau von Einzelhäusern vorgenommen, was vom architektonischen Standpunkt aus oft unbefriedigend ausfiel.

Aus den Erfahrungen, die im Laufe der Arbeit gemacht wurden, ergeben sich einige Folgerungen, z. B. zur Stadt-Umland-Theorie. Kaum eine Stadt hat ihre wirtschaftlich-soziale Existenz primär auf ihrem Hinterland aufbauen können – am ehesten noch die beiden abgelegenen Städte Kyriat Schmone im Norden und Eilat im Süden. Alle anderen Städte sind nicht als Zentren von Wirtschaftsräumen anzusehen. Nach Berufsstruktur, Lebensform und Physiognomie handelt es sich um Städte; der Begriff „Zentrum“ wäre nicht angemessen. Wir wagen daraus eine allgemeine Regel abzuleiten: Die Umland-Theorie hat unter heutigen Bedingungen nur dort ihre Gültigkeit, wo über einen großen Raum nur wenige Städte verstreut liegen (wie in Südamerika). Wenn (wie in Israel) auf engem Raum zahlreiche Städte liegen – bei ständig steigender Verkehrsdichte –, verliert die Theorie ihre Geltung. Mit ihr scheint auch der erst kürzlich zu voller Gültigkeit gekommene Begriff der Stadthierarchie wieder an Bedeutung zu verlieren. An seine Stelle tritt der Begriff

der Funktionsteilung von Städten in einer Region provincialen Maßstabs. Außerhalb der Ballungen wird die Urbanisation die Form von Stadtketten annehmen, von Reihen gleichwertiger Städte unterschiedlicher Funktionen und Dimensionen.

Eine weitere Folgerung ergibt sich aus der rückblickenden Feststellung, daß in einem stark institutionell ausgerichteten Lande wie Israel das Tempo der Entwicklung der einzelnen Stadt durch die Förderung bestimmt wird, welche ihr über die reguläre staatliche Förderung hinaus zuteil wird. Jede der neugegründeten Städte genießt eine reguläre soziale, wirtschaftliche und bauliche Förderung durch die zuständigen Regierungsbehörden. Einige Städte aber, wie z. B. Kyriat Gat, werden zusätzlich durch öffentliche und private Sonderinstitutionen gefördert und entwickeln sich dadurch mit einem merklichen Vorsprung. Die Entwicklung von Kyriat Gat ging weit über das Planungsziel hinaus, und zwar auf Kosten der anderen Neugründungen in der Region - eine Entwicklung, die die Planer nicht vorhergesehen hatten. Die spätere Gründung von Ober-Nazareth hatte Afule Ilit stagnieren lassen. Auf dem Gebiet der regionalen Überlegungen ist vieles anders verlaufen als vorausgedacht, obwohl hier am langfristigen konzipiert worden war.

Fehleinschätzungen gab es auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Fundierung der Neuen Städte durch Industrie. Obwohl sich Israel in einem Industrialisierungsprozeß befindet, ist die industrielle Entwicklung langsamer vonstatten gegangen als angenommen. Statt dessen erreichte der tertiäre Wirtschaftsbereich in kürzerer Zeit ein größeres Gewicht, als man vermutet hatte. Bersheba mit seinen 70 000 Einwohnern prosperiert bei nur langsamer industrieller Entwicklung. Für Eilat wurde der Fremdenverkehr schnell die wichtigste Einnahmequelle, was ebenfalls kaum vorausgesehen worden war.

Gewiß hat so manches einen anderen Verlauf genommen, als es in der Planung angenommen war. Dies ist aber eher als ein Zeichen der Dynamik oder der Vitalität zu werten als als Fehlschlag der Planer. Bei der Staatsgründung im Jahre 1948 konnten die Planer Grundsätze aufstellen, Tendenzen andeuten, unerwünschte Entwicklungen vermeiden, erwünschte einleiten und forcieren. Sie konnten nicht Wohlstand oder Armut, Krieg oder Frieden garantieren oder vermeiden. Eine Voraussicht wurde erschwert durch die Unbekanntheit des einströmenden Einwanderermaterials. Sie ist eher möglich in einem konsolidierten Land, wo für prognostische Aussagen sicherere Grundlagen gegeben sind.

Das Schicksal der städtischen Leitpläne

Unter dem Druck der Masseneinwanderung, der beschränkten öffentlichen Mittel und der Einklassenstaatsideologie wagte kaum ein Planer, sich für eine großzügigere langfristige Planung in der Stadtgestaltung einzusetzen. Alle gingen den Weg des engeren realistischen Planes, vor allem in den ersten Bebauungsplänen, aber auch in

den städtischen Gesamtplänen. Niemand erwartete, daß diese sich schon in weniger als zwanzig Jahren als überholte Kleinlösungen erweisen würden. Die Pläne sind im wesentlichen eingehalten worden, was dadurch erleichtert wurde, daß in diesen Plänen (trotz des Fortfalls jeder Grundbesitzkomplikation) nur allgemeine Leitlinien enthalten waren und sie mehr gesetzliche Grundlagen als technische Pläne darstellten.

In den meisten Fällen war das Stadtganze nun doch zu klein dimensioniert, vor allem auch hinsichtlich der verschiedenen Nichtwohnfunktionen. Die ersten Wohnnabarschaften entstanden direkt beim Stadtkern, in der Nähe des anfangs unbebauten Stadtzentrums. Die Wohngebiete waren auf dem Plan realistischerweise nicht in Zonen erwünschter Bebauungsdichte gegliedert. Zahlreiche Probleme wurden durch die fehlende Präzisierung auf ein besser informiertes späteres Stadium hinausgeschoben. In dieses sind wir jetzt eingetreten, was sich durch die Ausarbeitung von Generalbebauungsplänen für sämtliche Städte ausdrückt. Diese blieben außerhalb der Untersuchung.

Eine städtische Erscheinungsform wurde anfangs gar nicht angestrebt. Aus mehrfachen Gründen war damals das Gartenstadtprinzip noch dominierend: kleine Wohnbauten auf großen Grundstücken, also geringe Bebauungsdichte, wenige öffentliche Gebäude, ein frei gelassenes Stadtzentrum, weite Grünflächen. (So dürften die europäischen Städte in ihrem Ackerbürgerstadium ausgesehen haben.) Bis heute hat sich dieses Bild beinahe ins Gegenteil gekehrt: Die niedrige Dichte erwies sich als teuer und unstädtisch; nach kurzer Zeit war der Grund und Boden viel wertvoller als das Haus, das auf ihm stand. Die Unbegrenztheit der Bodenreserven erwies sich als eine Illusion. Die Grünflächen schienen besonders geeignet für eine Bebauung mit öffentlichen Gebäuden, die Isolierstreifen entlang den Hauptverkehrsstraßen für eine Bebauung mit repräsentativen Geschäfts- und Wohnbauten. Die bald sozial rückständigen gartenstadtartigen Nachbarschaften in der Stadtmitte wirkten veraltet. So entstand in den peripheren Teilen der Stadt, die später gebaut und besser ausgestattet waren, eine dichte Besiedlung, während der Kern dorffähnlichen Charakter behielt.

Der innerstädtische Verkehr unterlag im Untersuchungszeitraum starken Wandlungen. In allen Plänen für die Neuen Städte war ein leistungsfähiges Straßensystem vorgesehen. Mit der Verdichtung von Stadtteilen an der Peripherie, die nicht Bestandteil der ursprünglichen Konzeption waren, verlor das Straßennetz seine Schlüssigkeit und Leistungsfähigkeit. Das wirkliche Problem begann aber erst mit dem steigenden Lebensstandard, d. h. dem Individualbesitz an Verkehrsmitteln. Diese Möglichkeit schien damals, als es um eine Minimalbebauung zur schnellen Unterbringung mittelloser Einwanderer ging, noch in ferner Zukunft zu liegen. Aber der Traum vom schnellen Aufstieg aus der Mittellosigkeit verwirklichte sich viel früher, als wir zu denken gewagt hatten. Trotz der hohen Besteuerung der Privatautos in Israel hat die Motorisierung, die öffentliche wie die private, in manchen Neuen Städten begonnen. Noch kann hier nicht von einem

brennenden Verkehrsproblem gesprochen werden wie in Tel-Aviv und in Jerusalem mit ihren veralteten Straßensystemen, aber die Anzeichen hierfür sind sichtbar. Immerhin sind die meisten Straßen in den Neuen Städten bereits asphaltiert, mit Bürgersteigen versehen, beleuchtet und verkehrsmäßig gut ausgelastet.

Städtische Erscheinung und Stadtindividualität

Es bleibt noch einiges über die Erscheinungsform und die Individualität dieser Städte zu sagen. Bei fast allen von ihnen, sogar bei Bersheba, war abzusehen, daß ihnen ein langer Weg bis zur Erlangung eines städtischen Charakters bevorstehen würde. Glücklicherweise war auch dieser Weg wesentlich kürzer, als man geglaubt hatte, obwohl der privaten Initiative recht enge Grenzen gesetzt waren. Es waren die Zentralbehörden, die von sich aus zur Aktivität antrieben. Die Städte fangen heute bereits an, städtisch zu erscheinen, und zwar desto stärker, je später sie gegründet wurden. Selbst die kleinste unter ihnen, Ma'alot, zeigt Stadtcharakter.

Noch weniger durften wir Städtegründer erwarten, daß jede dieser Städte noch zu unseren Lebzeiten einen eigenen, individuellen Charakter gewinnen würde. Die Untersuchung führt alle Gründe an, welche uns zu diesen Zweifeln berechtigten. Aber es gibt auch Gründe dafür, weshalb sich die Städte trotz zentraler Planung, trotz des Fehlens privaten Grundbesitzes oder provinziell differenzierter baulicher Traditionen zu individuellen Siedlungen entwickelt haben. Die lokale Selbstverwaltung als Begründung anzuführen, wäre unzureichend, da sie erst in Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Hier sind eher topographische Eigenarten zu nennen. Wahrscheinlich ist – ganz im Gegensatz zur sozialistischen Theorie – Individualität an ein gewisses Maß von Wohlstand gebunden, welchem sich die Mehrzahl der Neuen Städte schon genähert hat.

Grundsätzliche Schlüsse

Die Ergebnisse der Einzeluntersuchungen zu den verschiedenen Planungsstadien sind nur im Lande selbst verständlich und interessant und bieten wenig von internationalem Belang. Sie nehmen zusammen mit den Plandokumenten den größeren Teil der abgeschlossenen Untersuchung ein. Die Rekonstruktion der verschiedenen Plandokumente jedoch brachte einige Ergebnisse von übernationalem Interesse:

1. Die ursprüngliche Konzeption der funktionalen Flächenverteilung des Stadtgebietes hat sich in den meisten Fällen bewährt und sich damit als richtig erwiesen. Voraussetzung dafür war, daß der Plan so allgemein wie nur möglich gehalten wurde (trotz des Maßstabes 1:5000) und daß er nicht nach Wohnbauarten differenzierte. Die Auswirkungen der später hinzugefügten Außenquartiere auf die Dimensionen der Dienstgebäude im Stadtkern wurden nicht vorausgesehen. Doch waren die Flächen im Stadtzentrum so summarisch angegeben, daß für Entwicklungen auf längere Sicht noch Raum bereit steht.
2. Die Rechtskraft von Stadtplänen ist nur sehr gering, wenn diese eine Staatsbehörde als einzigen potentiellen Handelnden binden. In unserem Fall ist es das Öffentliche Wohnungsbauministerium. Dieses Ministerium ist für alle baulichen Maßnahmen zuständig, und seine Pläne brauchten – zumindest bis 1964 – keine Genehmigungskommission zu passieren.
3. Die von Zeit zu Zeit vorzunehmenden Planrevisionen sollten nicht darin bestehen, daß bereits aufgetretene Abweichungen von früheren Plänen durch Veränderungen dieser Pläne ungeschehen gemacht werden, ohne auf die strukturellen Veränderungen oder auf neue Gesichtspunkte einzugehen. Ein nachträgliches „face saving“ ist zu vermeiden. Mit der neuerdings akzeptierten Methode der rechtlich schwachen, aber inhaltsreicheren Generalbebauungspläne hat hoffentlich eine Wendung zugunsten konzeptionelleren Denkens stattgefunden.