

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 131 (2005)
Heft: 33-34: Beirut

Artikel: Städtebauliche Entwicklung
Autor: Saliba, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108604>

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: 16.01.2026

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

Städtebauliche Entwicklung

Das moderne Beirut basiert auf der Gründung seines Hafens. Um die Stadt und ihre frühe Modernisierung zu verstehen, muss man das Wachstum ihres Hafens untersuchen und dessen Auswirkungen auf das Stadtzentrum und die Peripherie.¹ Beirut durchlief in den letzten anderthalb Jahrhunderten Transformationen wie jede andere Hafenstadt.² Sie entwickelte sich vom Umschlaghafen in einer befestigten Stadt (vorindustrielles Beirut) über den Transporthafen neben einer offenen Stadt (koloniales Beirut) zu einem Industriehafen neben einer zweckbetonten Stadt (Vorkriegs-Beirut).

Das vorindustrielle Beirut

Das intramurale Beirut war eine typisch arabisch-islamische Küstenstadt, umgeben von einer schützenden Mauer (Bilder 5–8). Souq al-Fashkha, eine Durchgangsgasse im Stadtzentrum, trennte die Innenstadt (Oberstadt) von den am Meer gelegenen Stadtteilen und dem Hafenbereich (Unterstadt). Sie diente als Ost-West-Verbindung und als primäre Sammelstrasse für die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Gassen.

Die Oberstadt, die sich bis zur südlichen Stadtmauer ausdehnte, vereinte lokale Märkte und Handwerk sowie die administrativen und kommunalen Aktivitäten. Sie war durch enge und gewundene Gassen gekennzeichnet sowie durch eine Reihe von Plätzen, so genannten Sahats, die sich neben Stadttoren, an den Verbindungs punkten von Suks und um religiöse Gebäude herum





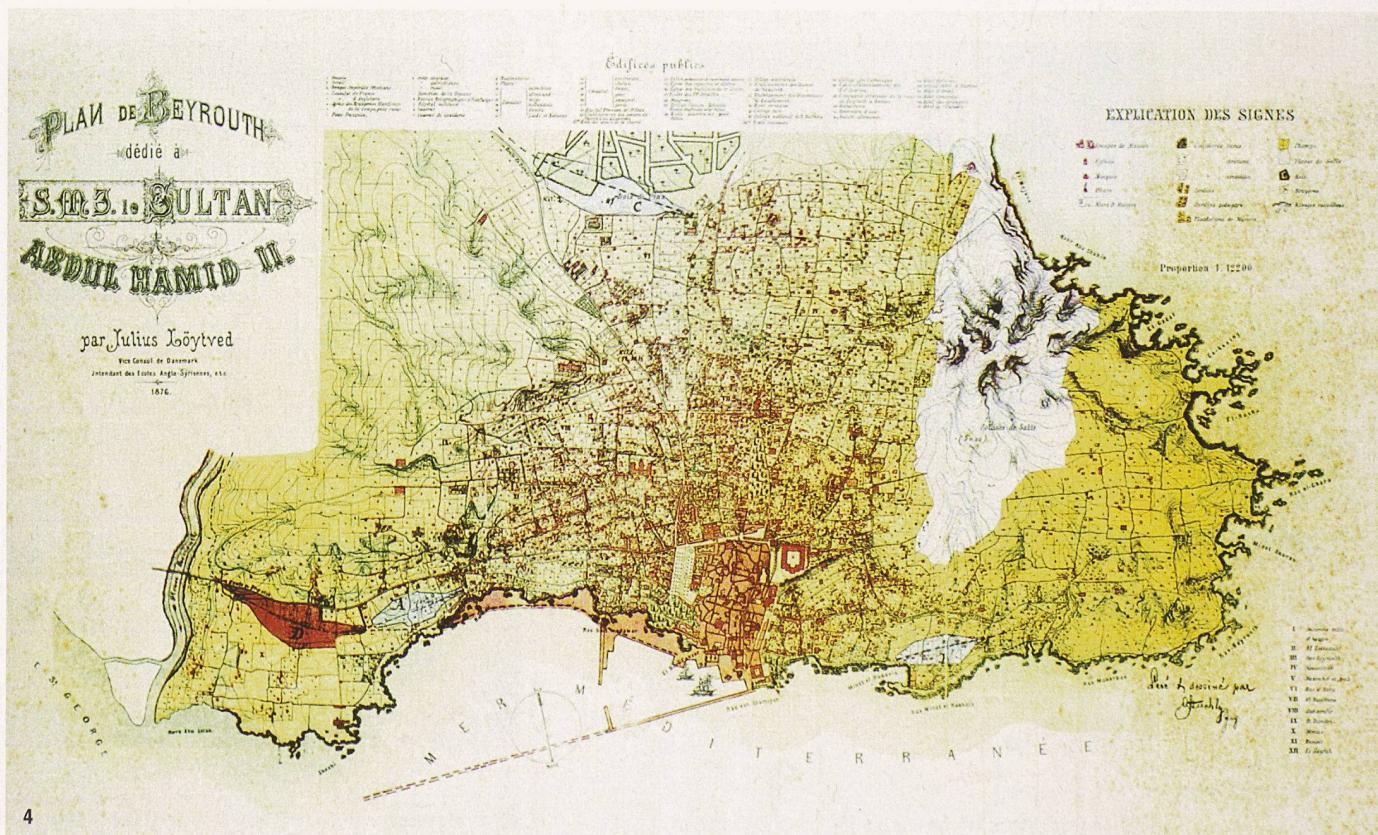
befanden. Einige Plätze verfügten über Springbrunnen und waren von Cafés gesäumt. Sie führten zu kommunalen Einrichtungen wie Dampfbädern, den Hammams, Bäckereien und Mühlen.

Am Osttor lag Sahat as-Saraya, der als administratives und kommunales Zentrum der Stadt galt. Er war Mittelpunkt und Treffpunkt für die verschiedenen Beiruter Gemeinden. Sahat al-Khobz, später Place de l'Étoile, war das Zentrum des Basars (Bild 3). Dort wurden Einzelhandelswaren und lokale Produkte angeboten, wie Parfüm, Musikinstrumente, Kleidung, Süßwaren und Lebensmittel. Weiter entfernt, im Souq Bab-Yaaqoub, der heutigen Bankenstrasse, gab es Fertigerzeugnisse.

Die Unterstadt, oder der Hafenbereich, die sich vom Hafen bis zum Souq al Fashkha erstreckte, diente als

Verbindung zur Oberstadt und zu regionalen Handelsstrassen. Die Handelsware wurde vom Hafen zur Karawanenstation am Bab ad-Dabbaghah (Gerbertor) transportiert. Karawansereien (Khans), Lagerhäuser, Herbergen und Kaffeehäuser sowie breitere Strassen unterschieden diesen Bereich von der Oberstadt.

Der Hafenbereich vereinte hafenbezogene Aktivitäten und war auf Bankiers, Geldwechsler und wohlhabende Kaufmannsfamilien ausgerichtet, die den Handel mit anderen Mittelmeerhäfen kontrollierten. In den 1830ern wurden die am Meer gelegenen Stadtteile gesäubert, vergrössert und Uferstrasse sowie Mole umgebaut. Der westliche Rand der Bai wurde aufgeschüttet, um den Hafenmeister, das Hafengesundheitsamt und die neue Landestelle für Passagiere unterzubringen.



1

Im Stadtzentrum soll der Suk, der traditionelle arabische Markt, wieder erstehen (Bild: Solidere)

2

Beirut 1873: Herrschaftshäuser (Vordergrund), Flachdach-Bauernhäuser mit Gärten (Mitte) und bürgerliche Häuser mit zentraler Halle und dreifachem Bogen (Hintergrund) (Bild: F. Debbas)

3

Sahat al-Khobz, die spätere Place de l'Étoile, war das Zentrum des Basars (Bild: M. Davie)

4

Plan von Beirut des dänischen Vize-Konsuls Julius Löytved von 1876

Erste Phase der frühen Modernisierung 1800–1864

Vom Seidenexportmarkt zum Umschlaghafen

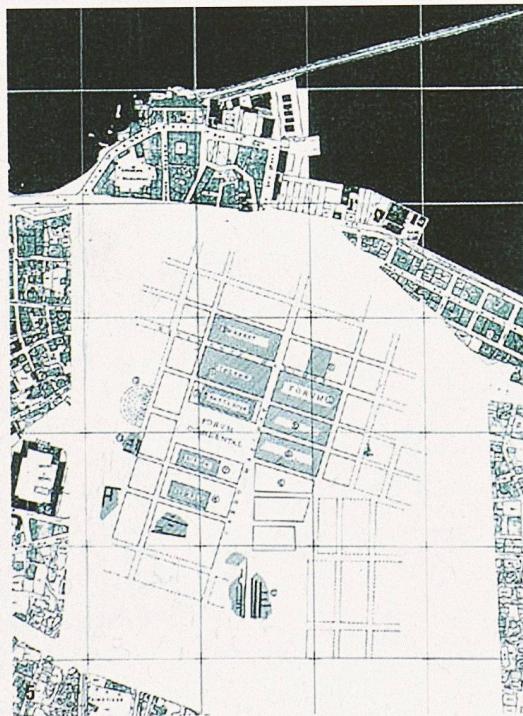
Der Aufstieg Beiruts zu einem wichtigen Handelshafen reicht bis zum Wiedererwachen der Küstenregion im 18. Jahrhundert zurück, das von der Dampfschifffahrt eingeleitet wurde, die eine Verlagerung der wirtschaftlichen Aktivitäten von den Karawanenstädten zu den Küstenstädten zur Folge hatte. Die Etablierung Beiruts als Hauptstadt der Provinz Sidon 1832 unter ägyptischer Besatzung brachte konsularische Vertretungen und ausländische Händler. Die Veränderungen, die einen Wendepunkt in der modernen Geschichte Beiruts darstellten, durchlief die Stadt jedoch zwischen 1840 und 1864. Die Gründung der durch Frankreich kontrollierten Ottoman Bank 1850, die niedrigen Einfuhrzölle, der Bau der Landestelle und der Beirut-Damaskus-Verbindungsstrasse über die Berge öffnete Beirut zum syrisch-arabischen Hinterland und machte es zum wichtigsten Umschlaghafen der Region. Außerdem bewirkte die massive Abwanderung der Maroniten von den gemischten drusischen Bezirken am Berg Libanon und die Einwanderung griechisch-orthodoxer Christen von Damaskus und Aleppo, die auf die religiösen Unruhen von 1845 und 1860 folgten, zwischen 1840 und 1880 einen Bevölkerungsanstieg von 10 000 auf 80 000 in weniger als drei Jahrzehnten. Beirut wuchs über seine Stadtmauern hinaus. Die Peripherie wurde

urbanisiert, die ersten Gartenvorstädte entstanden, und es bildete sich ein zweiter Vorstadtgürtel mit exklusiven Wohnbezirken. 1876 war die Stadt um das Dreizehnfache angewachsen (Bild 4). Diese urbane Expansion war das Ergebnis der Abwanderung der städtischen Bourgeoisie aus der befestigten Stadt und der Niederlassung ländlicher Migranten am Stadtrand. Das neue, von Wohngebieten dominierte Stadtbild setzte sich aus drei verschiedenen Häusertypen zusammen: herrschaftliche Wohnhäuser (Bild 2, Vordergrund), Bauernhäuser mit Flachdächern und Gärten (Mitte) und kubische Steingebäude mit roten Ziegeldächern, die das Aufstreben eines neuen Bautyps verkündeten: das bürgerliche Haus mit zentraler Halle, dreifachem Bogen und marmornem Kragsteinbalkon (Hintergrund). Von einer befestigten, mittelalterlichen Stadt entwickelte sich Beirut zu einer extrovertierten, levantinischen Stadt, die sich zum Meer und zur Umgebung hin öffnete.

Modernisierung der Provinzhauptstadt 1864–1918

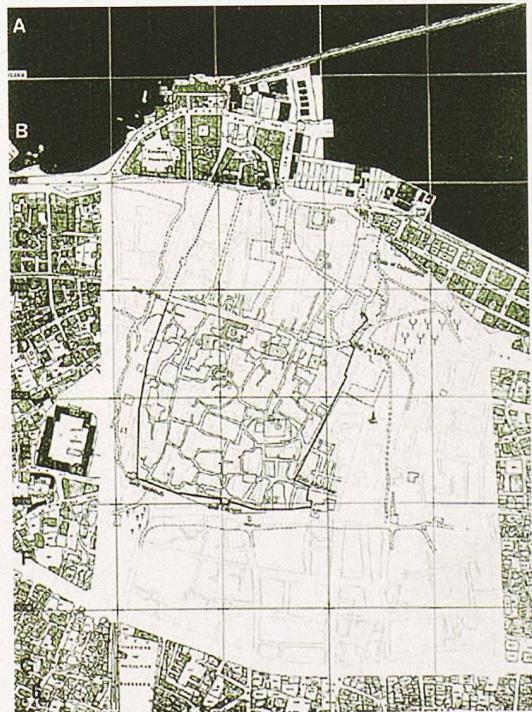
Vorgeschmack auf die heutige Ausdehnung

Die Provinz Beirut ging 1888 als neue administrative Einheit hervor, verdrängte die Provinz Sidon und annektierte die Provinz Tripoli. Beirut wurde zum drittgrößten Hafen am östlichen Mittelmeer, nach Mersin und Alexandria. Zur Jahrhundertwende war die Einwohnerzahl auf 120 000 gestiegen. Wohnviertel, gewerbliche und



5

Während fast sechs Jahrhunderten (64 v. bis 560 nach Chr.) war Beirut unter römischer Herrschaft. Der Städtebau basierte auf einem orthogonalen Raster mit den zwei Hauptstrassen, Cardomaximus (N–S) und Decanumus (E–W). Die Stadt beherbergte Forum, Tempel, Basiliken, Thermen, Marktplatz, Amphitheater und juristische Fakultät. 551 wurde die Stadt durch ein Erdbeben zerstört, ihr Wiederaufbau durch eine Feuersbrunst 560 jäh gestoppt (Bilder 5–8: Hala Nahas)



6

Unter islamischer Herrschaft 634–1110 entstanden Moscheen, Khans, öffentliche Bäder und Suks dominierten die städtische Struktur. Als die Kreuzfahrer (1110–1291) die Herrschaft übernahmen, behielten sie das urbane Gefüge bei und errichteten Kirchen, Klöster und eine Festung (diese wurde 1856 zerstört). Die Stadt fokussierte auf den Handel mit Seide und Zucker, die sie nach Europa exportierte. 1291 begann die Eroberung durch die Mamelucken. Sie zerstörten die Stadtmauer, bauten sie 1404 wieder auf und hielten Beirut bis 1520

administrative Bereiche dehnten sich in die Außenbezirke der Stadt aus und gaben einen Vorgeschmack auf die heutige Ausdehnung der Stadt Beirut. Ein ehrgeiziges osmanisches Reformprogramm beinhaltete die Vereinheitlichung der städtischen Struktur der Altstadt, die Einführung eines modernen Transportnetzwerkes und die Verschönerung öffentlicher Flächen. Parallel dazu wurden von bekannten Beiruter Kaufmannsfamilien, wie den Sursocks und den Ayass', innerhalb der Stadtmauern moderne Suks gebaut. Diese erste, von den Osmanen eingeleitete Phase der frühen Modernisierung ebnete den Weg für die städtebaulichen Nachahmungen des französischen Mandats in den 1920er- und 1930er-Jahren. 1878 stimmte die Kommunalverwaltung für ein Projekt zur Modernisierung der Infrastruktur. Ziel war es, westliche Prinzipien der Hygiene und der städtebaulichen Gestaltung anzuwenden. In Beirut hielt erstmals moderne Stadtplanung Einzug, die die traditionellen Praktiken der Stadtverwaltung veränderte.

Durch die Expansion des Hafens 1889 und den Bau einer 800 Meter langen Mole parallel zur Küste wurde die Altstadt zunehmend als Barriere für den Zustrom von Menschen und Waren betrachtet. Daraus entwickelte sich die Idee, die urbane Struktur zu durchschneiden, um den Hafen mit der Peripherie zu verbinden und die Anbindung an die regionalen Handelsstrassen mittels gerader Verkehrsadern zu verbessern. 1900 wurde die

durch die Altstadt schneidende Ost-West-Achse gebaut (die heutige Rue Weygand). 1915 und 1916 wurden zwei rechtwinklige Verkehrsadern durch das Hafengebiet gebaut (später Rue Foch und Rue Allenby). Sie blieben unvollendet bis zur Besetzung durch alliierte Truppen im Oktober 1918. Insgesamt hinterliessen die osmanischen Reformen in der befestigten Stadt und der unmittelbaren Umgebung eine eindrucksvolle Prägung (Bild 11).

Zweite Phase der frühen Modernisierung 1918–1940

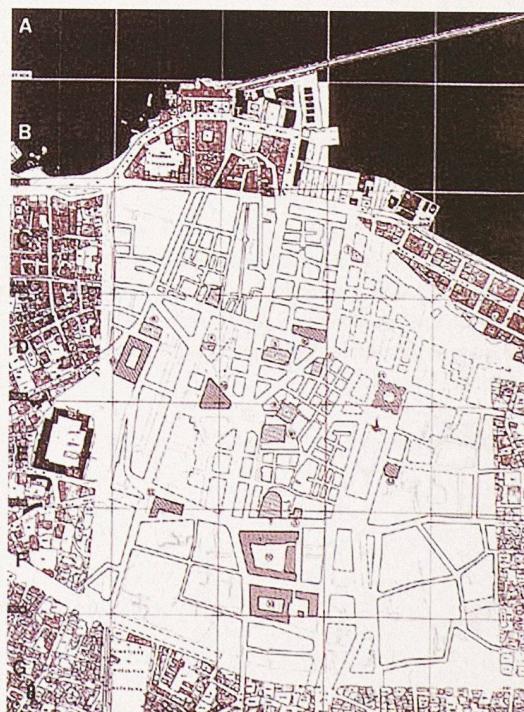
Französisches Mandat – Vorzeigeprojekt der Levante

Nach dem Rückzug der osmanischen Truppen aus der Levante 1918 und der Deklaration von Grosslibanon 1920 wurde Beirut die Hauptstadt des neuen Nationalstaats und Sitz des französischen Mandats für Syrien und den Libanon. Der Hafen, vergrössert und modernisiert, übernahm die Rolle als «Tor zum Orient». Die Einwohnerzahl war Anfang der 1930er-Jahre auf 180000 gestiegen. Die Grösse der Wohngebiete hatte sich verdoppelt, und die Außen- und Zentrumsbezirke verbanden sich zu Stadtteilen, die von einer aufstrebenden, aus Fachleuten, Bürokraten und Kaufleuten zusammengesetzten Bourgeoisie bewohnt waren. Die Infrastruktur wurde durch den Bau eines Kanalisationssystems und Hunderter Kilometer asphaltierter Strassen entscheidend verbessert. Um dem Ziel eines Vorzeigeprojektes Frankreichs in der Levante gerecht zu werden, wurde das Stadt-



7

Die ottomanische Herrschaft, 1516–1920, gliedert sich in eine frühe Phase (bis 1840), in der die Stadt nur ein bescheidenes Wachstum erlebte, und die Spätphase nach 1840, als Beirut zum «Hafen der Levante» aufstieg. Sowohl innere Konflikte als auch Angriffe von aussen (vor allem Europa) setzten der Stadt zu und zerstörten Teile des Stadtgefüges. In der Folge entwickelte sich zunehmend ein geometrisches Strassenlayout

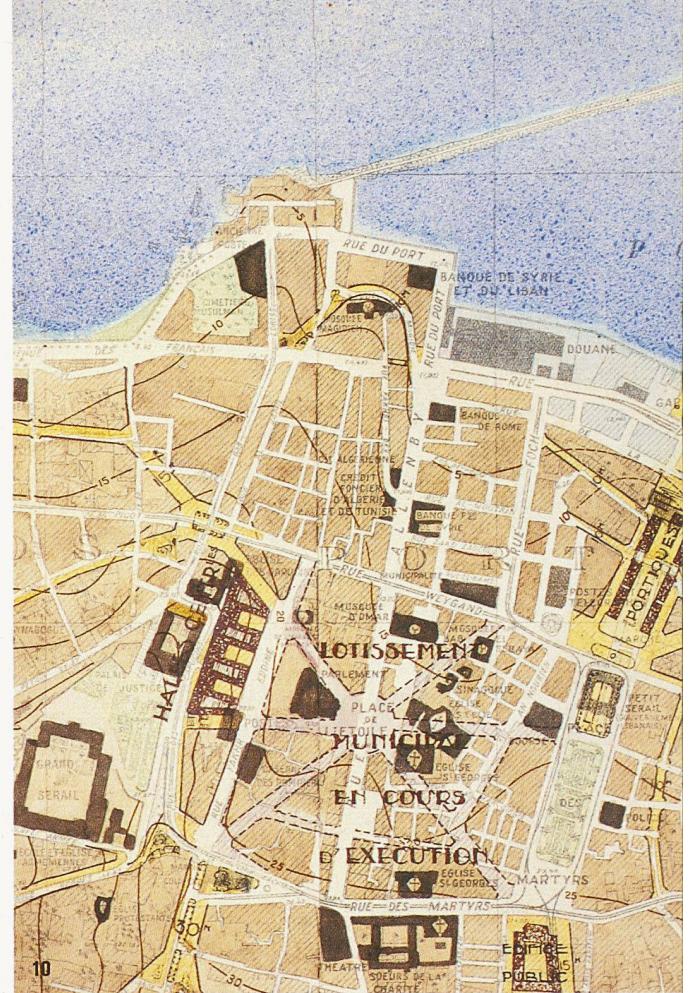


8

Unter französischem Mandat (1920–1942) baute Beirut seine Stellung als Banken- und Handelszentrum aus, was sich im Ausbau der Infrastruktur und im Städtebau nach französischem Muster (Place de l'Etoile) niederschlug. Nach der französischen Besetzung (1975–1990) sollte sich das Gefüge des innerstädtischen Gebiets verdichten und der Sprawl unkontrolliert wachsen. Doch wurde die Prosperität durch den Bürgerkrieg gestoppt, in dessen Verlauf 80 % des historischen Stadtkerns zerstört wurden

zentrum gemäss dem während der osmanischen Periode eingeleiteten Beaux-Arts-Stil umgestaltet. Diese zweite Phase der frühen Modernisierung brachte die Verwandlung Beiruts von einer traditionellen arabisch-islamischen Stadt zu einer bourgeois Mittelmeerstadt in weniger als zwei Jahrzehnten zum Abschluss (Bild 10).

Die Umgestaltung des Stadtzentrums begann mit den für den Hafen relevanten Bereichen. Schon 1919 wurden die beiden rechtwinklig zum Hafen verlaufenden Verkehrsadern, die während des Ersten Weltkrieges von den Osmanen eröffnet worden waren, in Foch und Allenby umbenannt. Das Gebiet wurde geräumt, ebenso wie der Bereich hinter dem Petit Sérail, um Platz für die Beiruter Messe von 1921 zu schaffen. Da die alten Suks vollständig abgerissen worden waren, gab es grossen Bedarf an Geschäfts- und Lagerräumen für internationale Handels- und Transportgesellschaften, die mit dem Hafenbetrieb in Verbindung standen. Ein neuer Bautyp trat in Erscheinung: das fahrstuhlförmige Bürogebäude mit Büros in den oberen Stockwerken, Geschäften im Erdgeschoss und erstmalig unterirdischen Lagerräumen. Das Foch-Allenby-Gebiet wurde als Eingangstor zur Stadt für über das Meer kommende ausländische Investoren betrachtet und sollte daher mit einer modern verzierten Front glänzen. Diese Vorstellung wurde zuerst in der Foch-Strasse umgesetzt, aufgrund ihrer direkten Verbindung zum Hafen. Sie wurde zum



9

Mardiros Altounian, ein Architekt der Beaux-Arts-Schule vom Ministerium für staatliche Bauprojekte, gewann 1932 den Wettbewerb für den Uhrturm vor dem Parlamentsgebäude

10

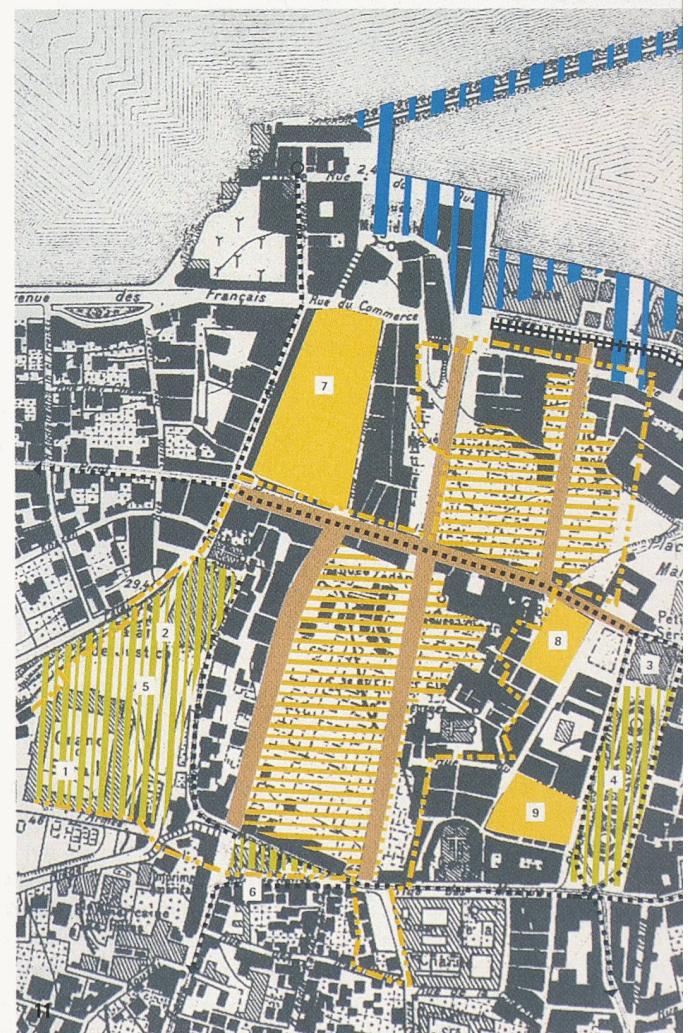
Plan Danger von 1932

11

Die osmanischen Reformen (1840–1918) – die die Altstadt schneidende Ost-West-Achse (heutige Rue Weygand) und die rechtwinkligen Verkehrsadern durch das Hafengebiet (später Rue Foch und Rue Allenby) – hinterließen eine eindrucksvolle Prägung im städtischen Gefüge, wie der Plan von 1920 zeigt (Bild: Robert Saliba)

12

Place de l'Étoile und Rue Maarad (Bild: Solidere)



9



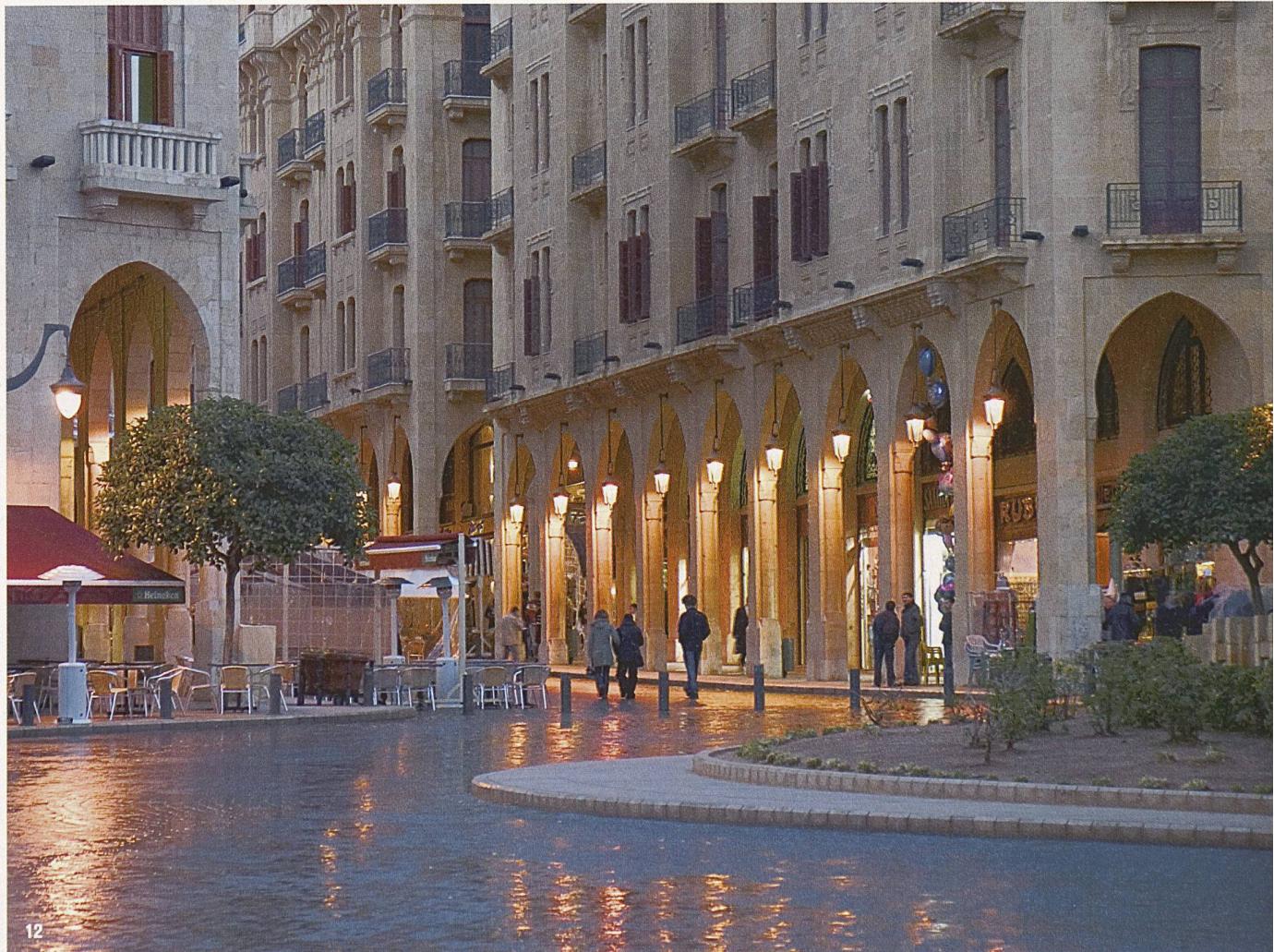
architektonischen Modell für den Rest der Stadt. Noch während die Räumung des Gebietes zwischen den Strassen Foch und Allenby im Gange war, wurde 1920 ein Fassadenwettbewerb für die Foch-Strasse ausgeschrieben. Gleichzeitig wurde von der Kommunalverwaltung ein Darlehen von 200 000 Pfund zur Verfügung gestellt, um Besitzer zu entschädigen und neue Suks zu bauen. Im gleichen Jahr wurde ein Entwicklungsplan von Hippolite Michel ausgearbeitet, einem Bauingenieur vom Verwaltungsrat für staatliche Bauprojekte. 1922 waren die Enteignungen abgeschlossen, und die Kommunalverwaltung versteigerte die neuen Parzellen. Sie finanzierte außerdem den Bau der ersten Gebäude, um den Immobilienmarkt in diesem Gebiet zu stimulieren und so die Investitions- und Entschädigungskosten wieder gutzumachen.

1924 wurden Pläne vorbereitet, die Foch-Strasse zu pflastern. Souq al Bayatira und die beiden verbleibenden Karawansereien in diesem Gebiet wurden abgerissen. Ein Architekturwettbewerb für die Kreuzung der Strassen Weygand und Foch wurde organisiert. Youssef Aftimos, ein niedergelassener Architekt und Ingenieur, gewann den Wettbewerb mit einem imposanten Gebäude im neo-islamischen Stil. Später wurde das Gebäude Sitz der Kommunalverwaltung. 1927 war die Foch-Strasse fertig gestellt. Sie glänzte mit breiten Bürgersteigen, einem Mittelstreifen mit eleganten Lichtmasten

und Porphyrlödern als Bodenbelag. Schliesslich wurde das Gebiet primäres Ziel für Immobilienanlagen.

Der Umbau des südlichen Gebietes, der zukünftige Bereich von Étoile, wurde 1926 geplant und in den 40er-Jahren durchgeführt. Nachdem dies der Standort der Beiruter Messe gewesen war, wurde der südliche Abschnitt der Allenby-Strasse namens Maarad zum Mittelpunkt des städtebaulichen Gestaltungsprojektes mit hohem Symbolwert. Er sollte das Parlamentsgebäude, einen formellen öffentlichen Platz und eine hohe Konzentration an Moscheen und Kathedralen für die grossen Religionsgemeinschaften beherbergen. Wohn- und Freizeitbereiche sollten ein Überangebot an Büro- und Verkaufsräumen vermeiden. Der Dienstleistungssektor gewann aber mit Banken und Versicherungsgesellschaften die Oberhand und breitete sich in Richtung Fakhreddine-Strasse aus (der heutigen Bankenstrasse).

Ein Entwurf von Camille Duraffourd von 1926, ein Projekt mit sternförmig angeordneten Strassen namens «Beyrouth en cinq ans», wurde im Januar 1927 vom Ministerrat ausgewählt. Es wurde angeordnet, mit den Enteignungen und Arbeiten entlang des südlichen Abschnitts der Allenby- oder Maarad-Strasse zu beginnen. Die Banque de Syrie und die Banque Immobilière Tuniso-algérienne stimmten einem Darlehen für die Kommunalverwaltung zu, das sich auf 1200 000 Goldpfund belief, um die Kosten für das Projekt zu decken.





13

Blick über Beirut zum Meer hin mit dem markanten Serail, 1890 als Sitz der ottomanischen Regierung gebaut und heute Domizil des Rats für Entwicklung und Wiederaufbau, CDR (Bild: Heiko Schmid)

14

Das Entwicklungsgebiet von Hotel Distrikt und Beirut Marina (Bild: Solidere)

Seither wird dieser Bereich Mahallat al-Nijmat oder Place de l'Étoile genannt (Bilder 10, 12).

1927 waren in der Maarat bereits 150 Meter der Parzellen mit Straßenfront verkauft. Der Grundstückspreis verdoppelte sich innerhalb von drei Jahren und stieg zwischen 1924 und 1927 von 20 auf 46.5 Pfund pro Quadratmeter. 1929 wurden Entschädigungszahlungen an die Grundstücksbesitzer der Maarat-Strasse und der Ostseite der Omari-Moschee gezahlt, um mit dem Bau der Zufahrtsstrassen zur Place de l'Étoile zu beginnen. Die Seiten der aus der Kreuzritterzeit stammenden Omari-Moschee wurden geräumt, um dieses historische Monument gebührend hervorzuheben. Im gleichen Jahr wurde die Summe von 150 000 Pfund für das Gebäude zur Verfügung gestellt, das das Parlament und die Nationalbücherei beherbergen sollte. Die Planung für das Parlament wurde Mardiros Altounian übertragen, einem Architekten der Beaux-Arts-Schule, vom Ministerium für staatliche Bauprojekte. 1932 gewann dieser Architekt auch einen Wettbewerb für den Uhrturm vor dem Parlamentsgebäude (Bild 9). 1930 wurde ein französischer Stadtplaner engagiert, um einen umfassenden Plan für das Stadtzentrum und den unvollendeten Teil des Étoile-Bereichs zu entwerfen. Camille Durafourd, Repräsentant des Büros von Danger Frères, legte dem Mohafiz einen Projektentwurf für 83 000 Franc vor. Das Projekt wurde niemals realisiert (Bild 10). Als 1934 die Arbeiten an Parlament und Uhrturm



14

abgeschlossen waren, wurden die Anwohner des Gebietes evakuiert, um die Räumung des Viertels abzuschliessen. Der westliche Abschnitt des Étoile-Bereichs wurde zunehmend auf Finanzzentren ausgerichtet, was zur Entstehung der Bankenstrasse führte. Der östliche Abschnitt des Étoile-Bereichs um die Kathedralen herum wurde wegen Interessenkonflikten zwischen Planern, Spekulanten und Religionsgemeinschaften nie fertig gestellt. Das Étoile-Projekt endete daher mit einem Stern, dem wegen nicht vorhandener Zufahrtsstrassen zwei Zacken fehlen.

Unabhängigkeit 1943, Bürgerkrieg 1975, Aufbau 1990

Gebrochene Dialektik zwischen Hafen und Stadt

Nachdem der Libanon seine Unabhängigkeit erlangt hatte, nahm die Dialektik zwischen Hafen und Stadt weiter ihren Lauf: landwärts, aufgrund fortgeschrittener funktioneller Spezialisierung urbaner Aufgaben, und seewärts, aufgrund weiterer Ausdehnung des Hafens. Der Hafen von Beirut florierte als Tor für den Transit- und den Wiederausfuhrhandel nach Syrien, Jordanien, dem Irak, Iran und zur Arabischen Halbinsel. Infolge der Verlagerung des Handels von Haifa nach Beirut 1948 nach der Gründung des Staates Israel wurde Beirut die bedeutendste Hafenstadt im östlichen Mittelmeer und eine wettbewerbsfähige Anlaufstelle für den Zugang zum Hinterland des Mittleren Ostens. Als 1975 der Krieg ausbrach, beeinträchtigte der gestörte Zugang zwischen

Hafen und Hinterland diese Beziehung entscheidend: Die kommerziellen Hafenaktivitäten verlagerten sich weiter ostwärts, der Grossteil des Personenverkehrs wichen auf den Flughafen aus, und viele geschäftliche und verwaltungsspezifische Tätigkeiten verlegten sich auf Randzentren. In der Nachkriegszeit verstärkte der künstliche 60 Hektar grosse Küstenstreifen – als Erweiterung des Beirut Central District – die Teilung zwischen Hafen und Stadt. Mit dem Wandel von einer durchgängigen Einheit während der vorindustriellen Periode zu einem geteilten Gebilde in der Nachkriegszeit haben Beirut und sein Hafen ihre wechselseitige Beziehung nun gänzlich eingebüßt.

Robert Saliba ist Professor an der Notre Dame University (NDU), Libanon, rsaliba@ndu.edu.lb

Hala Nahas (Bilder 5–8) untersuchte Beirut für ihre Dissertation. Sie machte 2005 ihren Master in Architektur an der McGill University in Montreal halanahas@gmail.com

Übersetzung: Richard Squire

Anmerkungen

- 1 Der Artikel basiert auf: Robert Saliba: Beirut City Center Recovery: the Foch-Allenby and Etoile Conservation Area. Solidere-Steidl, Göttingen 2004. (Ein schön gestaltetes und intelligentes Werk, Anm. der Red.)
- 2 Meyer, Han: City and Port: Urban Planning As a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing Relations Between Public Urban Space and Large-Scale Infrastructure. International Books, Utrecht 1999.



15

Das Gebiet Ghalghoul mit der Achse der Place des Martyrs, dem Grossen Serail im Hintergrund und dem Quartier Saifi im Vordergrund

16

Die Bankenstrasse und der Garten der römischen Bäder

17

Blick in das teilweise rekonstruierte Quartier Saifi (Bild: Solidere)

Neue Zeitrechnung

Die Explosion der 300-Kilo-Bombe war in ganz Beirut zu hören. Die Detonation riss einen riesigen Krater in den Asphalt, wirbelte zahlreiche Fahrzeuge durch die Luft und beschädigte im Stadtzentrum viele der erst kürzlich renovierten Gebäude. Weit schlimmer als die materiellen Zerstörungen war jedoch die Tatsache, dass die Bombe den bisherigen Premierminister Rafiq al-Hariri tötete. Der Anschlag im Beiruter Stadtzentrum ereignete sich genau an jenem Ort, für dessen Wiederaufbau sich Hariri nach dem Bürgerkrieg jahrelang massiv eingesetzt hatte. Wie kein anderer galt der Bauunternehmer und Multimilliardär Rafiq al-Hariri als Mann des Wiederaufbaus. Er war die treibende Kraft hinter allen Bemühungen um den Wiederaufbau und prägte ab 1992 als Premierminister entscheidend die Zeit nach dem Ende des libanesischen Bürgerkriegs. Die von Hariri initiierte Neugestaltung des Beiruter Stadtzentrums war dabei das wichtigste Projekt und hatte einen hohen symbolischen und wirtschaftlichen Stellenwert.

Dieses Wiederaufbauprojekt kann insofern nicht nur als Massstab städtebaulicher und architektonischer Entwicklung im Libanon gesehen werden, sondern dient auch als Gradmesser der zivilgesellschaftlichen Rekonstitution. Nach 16 Jahren Bürgerkrieg sollte der Wiederaufbau im Stadtzentrum die Überwindung des Bürgerkriegs und den politischen Neuanfang symbolisieren. Die Auseinandersetzungen um dieses Projekt hatten damit einen entscheidenden Stellenwert für die friedliche Koexistenz der Konfessionen und Bürgerkriegsparteien im Nachkriegslibanon. Der Bombenanschlag vom 14. Februar 2005 wirkt vor diesem Hintergrund nicht nur politisch wie eine Zäsur, sondern markiert in tragischer Weise auch das Ende der Wiederaufbauära.

Zwar stand das Attentat keinesfalls in Zusammenhang mit dem Wiederaufbauprojekt, verdeutlicht aber, dass der Libanon letztlich doch noch nicht zu Normalisierung und demokratischer Kultur zurückgefunden hat. Das Attentat im Stadtzentrum hatte die libanesische Gesellschaft in einen regelrechten Schockzustand versetzt und eine neue politische und wirtschaftliche Unsicherheit ausgelöst. Der Schock wich jedoch schnell der Empörung über die Ermordung Hariris und mündete in massive Demonstrationen. Der millionenfache Protest an symbolischem Ort im Beiruter Stadtzentrum weitete sich schliesslich schnell zu einer Freiheitsbewegung und Auflehnung gegen die syrische Hegemonie im Libanon aus. In der Folge geriet Syrien, das für die Ermordung Hariris verantwortlich gemacht wurde, immer stärker unter Druck und musste am Ende seine seit dem Bürgerkrieg im Libanon stationierten Truppen zurückziehen.

Diese Entwicklung zeigt, dass sich mit der Ära Hariri nicht nur ein privatwirtschaftlicher Wiederaufbau verbindet, sondern in gewisser Weise auch eine Überwindung des Bürgerkriegs vollzogen hat. Mit dem Tod Hariris geht zwar die Ära des Wiederaufbaus im Libanon zu Ende – zugleich bietet sich aber die Chance einer neuen Zeitrechnung. Die Bevölkerung Beiruts hat jedenfalls schon einmal den zentralen Märtyrerplatz im Stadtzentrum in einen «Platz der Freiheit» (Sahat al-Hurriya) bzw. einen «Märtyrer-Hariri-Platz» (al-Shahit Hariri) umbenannt.

Dr. Heiko Schmid, Geographisches Institut der Universität von Heidelberg, heiko.schmid@urz.uni-heidelberg.de
www.geog.uni-heidelberg.de/direkt/schmid_link.htm



4 Städtebauliche Entwicklung

| Robert Saliba | Beirut entwickelte sich vom Umschlaghafen in einer befestigten Stadt (vorindustriell) über den Transporthafen neben einer offenen Stadt (kolonial) zum Industriehafen neben einer zweckbetonten Stadt (Vorkriegszeit).

12 Das Viertel Zokak el-Blat

| Anne Mollenhauer, Ralph Bodenstein, Dorothee Sack | Im Bürgerkrieg 1975–1990 litt das Quartier unter der Nachbarschaft der umkämpften Innenstadt und der «Grünen Linie». Heute wirkt sich der Wiederaufbau auch nach Zokak el-Blat aus.

16 Ära Hariri: Wiederaufbau nach dem Bürgerkrieg

| Heiko Schmid | Der Beitrag nähert sich der Ära des Wiederaufbaus im Rückblick und versucht, die städtebauliche, politische und gesellschaftliche Bedeutung anhand des Projekts zum Wiederaufbau des Beiruter Stadtzentrums zu erfassen.

22 Neubauprojekte im Stadtzentrum

| Heiko Schmid | Die Suks, der Platz der Märtyrer und der Garten der Versöhnung gehören zu den symbolträchtigsten Projekten, die Beiruts Vergangenheit mit seiner Zukunft verbinden sollen.

26 Wettbewerbe

| Kehrichtverwertungsanlage, Bern | Neufahrn Ost (D) | Genossenschaftssiedlung Bramen, Kloten |

32 Magazin

| Auseinandersetzung um Gesamtsanierung des SIA-Hochhauses |

36 Aus dem SIA

| Kulturtage SIA 2005: Farbenklang für Auge und Ohr | Spezifische Ausschreibungsformen für Planer notwendig | Kurs Komfortlüftung | Beitritte zum SIA im 2. Quartal 2005 |

42 Produkte

| Module für das Bad | Stadt im Computer | Elektrosmog | Stolperschwelle | Freitragende Treppe |

54 Veranstaltungen