

**DIE MEDINA VON TUNIS :
DIE MORPHOLOGIE DES TRADITIONELLEN STADTGEBILDES UND DEREN
AUSWIRKUNGEN AUF DIE VERKEHRSGESTALTUNG IM STADTISCHEN
RAUM VON TUNIS**

Vorwort

Mit einigen kurzen Angaben aus Geographie, Geschichte, Urbanismus, morphologischer Analyse und Statistik soll hier der Versuch unternommen werden, das Problem des Verkehrs in der Medina von Tunis in grossen Zügen zu skizzieren. Diese Notizen sind die Frucht der Arbeit des Urbanistischen Ateliers der Association Sauvegarde de la Medina. Dieses Atelier, dessen Aufgabebereich eine sektorielle Untersuchung umfasst - nämlich die Medina -, hat es sich zur vordringlichsten Aufgabe gemacht, die Problematik der Altstadt von Tunis erst einmal zu definieren. Diese Problematik wurde als eine Ganzheit erkannt und erfasst deshalb Probleme des Verkehrs oder des Wohnraums in der allgemeinen Perspektive städtischer Raumplanung.

Bei seinen Forschungs- und Planungsarbeiten ist das multidisziplinäre Team des Ateliers vor allem auf der Suche nach einer zweckmässigen Methode des Analysierens, um die Gesamtheit der Problematik in ihren tatsächlichen Proportionen und Dimensionen zu erkennen und zu formulieren.

Wir hoffen, dass mit dieser Zielsetzung ein Beitrag möglich wird zum Akt des Bauens.

VERZEICHNIS DES AUSSERHALB DES TEXTES STEHENDEN
TAFELN UND AUFNAHMEN

- Vor dem 9. Jahrhundert vor J.C. - Berbersiedlung Tafel 1
- 9. Jahrhundert vor J.C. - karthagische und römische Niederlassungen und Stützpunkte Tafel 2
- 1. Jahrhundert vor J.C. - Römische Niederlassungen. Tafel 3
- 8. Jahrhundert nach J.C. - Arabische Ansiedlung Tafel 4
- 10. Jahrhundert - Arabische Siedlung Tafel 5
- 13. bis 16. Jahrhundert - Städtische Organisation der Medina von Tunis Tafel 6
- 16. bis 18. Jahrhundert - Städtische Organisation der Medina von Tunis Tafel 7
- Suq der Färber : Beispiel für einen Haupt-Durchgang = kultische Reihe Tafel 8
- Haupt-Durchgangsstrassen in der Medina von Tunis Tafel 9
- Verzeichnis der Haupt-Durchgangsstrassen der Medina von Tunis Tafel 9 bis
- Isolat II D 44 - Zaqat el-CArabiya, Impasse de la paysanne, von der Rue des Tamis aus aufgenommen - (Foto)
- Beispiel für D r i b a und S q i f a Tafel 10
- Beispiel einer inneren Nuklei bedienenden Zaqqa oder Sackgasse Tafel 11
- Beispiel einer vom Hauptdurchgang ausgehenden L e i n e Tafel 12
- Morphologische Untersuchung der Altstadt Tafel 13 bis 17
- Die Rue des Teinturies, Färberstrasse, von der Moschee Sidi El-Beschir in Süd-Nord-Richtung aufgenommen - (Foto)
- Derzeitige Benutzung des Strassensystems der Kern-MEDINA Tafel 18
- Allgemeine Charakteristika des Strassensystems der Kern-Medina Tafel 19 bis 20 bis
- Der Durchbruch durch die Südvorstadt, Rbat Bab Dzira, von Sidi El-Beschir bis Bab Allioua, von der Färberstrasse aus aufgenommen - (Foto)
- Schnellweg-Projekt der Süd-Nord-Achse Tafel 21
- Tunis 1893 Tafel 22
- Tunis 1930 Tafel 23
- Tunis 1963 Tafel 24
- Tunis 1969 Tafel 25
- Der "Plan Directeur" zur Urbanistischen Gesamtplanung. Tafel 26

EINLEITUNG

Die Medina von Tunis ist eine islamische Stadt. Im Jahre 698 wurde sie als solche von den nach Nordafrika vordringenden arabischen Heeresgruppen gegründet.

Die arabischen Eroberer ziehen dem völlig vom Meer bestimmten (und 146 vor J.C. von den Römern zerstörten) Karthago zur Anlage ihrer Stadt das Hügelgelände am Westufer der Lagune vor. Die arabische Siedlung respektiert die grossen Durchgangsstrassen, die den Boden zeichnend von jahrhundertealten menschlichen Wanderbewegungen Zeugnis ablegen.

Die Historiker neigen daher zu der Annahme, dass die Ost-West-Achse und die Nord-Süd-Achse der Medina die Erinnerung an Cardo und Decumanus der römischen Stadt bewahrt haben, von der wir nur unklare Vorstellungen haben.

Auf einem Gelände siedeln, das bereits von frühen menschlichen Niederlassungen geprägt wurde, bauen nun hier die Araber ihre Stadt, die dem Boden einen spezifisch islamischen Stempel aufdrückt. Hier wird nun ihre Medina entstehen nach einem Stadtplan, der dem Vorherrschen des religiösen Elements und der einer islamischen Gesellschaft eigenen sozio-ökonomischen Dynamik vollauf Rechnung trägt.

Dem gestaltenden Prinzip dieser Stadt ist - was aussergewöhnlich klingen mag - das Verkehrsproblem völlig artfremd. Dies ist nun durchaus kein Paradoxon, sondern lediglich eine morphologische Feststellung. Wie die Anordnung von Zellen in einem tierischen oder pflanzlichen Gewebe ein homogenes Ganzes bildet, wo der wechselseitige Austausch durch Osmose zustandekommt, so besteht auch die Medina aus einer Organisation von in sich abgeschlossenen Zellen, wo wechselseitiger Austausch durch Teilnahme am Leben des organischen Ganzen bewerkstelligt wird.

Eine typologische Untersuchung der Wohnformen hat die Unabhängigkeit der einzelnen Zellen bestätigt: der zu jedem Haus gehörende Vorratsraum ermöglicht es der Gruppe, lange Zeit für sich zu leben.

Während ihres langen historischen Bestehens hat diese Stadt nie einer Stadtbaureglementation bedurft. Kein Dokument ist vorhanden, das sich mit jenem königlichen Edikt von 1607 vergleichen liesse, das französischen Städten

einheitliche Häuserfronten vorschreibt. Trat nun während des Wachtstums der Stadt eine neue Zelle hinzu, so geschah dies unter Beachtung jener allen bekannten urbanistischen Normen, die das Kollektivgedächtnis bewahrte und überlieferte. Oder sollte man vielmehr mit dem Dichter oder Maler jene scheinbare Anarchie verherrlichen, die man dem bunten Wirrwarr der Gässchen abzulesen vermeint? Der Dichter ist seinen Sinneseindrücken zum Opfer gefallen: die islamische Stadt weiss nichts von Wirrwarr und Anarchie; sie ist ein durchorganisiertes Stadtgebilde mit strengen Rangordnungen, das in sich geduckt seine wesentliche und innerste Bedeutsamkeit erhält durch die privilegierte Erhabenheit des sakralen Raumes, wo allein alle Gläubigen miteinander kommunizieren.

Ausserhalb der Medina-Mauern dehnt sich die Agrarwelt. Das Stadttor, als Riese wirkend, stellt hier die Kommunikation her.

Die aufblühende Frankenstadt und das Entstehen einer Kolonialstadt zu Ende des 19. Jahrhunderts haben tiefgreifende und umwälzende Folgen für die Beziehungen der Medina zu ihrer ländlichen Umwelt

Rasch entstehende Bauvolumen eines gänzlich anders gearteten Typs kreisen alsbald die Medina ein und lassen sie selbst zur Zyste werden. Die Medina von Tunis ist nun nicht mehr allein ein städtisches Phänomen. Eine zweite Stadt rückt auf den Plan, schiebt ihren rechtwinkeligen Stadtplan zwischen Medina und Lagune und lässt urbane Traditionen der Römerzeit wieder aufleben, ohne jedoch dem mächtig aufstrebenden Kraftfahrzeugverkehr nur die mindeste Rechnung zu tragen.

Das Strassenschachbrett wirkt wie künstlich auf den Boden gesetzt, den es in keiner Weise als Gelände zur Notiz nimmt: die Kolonialstadt wird in die Lagune hineingebaut.

Wenn wir nun heute vor einem globalen Verkehrsproblem stehen, so haben wir dieses in erster Linie in der Kolonialstadt zu suchen. Und hier stossen wir auf jenes Paradoxon sui generis: die europäische Neustadt berücksichtigt überhaupt nicht das städteplanerische Prinzip des Kraftverkehrs.

Das Wachstum der zeitgenössischen Stadt geschieht im Zeichen der Kolonialstadt, die sich laufend weiter bestätigt sieht oder sich wahllos im Gelände verstreut und zersplittert, zumal das Kraftfahrzeug das dadurch entstehende Problem der Entfernung löst. Und so kommt es, dass in dieser autofeindlichen Stadt, die sich im Gelände verliert, plötzlich das Verkehrsproblem in den Vordergrund getreten ist. Mit Hilfe dieser oder jener tech-

nischen Akrobatennummer - wie Strassen mit gestaffeltem Niveau - sind raffinierte Teillösungen möglich geworden, die gewisse Planungsverspätungen wieder wettmachen; doch diese sind eben gerade das Ergebnis jenes völligen Verkennens des geographischen Gestaltungswillens: das Ordnen des Raumes.

Wir werden versuchen, aufzuzeigen, wie sehr das Verkehrsproblem im historischen Stadtkern von Tunis abhängig ist von einer urbanistischen Gesamtplanung unter Berücksichtigung des Geländes. Für die Medina als solche ist das Problem aus morphologischen Gründen eigentlich gar nicht vorhanden. Doch wird sie in dem Masse davon betroffen, als heute die objektive Notwendigkeit vorhanden ist, die Verkehrsplanung im Grossraum Tunis einzuordnen in eine harmonische urbanistische Gesamtplanung, die endlich jene drei Stadttypen zusammenschweisst, die sich in historischer Abfolge hier aufgetan haben: die Medina, die Kolonialstadt und die Hauptstadt der Republik.

1. MORPHOLOGIE DER MEDINA VON TUNIS

1.1 Der geographische Rahmen

1.1.1. Geographische Lage der Stadt Tunis und Abfolge menschlicher Siedlungen bis zur Eroberung durch die Araber.

Der Standort der Stadt Tunis befindet sich auf einem schmalen Landstreifen zwischen zwei Lagunen. Im Westen liegt die salzige Lagune Sebkhata Es-Sedjoui und im Osten die sogenannte Bahira oder See von Tunis. Im Süden und im Norden wird dieser Standplatz von Hügeln verriegelt. Das Hauptelement der südlichen Hügelbarriere ist der Djellaz, während die nördliche Hügelkette von Ras Tabia und dem Belvedere gebildet wird.

Dieser schmale Landstreifen liegt auf der Durchgangslinie einer uralten Handels- und Pilgerstrasse, die aus dem "Fernen Westen" der Berberei kommend nach Aegypten weiterführt. Züge wandernder Menschengruppen aus Osten und Westen passierten hier. Der Ort selbst ist eine Etappe, ein Haltepunkt der Wanderer und Pilger. Drei Hauptverbindungswege kreuzen sich hier :

- die Utica nach den phönizischen Emporien zwischen Gabes und Tripolis an der Syrte -
- die Strasse nach Vaga (dem heutigen Beja) und weiter nach den oberen Medjerda-Ebenen -
- die Strasse nach Sicca, die die Verbindung von Tunis nach Numidien (heute Ostalgerien) herstellte.

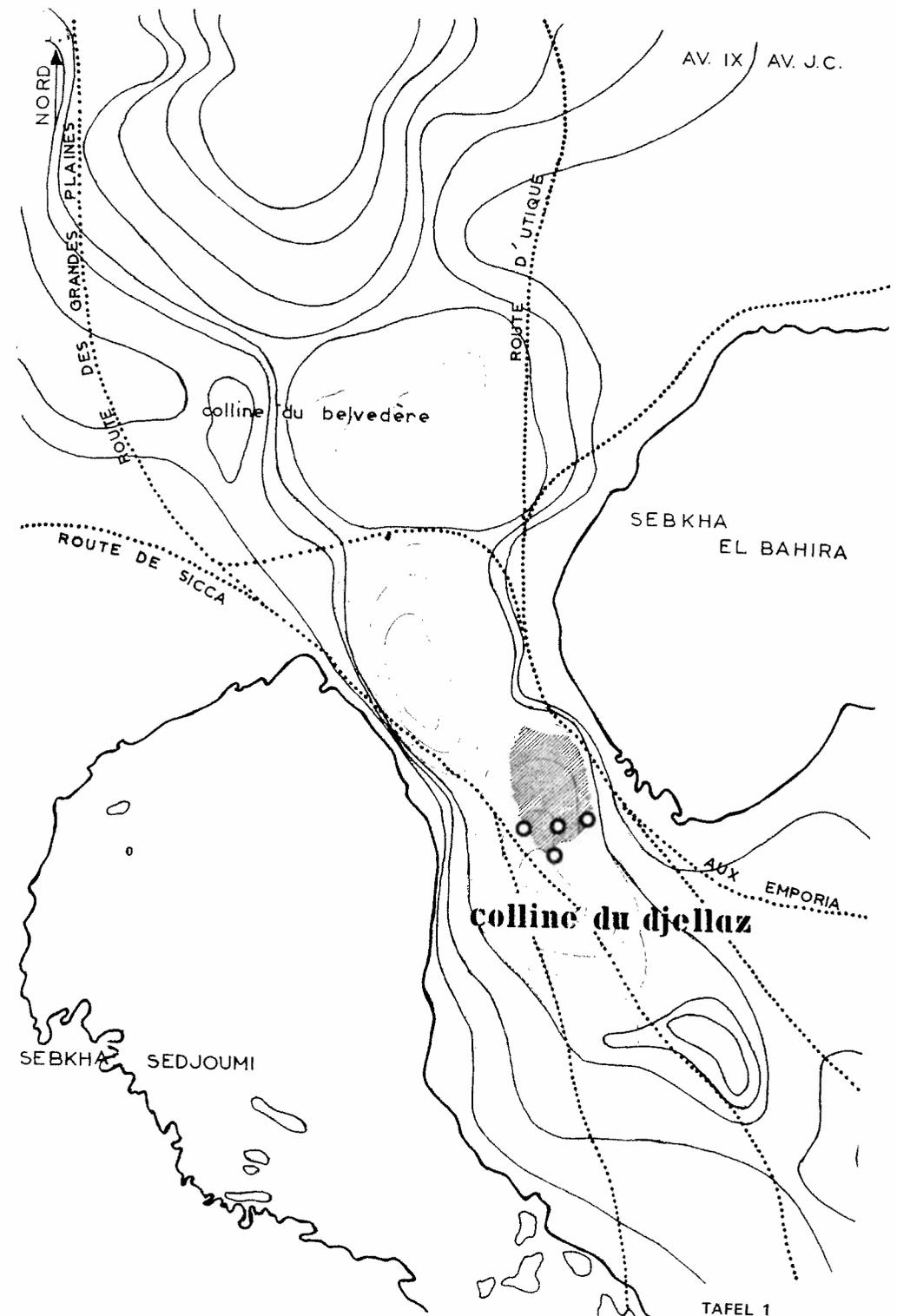
Tunis ist aber nicht nur Durchgangsstation. Es bildet auch einen militärischen Stützpunkt. Die natürlichen Hindernisse bieten sich geradezu als Verschanzung an, von der aus die Strassen kontrolliert werden können. 45 m oberhalb der Westlagune Sedjoui auf felsiger Höhe liegend beherrscht und überwacht Tunis Landschaft und Durchgangsstrassen.

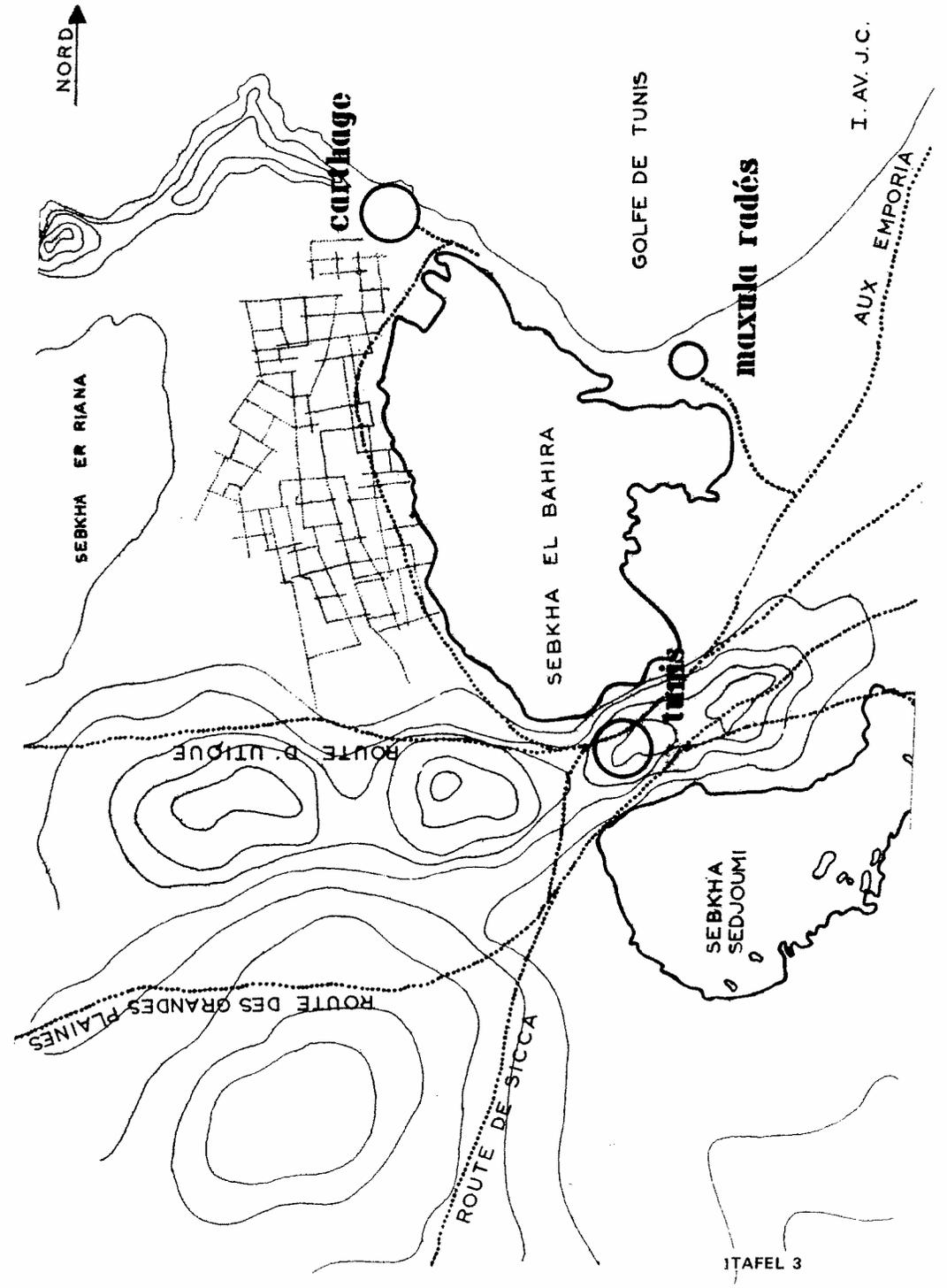
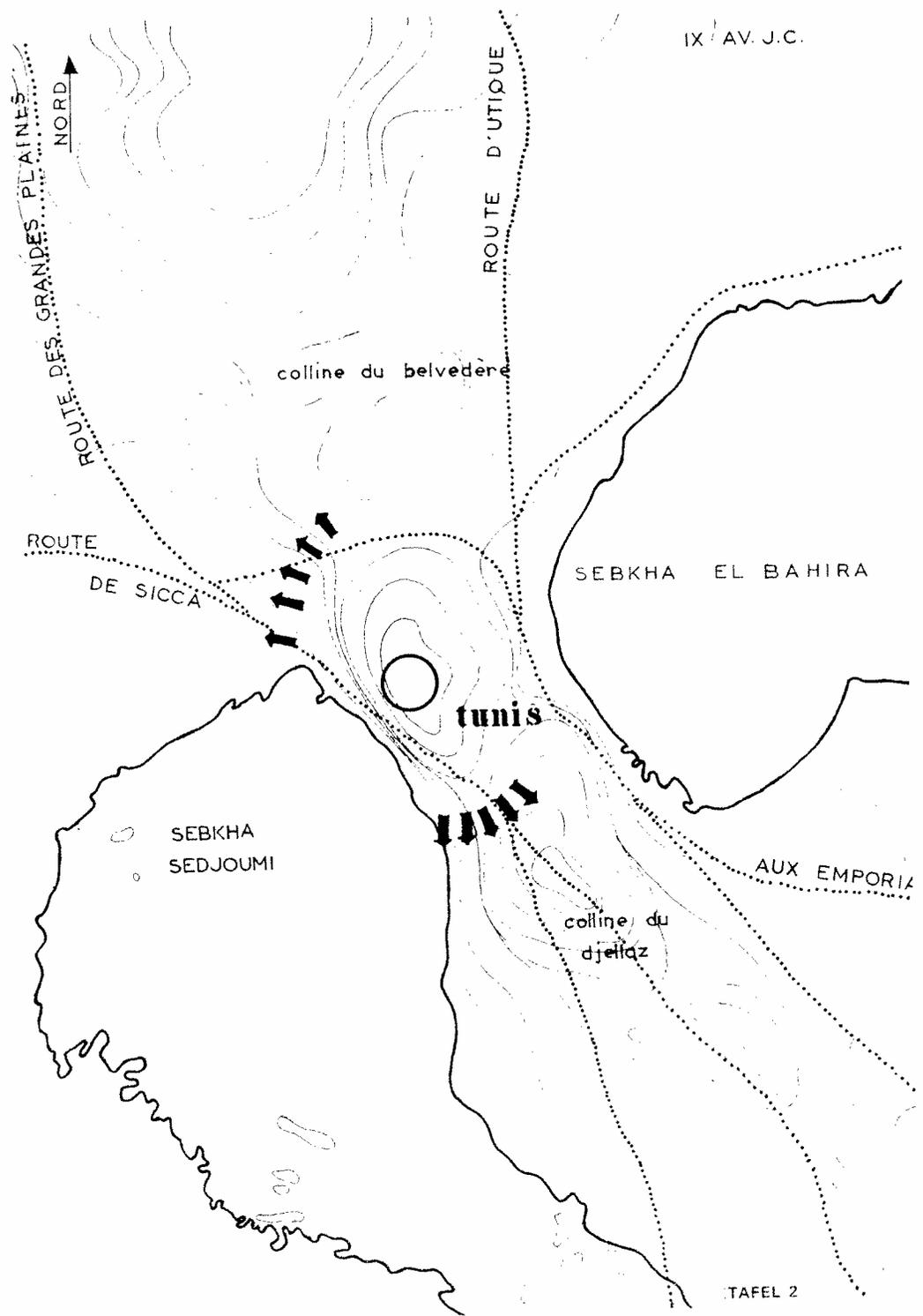
An diesem gleichwohl nach aussen geöffneten und nach innen abgeschlossenen Punkt, der Etappe und Verteidigungsposition in sich vereint, liessen sich im Laufe der Geschichte Berber, Phönizier, Römer und Araber nieder.

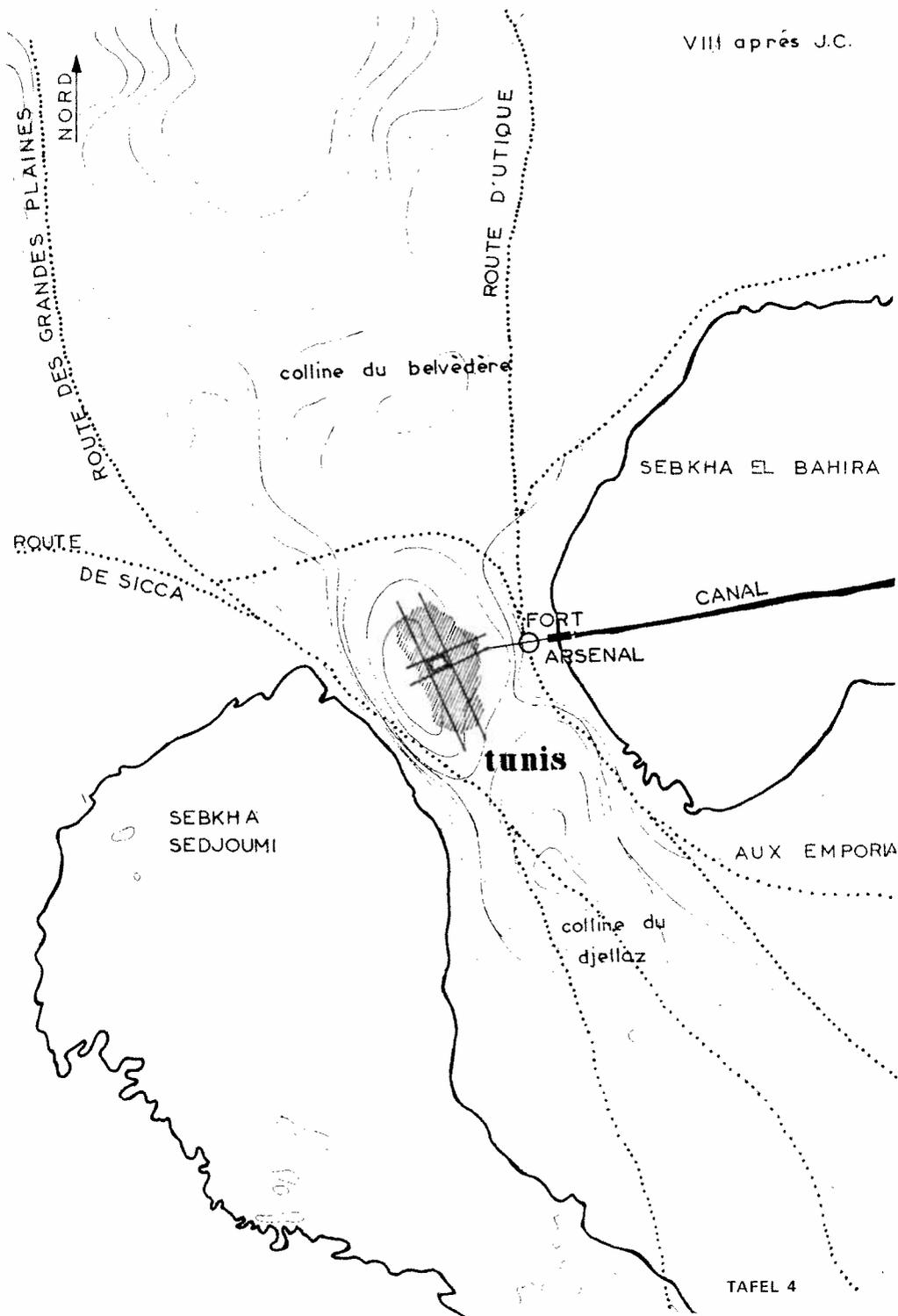
Die Geschichte (1) berichtet uns nur wenig über die ersten menschlichen Ansiedlungen auf der Höhe von Tunis. Ueber den Standort der frühen Siedlungen wurden Hypothesen entworfen, die jedoch leider von den archäo-

(1) Pellegrin, *L'histoire de la ville de Tunis*

Ch. Andre Julien, *L'histoire de l'Afrique du Nord*







logischen Forschungen noch nicht bestätigt werden konnten. Doch lässt sich aus diesen Hypothesen wenigstens ein wesentlicher Punkt verwerten: die Kontinuität menschlichen Siedelns an gerade dieser Stelle, wo viel später erst eine Stadt entstehen sollte.

- Schon vor dem 9. Jahrhundert vor der christlichen Zeitrechnung soll eine Berbergruppe auf dem Djellaz-Hügel (Tafel 1) in einer Art und Weise gesiedelt haben, wie sie noch heute in berberischen Gebieten nordafrikanischer Berberlandschaften anzutreffen sind.

- Im 9. Jahrh. v. J.C. gerät die Gegend von Tunis unter die Herrschaft von Karthago. Phönizische Truppen setzen sich auf dem Hügel von Tunis fest. Während der punischen Kriege spielt Tunis eine grosse Rolle als Kontrollpunkt der Verbindungswege im Raum von Karthago (Tafel 2).

- Im 1. Jahrh. v. J.C. erfasst die römische Kolonisierung drei Stellen um die Lagune herum: Karthago, Tunis und Maxula-Rades. Diese Siedlungen geben bereits eine Vorahnung der heutigen Flächennutzung und Besiedlung im Raum von Tunis (Tafel 3).

1.1.2. Die Erstellung der Medina von Tunis durch die arabischen Eroberer.

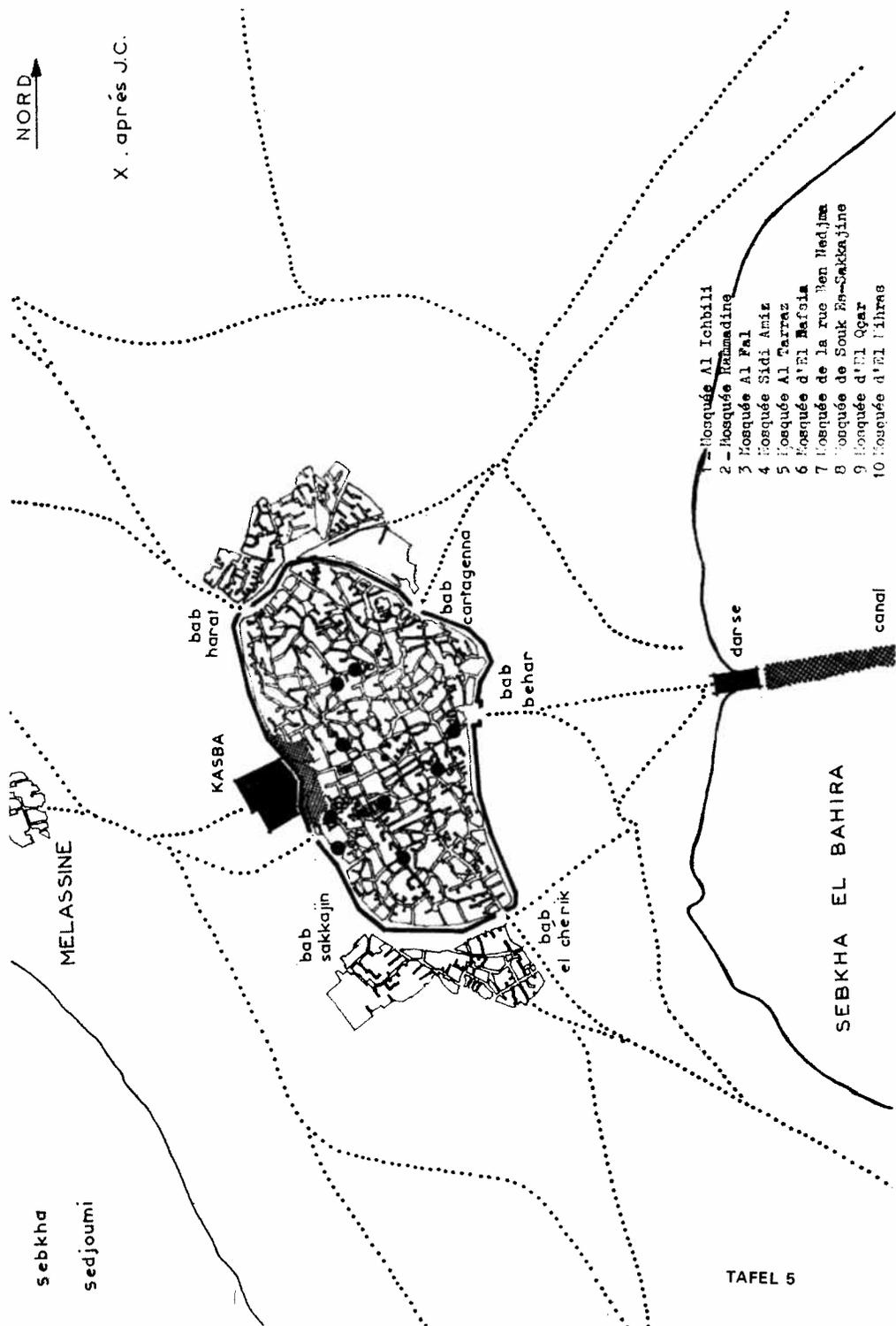
Aus dem zerstörten Karthago siedeln Bevölkerungsteile der römischen Stadt auf den Hügel von Tunis über. Von dort werden sie alsbald von den siegreichen arabischen Truppen vertrieben.

Über die Anfänge der arabischen Besiedlung des Standortes von Tunis ist herzlich wenig bekannt. Es ist jedoch zu vermuten, dass die arabischen Ansiedler in etwa den Stadtplan der römischen Siedlung beibehalten und auch deren Kadasterplan respektieren (Tafel 4).

Die Ost-West-Achse der Rue Djamma Zitouna und die Nord-Süd-Achse der Suq-Kette Souk des Teinturiers, Souk el-Blat, Souk el-Grana und Souk Sidi Mahrez. geben in etwa *C a r d o* und *D e c u m a n u s* der Römersiedlung wieder. Ihr Schnittpunkt hatte das Forum gebildet, an dessen Stelle sich heute der Innenhof der Grossen Moschee, *G a m i c a z - Z a y t u n a*, befindet.

Diese Hypothese gewinnt um so mehr an Gewicht, seit Ausgrabungen des Institut d'Art et d'Archeologie im Moscheehof, unter den Kachelplatten, römische Quadersteine und Frise zu Tage gefördert haben.

Nach der Plünderung von Karthago lassen sich die arabischen Eroberer



TAFEL 5

endgültig in Tunis nieder, das sie weiter ausbauen, wobei sie jedoch weitgehend den römischen Kadaster berücksichtigen. Tunis gewinnt damals die Grundzüge seines heutigen Gesichts.

Im 10. Jahrhundert ist bereits die Zitadelle in der Nähe des Hügelgipfels entstanden, während die städtische Siedlung sich mit einem Graben umgeben hat, der später durch ein Mauersystem abgelöst wird. Am Laguneufer des Sees von Tunis entsteht eine Hafenanlage und ein Kanal wird ausgehoben, der den Hafen mit dem Meer verbindet.

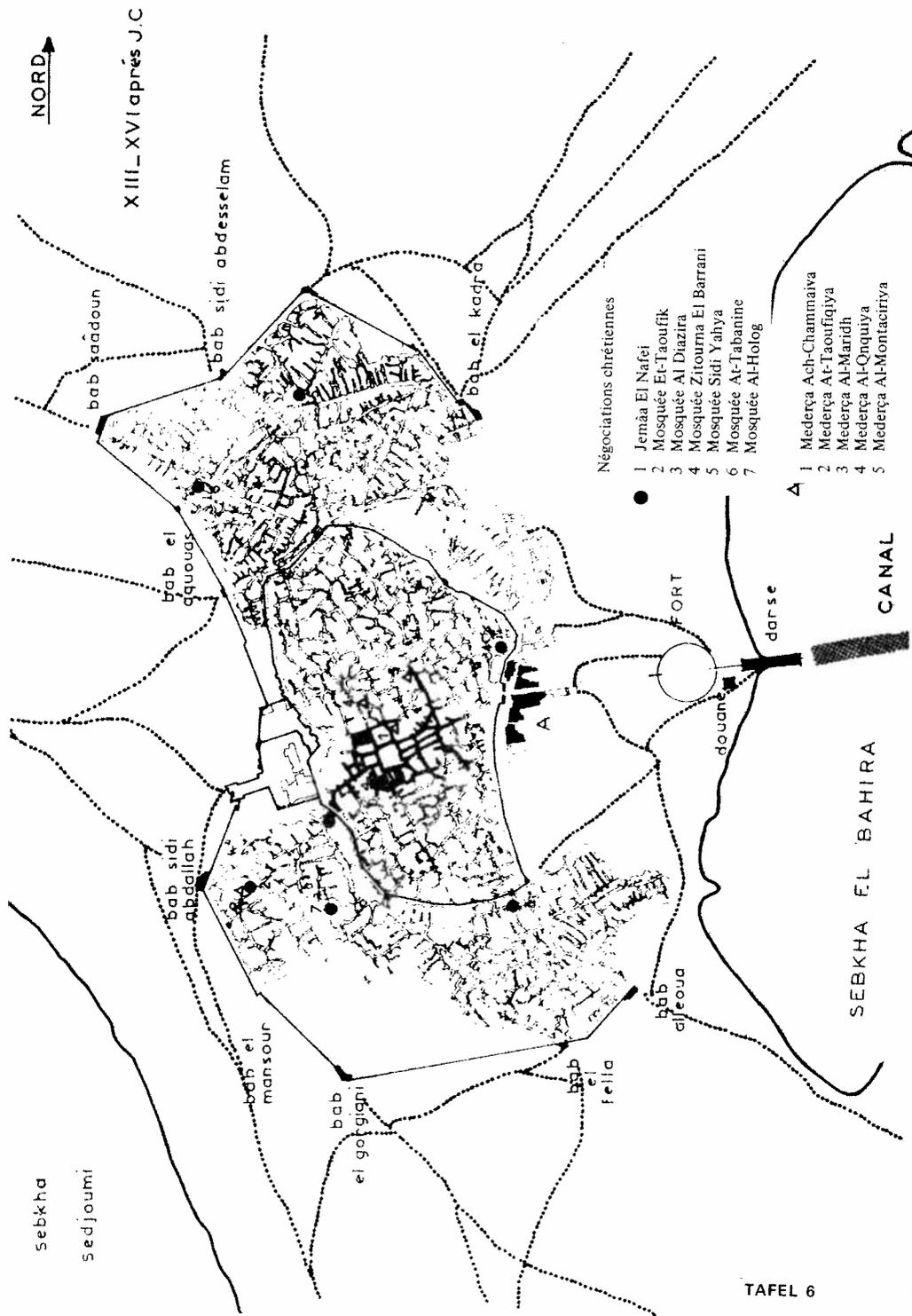
Zu Ende des 10. Jahrhunderts ist Tunis eine befestigte Stadt mit 5 Stadttoren, 10 neuen Moscheen. Die Hauptmoschee ist ebenfalls vergrößert worden (1). (Tafel 5).

Es wird so erkenntlich, wie harmonisch die militärische und die religiöse Organisation der islamischen Stadt sich dem Gelände anpasst. Damit tritt der endgültige Charakter dieser Stadt noch deutlicher hervor: der Treff- und Kreuzpunkt, der dereinst das römische Forum polarisierte, ist erhalten geblieben. Die Verbindungen laufen nunmehr im Hof der Grossen Moschee zusammen, deren arabischer Name "Versammlungsort", Treffpunkt der Gläubigen bedeutet: *al-gami'a*.

1.2. Die städtische Organisation der Medina von Tunis.

Die Historiker sind sich einig darüber, dass die Kern-Medina im 13. Jahrh. ihre endgültige Gestalt erhält, deren Bild (Tafeln 6 + 7) wir heute in etwa noch vor uns haben und deren Organisationsformen wir in grossen Zügen heute noch nachzeichnen können. Die beiden Vorstädte oder *Rabat* im Süden und Norden der Medina stammen in ihrer urbanistischen Gestalt aus dem 16. Jahrhundert und wurden bis ins 18. Jahrhundert hinein ausgebaut und vergrößert. Diese jahrhundertelange Bautätigkeit in diesem Stadtgebilde hat auf dem Boden historische Ereignisse in Stein gebildet. Die Formen von Urbanismus und Architektur werden vom geographischen Unterbau und von den historischen Ereignissen in eigenartigem Zusammenspiel bestimmt. Strategische Voraussetzungen und das Zusammenfliessen von Verkehrsverbindungen bestimmen entscheidend die urbanistischen Entwürfe und Konkretisierungen: *hier haben alle menschlichen Siedlungen dem Wegenetz und den Hauptverbindungsstrassen Rechnung getragen.*s.n.

(1) *Encyclopedie de l'Islam*, Brunschwig.



Das Netz dieser weitgespannten Verbindungs- und Durchgangsstrassen zieht sich bestimmend bis tief in die Stadt hinein. Wir möchten an dieser Stelle aufzeigen, in wie weit die Morphologie einer islamischen Stadt einmal den geographischen Gegebenheiten Rechnung trägt und sie alsdann ihren Strukturen derart integriert, dass wir uns heute vor dem Problem befinden, wie eine so grossartige Funktionalität mit den Anforderungen des modernen Verkehrs in Einklang gebracht werden kann.

1.2.1. Die Komponenten der Verkehrsnetze und die Organisation des Bauvolumens

Am Kreuzpunkt der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse steht die Hauptmoschee als kultischer Sammelpunkt, Kulturmittelpunkt und Handelszentrum.

Von diesem vitalen Stadtzentrum laufen die Wege in Richtung der Stadttore aus, durchziehen die Vorstädte und dringen über das flache Land in weit entfernte Gebiete vor.

Diese Wege bilden nun den Unterbau für die Haupt-Durchgangsstrassen, die sich morphologisch wiederum in Durchgangsstrassen zweiter Ordnung gliedern und auch einordnen lassen.

1.2.1.1. Die Haupt-Durchgangsstrassen und die lineare Organisation des umbauten Volumens.

Die Haupt-Durchgangsstrassen werden von Y-förmigen Strassen-Arterien gebildet, deren beide Arme entweder zum kultischen Mittelpunkt, zu einem Stadttor oder aber zu einer weiteren Durchgangsstrasse führen, die auch wiederum zu einem Ausfalltor führt.

Die Tafel 8 verschafft einen Einblick in die Organisation einer solchen Haupt-Durchgangsstrasse an hand des Beispiels der Rue des Teinturiers (Färberstrasse).

Begrenzt wird eine solche Haupt-Durchgangsstrasse durch die Reihengliederung eines sog. diskreten Elements, der Zelle in diesem Falle (d.h. hier ganz speziell des Hauses). Zwei parallel gegliederte Häuserreihen bilden eine Strasse. Zutritt zum Haus erhält man über eine sqifa oder Chicane-Korridor.

Längs der Strasse stehen Gebäude, die religiösen und öffentlichen Zwecken dienen. Sie bilden zusammen eine kultische Reihe.



ISOLAT II D 44 - ZANQAT AL -  ARABIYA

impasse de la paysanne

Von der Sicbmachergasse - rue des tamis - aus aufgenommen.

In der Färberstrasse (Punktlinie) kommt man, von dem Tor Sidi El-Bechir dem Suq el-Blat zu schreitend, an folgenden kultischen Statzen vorbei :

- (*) 1 - Djamaa Harmel
 2 - Mesjed Sidi Fakkoussa
 3 - Mesjed es-Sabbuaghine
 4 - Zaouia Sidi Bottassem
 Mesjed Sidi Hadjar
 5 - Hammuam (maurisches Bad)
 6 - Djemaa Djedid - Medersa des Djamaa Djedid -
 Medersa Youssoufiya...etc
 in Tafel 8 schwarz eingetragen)

In scharzer Punktlinie sind die Häuser des inneren Nukleus angezeigt, der durch eine D r i b a mit der Haupt-Durchgangsstrasse in Verbindung steht. Tafel 9 zeigt die Haupt-Durchgangsstrassen der Medina auf, während deren Namenverzeichnis in Tafel 9 bis wiedergegeben wird.

Die kultische Reihe der Färberstrasse wird über den einen der beiden Y-Arme, den Suq el-Blat, bis zum von der Hauptmoschee gebildeten Mittelpunkt der Stadt fortgesetzt, während der andere Arm Anschluss findet an einen anderen Haupt-Durchgang, der von der Suq-Kette Suq el-Grana (Suq der Livorno- Juden), Suq el-Hut (Fischmarkt) und Suq Sidi Mahriz in süd-nördlicher Richtung gebildet wird.

Am Ausgangspunkt eines Hauptdurchgangs liegt in der Regel: ein Friedhof, ein Stadttor, ein F u n d u q (Hostellerie), ein Suq, ein Gebetshaus (m e s g e d), eine Moschee (g a m i c) oder auch in einigen seltenen Fällen eine T u r b a (Mausoleum) oder eine Z a w i y a (Bruderschaftskapelle). Die beiden letzteren Baulichkeiten findet man eher in die innere Nuklei eingeflochten an.

Wir haben nun erkennen können, dass der von kultischen Gebäuden begleitete Haupt-Durchgang, dessen kultische Reihe diese wiederum bilden, gekennzeichnet ist durch die lineare Anordnung des umbauten Volumens.

Diese lineare Anordnung oder Organisation wird immer wieder unterbrochen und aufgelockert durch eine D r i b a, eine Z a n q a (Sackgasse) oder eine Y-Arm des Haupt-Durchgangs. Diese Breschen führen zu der inneren Nuklei, deren umbautes Volumen wiederum nach Art und Weise eines Gewebes angeordnet ist.

* Die Nummerierung des Textes entspricht der der Tafel 8
 (Arabische Namen allgemein französisch-amtlich umgeschrieben)

VERZEICHNIS DER HAUPT-DURCHGANGSSTRASSEN

- a) Rue des Teinturiers, Souk el Blat - Rue Sidi Ali Azouz;
über die Rue Sidi Ali Azouz findet dieser Hauptdurchgang Anschluss an jene Suq-Kette, die mit dem Souk el Grana beginnt und am Bab Souika endet.
- b) Dribet Ben Ayed, Rue Tourbet el Bey - Rue Sidi Es-Sourdou -
Ueber die Rue Sidi E-Sourdou wird von hier aus die Verbindung hergestellt zu a) und zwar da wo die Rue Sidi Ali Azouz einbiegt.
- c) Rue des Forgerons, Rue El-Menatki, Rue des Juges -
Ueber die Rue des Juges findet dieses System Anschluss an b) in der Nähe der Einmündung der Rue Sidi Es-Sourdou. Es handelt sich hier um einen frühen Verbindungsarm zur Zitadelle der Khorassaniden hin, in der heutigen Gegend der Place du Chateau (al-qasr).
- d) Rue Djamaa Ez-Zitouna - Rue de la Kasbah.
- d') Rue Sidi Ben 'Ziad,- Souk et-Trouk - Rue de la Kasbah.
Diese beiden Systeme überlagern einander. Die Rue de la Kasbah - früher auch als es-Suq et-Twil oder Langer Suq - belegt - stellt die Verbindungslinie zwischen Zitadelle und Meer her.
- e) Rue du Pacha, Rue Sidi Ben Arous - Rue Sayyeda Ajoula,- Rue Achour.
Dieses System ist dreifach gelagert. Der Arm Sidi Ben Arous bewerkstelligt die Verbindung mit dem Mittelpunkt; die rue Sa Ajoula führt nach dd') hin und der Arm der Rue Achour zum linearen Zentrum des Souk el Grana.
- f) Rue Sidi Mahrz, Souk el Grana - Rue Sidi Khalf -
Dieses System findet Anschluss and dd') über den Arm des Souk el Grana an das Stadttor Bab Qarthagenna über den Arm der Rue Sidi Khalf.
- g) Rue de la Verrerie - Rue es-Senfage
Dieses System findet Anschluss an dd') über den Arm Rue Verrerie, und an f) über den Arm Rue Senfage.
- Es treten ausserdem drei andere Verteilungssysteme auf :
- 1) Rue Maqtar - Rue el-Bouni, Rue Sidi El-Marjani
 - 2) Rue des Glacieres - Rue Sidi Qaddous, Rue de l'Ancienne Douane
 - 3) Rue Achour - Rue el Kahia - Rue Sidi Brahim - Rue el-Kahthi.

Vielleicht handelt es sich hierbei um innere Verteilungsnetze-, die früher einmal eine bedeutendere Rolle gespielt haben mögen.

TAFEL 9 bis

1.2.1.2. Die Durchgangsstrassen zweiter Ordnung und die histologische Anordnung des umbauten Volumens.

Von den Haupt-Durchgangsstrassen zweigen sekundäre Durchgangsstrassen ab, die sich in *D r i b a* - s, Sackgassen und Y-Arme oder "Leinen" unterscheiden lassen.

Die Hauptdurchgänge grenzen nun die *i n n e r e* N u k l e i voneinander ab. Diese wiederum erfahren jene histologische (1) Anordnung, die wir noch näher betrachten werden. Zutritt zu einem inneren Nukleus gewinnt man durch folgende Zubringerelemente :

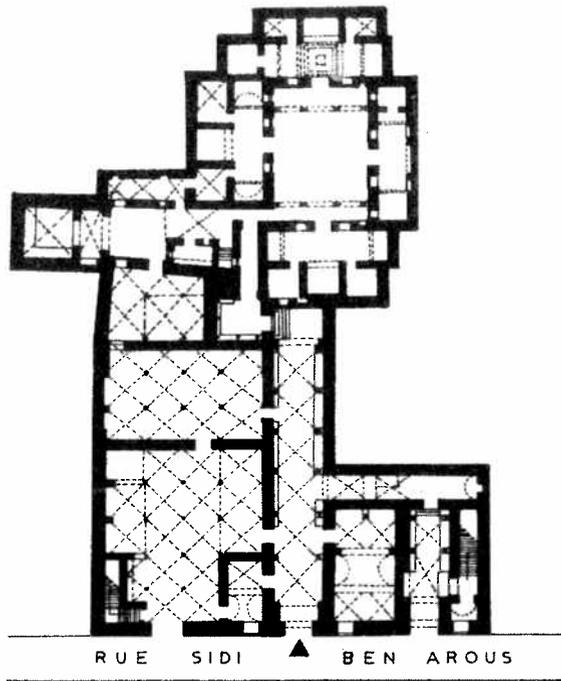
- eine *D R I B A* - Diese wird durch einen langgestreckten Korridor in Chicane-Form gebildet und stellt der Strasse gegenüber einen *F i l t e r* dar. Beispiel in Tafel 10, *Driba* des Dar *MRABET*.
- eine *Z A N Q A* - Dies ist eine Sackgasse, die 4, 5 oder auch bis zu 6 Häuser eines inneren Nukleus bedient. Der *Zanqa*-Eingang kann durch ein Tor verschlossen werden; das Privatleben kann so von der Öffentlichkeit abgeschieden werden. Beispiel Tafel 11 mit dem Isolat II D 44.
- eine *L E I N E* - Wir kennen diesen U-Arm bereits, der sich wie eine Haarnadel dem Haupt-Durchgang aufsetzt. Ein Beispiel in Tafel 12 mit dem Isolat I C 23.

Driben, Sackgassen und Leinen bilden also die sekundären Durchgänge, welche die Intimität des häuslichen Lebens gegen die Durchgangs- und Verkehrsstrassen hin abschirmen.

1.2.2. Netz, Netzmasche und Zusammensetzung der Stadt.

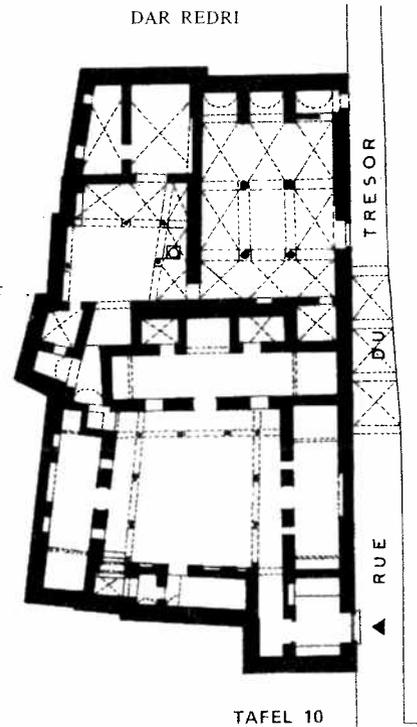
Das umbaute Volumen setzt sich aus einer Reihe von sog. diskreten Elementen zusammen. Diese sind: die Zelle, die Chicane, die Tür oder das Tor, der Innenhof oder Patio, die Galerie. Bei der Chicane wiederum haben wir bereits zwischen *D r i b a* und *S q i f a* unterschieden.

(1) Bei der von A.S.M. unternommenen Analyse der Medina - Morphologie wurde der Ausdruck "Tissulaire" (gewebeartig) aus dem Bereich der Naturwissenschaften weil funktionell übernommen. Wir übersetzen stets mit "histologisch", um dem Vokabular der Uebertragung eine gewisse Einheitlichkeit zu verleihen. A. d. Ü.



DAR N'RABET

Beispiel einer Driba -
Langgestreckter Korridor, über den
bis zum Patio oder Innenhof eines
Hauzes gelangt, das selbst in einem
inneren Nukleus liegt, doch auch an
die Strasse grenzt.

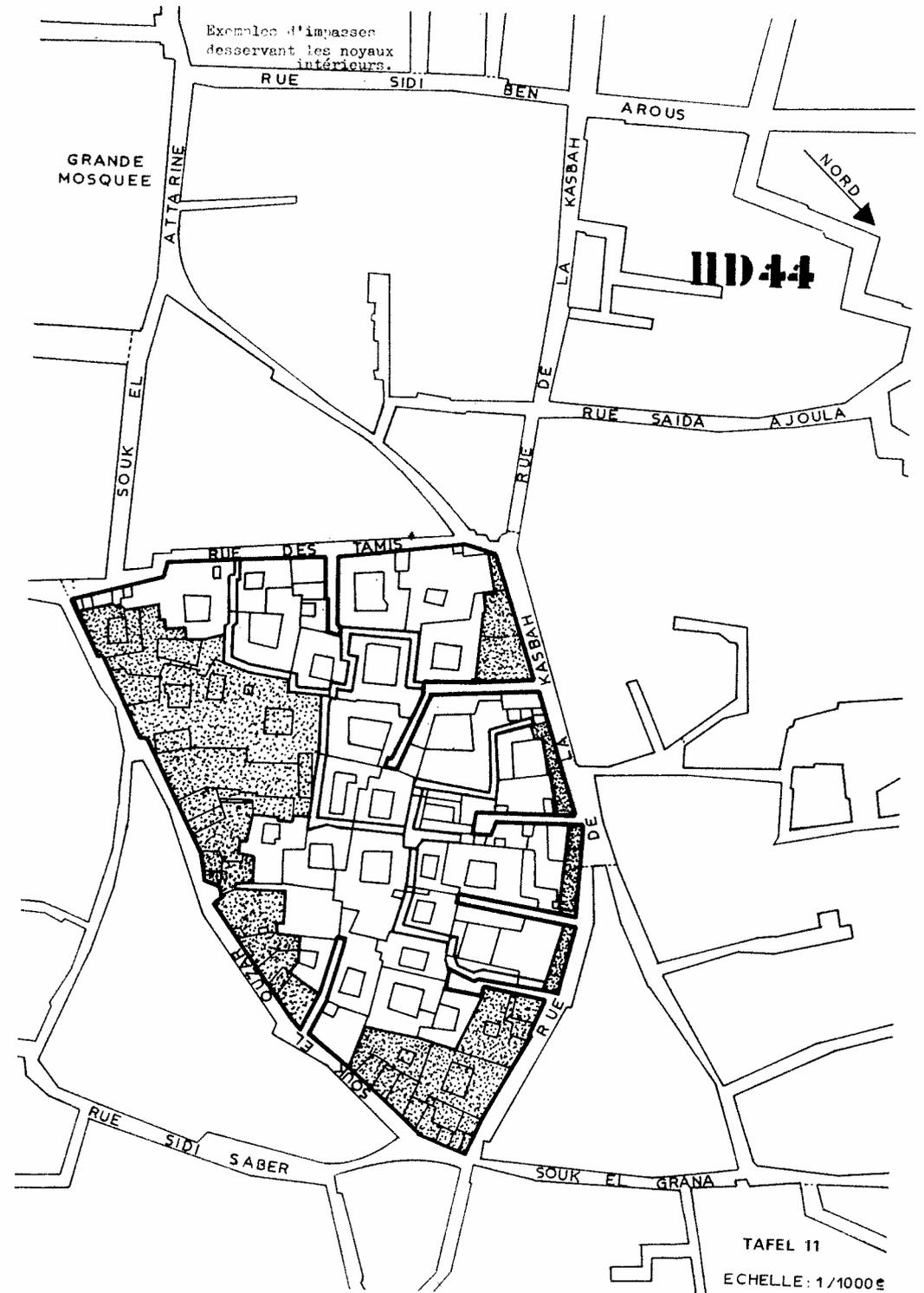


DAR REDRI

Beispiel einer Sqifa -
Die sqifa stellt einen
Verbindungsraum zwischen Patio
und Strasse dar. Doch ist sie
stets zum Haus hin in sogenannter
Chicane-Form angelegt.

Driba und Sqifa bilden
einen Filter zwischen Aussenwelt und
Innenwelt, Strasse und Hausinneren. Je
verzwickter die Chicane gebildet ist, um
so besser wird die Intimsphäre den Wohn-
hauses gewährleistet.

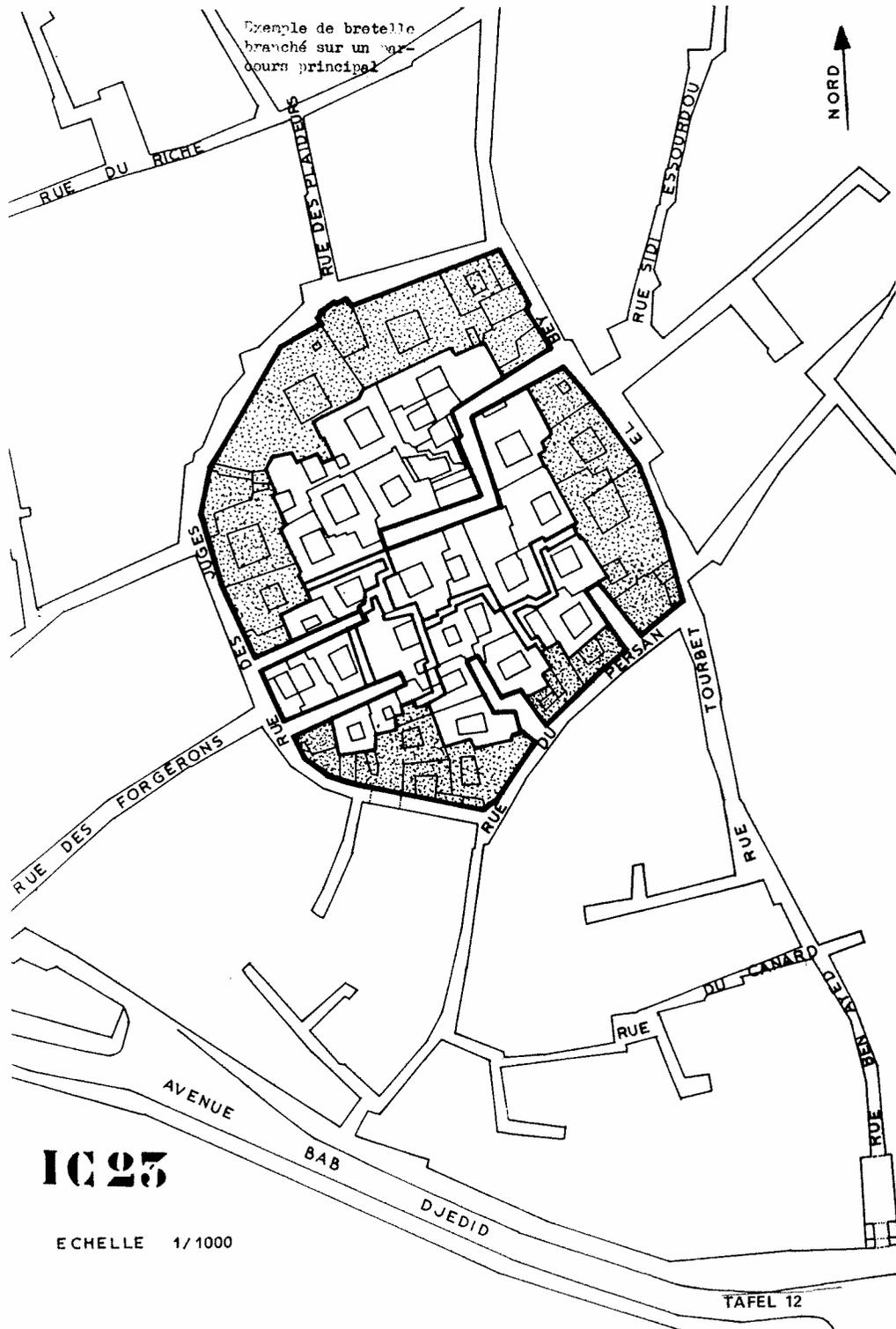
TAFEL 10



III-44

TAFEL 11

ECHELLE: 1/1000



IC 25

ECHELLE 1/1000

TAFEL 12

Diese diskreten Elemente können wieder ihrerseits kombiniert werden durch Reihen-Gliederung oder Parallel-Gliederung. Damit entsteht ein Netz. Das Kombinieren mehrerer Netze ergibt eine Netzmasche. Durch das stets komplexer werdende Zusammenstellen der verschiedenen Grundelemente entsteht schliesslich die Stadt.

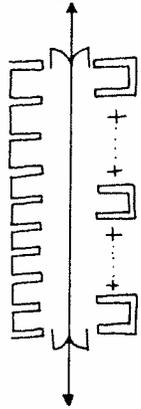
Kennzeichnend für diese urbanistische Anordnung ist das Entstehen des "abgeschlossenen Raums", der *clausa*, durch das Kombinieren von Netzen und Netzmaschen. Diese Clausae stehen zwar mit den Durchgängen, welche die Stadt durchziehen, in Verbindung, doch sind sie vom Wegesystem völlig abgeschieden oder *ausgeschlossen*. Damit gelangen wir zu der Erkenntnis, dass die gesamte Stadt aus einer rationalen Zusammenstellung und Nebeneinanderordnung von Clausae besteht, die untereinander wieder streng hierarchisch gegliedert werden (Distanzgrade) und mit rigoroser Funktions-scheidung einhergehen.

Bei dieser morphologischen Untersuchung, von der wir einige Auszüge hier wiedergegeben haben, ist schliesslich alles auf die Clausa oder den "abgeschlossenen Raum" reduziert worden. Auch ein Haupt-Durchgang ist praktisch eine Clausa. Die ihn säumenden Häuser tragen zu seiner Definition als Clausa ebenso bei wie der Durchgang überhaupt, der an dieser Stelle möglich wird. Der Durchgang ist damit nicht etwa ein Trenngraben zwischen einzelnen Stadtvierteln: er ist selbst Viertel. Nie wirkt die Strasse als Scheidungslinie, da sie ja gerade zu den austauschförderlichen Elementen gehört. Innerhalb einer Gruppe befindet man sich gleichzeitig innerhalb eines abgeschlossenen Ganzen, einer Clausa. Der einzige Ausweg aus der Clausa führt lediglich in eine andere, gleichgeartete Clausa.

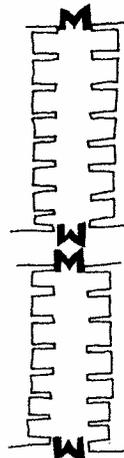
Diese doppelreihige Anhäufung von Clausae gerät erst an der Stadtmauer zum Stillstand. Sie umfriedet die letzte mögliche Clausa. Jenseits davon gelten völlig andere Gesetze der räumlichen Gliederung. Dort ist die Stadt nicht mehr und folglich auch die Gesellschaft nicht mehr.

Gegen jene Clausa, die gewissermassen der Nachlass der abgerissenen Stadtmauern ist, stösst heute der Verkehr der modernen Stadt innerhalb von Tunis. Innerhalb der Medina, jenem riesigen Clausa-Gebilde, existiert die moderne Neustadt gar nicht. Oder: von der Medina aus gesehen ist die Neustadt einfach nicht vorhanden. Von der Neustadt aus gesehen aber bildet die Medina eine zystenartige Enklave, in die phantasiebegabte Geister den modernen Verkehrsstrom hineinspülen möchten. Andere mit weniger Phantasie begabte sehen die Lösung des Zystenproblems im Abreissen der Medina. Und hier stossen wir wieder mit dem Verkehrsproblem mitten zum Kern der planerischen Gesamtproblematik auf urbanistischer Ebene. Sie lassen sich einfach nicht von einander künstlich scheiden.

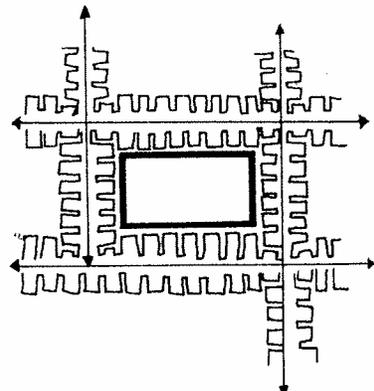
FORMEN DER REIHENGLIEDERUNG



Reihengliederung eines diskreten Elements :
der Z e l l e . Diese Form der Reihengliederung bildet den S ü q (oder Dasarstrasse),
der an beiden Enden von Toren abgegrenzt wird.

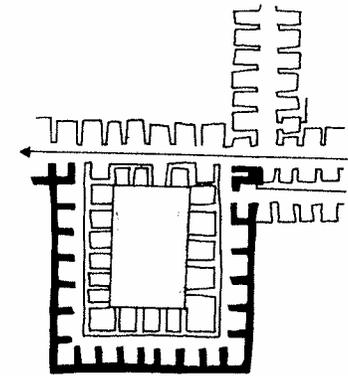


Eine weitere Form der Reihengliederung ist durch das Aneinanderreihen von Suq-s oder Rasarstrassen gegeben.

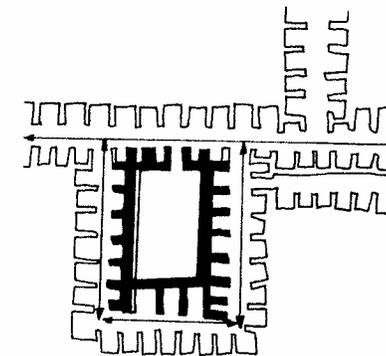


Das Kombinieren verschiedener oder einzelner Reihen führt zur Bildung des Netzes. Bemerkenswert ist dabei, dass lineare Anordnung zur Flächen-gestaltung führt.

TAFEL 13



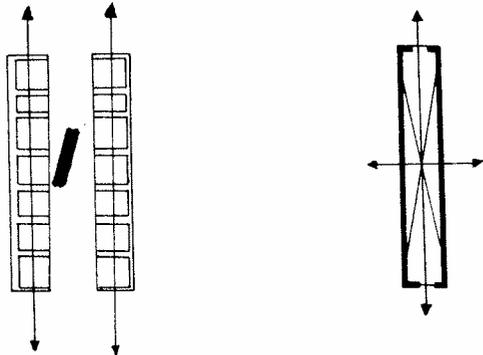
Additive Formen -
Bei additiver Reihengliederung entsteht ein zentraler Raum,
der den Zwecken eines f u n d u gereicht wird.



Substraktive Formen - Bei der Reihengliederung verliert der zentrale Raum den Kontakt mit dem Aussenraum. Es entsteht somit ein abgeschlossener und gleichzeitig abgeschlossener Raum, der z. B. den Innenhof einer Moschee bilden kann. Als beispiel : Gañi c Az-Zaytuna, die Grosse Moschee.

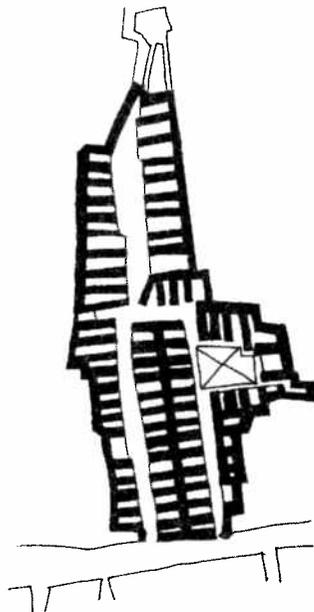
TAFEL 14

PARALLEL-GLIEDERUNG

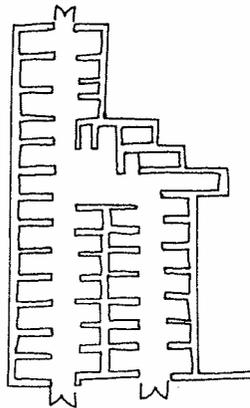


Die Parallel-Gliederung von zwei linearen Reihen lässt einen Raum mit n Orientierungsmöglichkeiten entstehen, wenn man von den Toren absieht. Zwei vorherrschende Orientierungsmöglichkeiten sind dann gegeben, wenn man die Toreç also die Zutrittswege, ebenfalls als Elemente wertet, die bestimmten Charakter besitzen.

Im ersten Fall nimmt man vom Standpunkt des Süq-Händlers aus Stellung, im zweiten Fall aber vom Standpunkt des Passanten oder Käufers aus. Für den Süq-Händler ist der Süq jener abgeschlossene Raum, wo seine Zelle liegt. Für den Passanten aber ist der Süq gewissermassen Weg und Zugang zu den anderen Süq's.



Beispiel: Souk des Teinturiers
Süq as-Sabbagin
Färber-süq

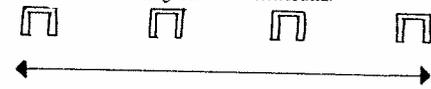


Schema

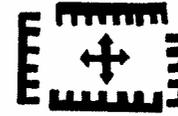
Das Parallel-Schalten von 2 Süq's ergibt einen einzelnen und somit einzigen funktionalen Raum, der wiederum dem F u n d u q vergleichbar oder analog ist.

TAFEL 15

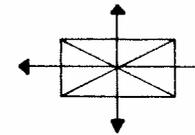
Erster Schritt: Reihengliederung = Schaffung einer Orientierung.



Zweiter Schritt :

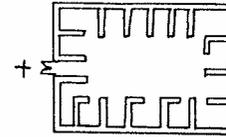


Netzgliederung: Schaffung einer zentralen Raumes



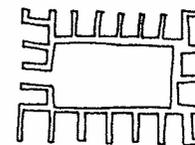
Schaffung von n Orientierungsmöglichkeiten

Dritter Schritt :



Hinzufügen eines Tores -
Ergebnis = der f u n d u q

Vierter Schritt :

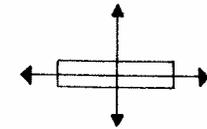


Ausschalten des Aussenraumes -
Ergebnis = Zustandekommen eines zentralen Raumes (Moschee-Innenhof beispielsweise)

Zweiter Schritt :

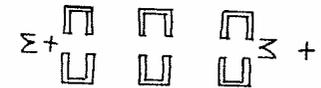


Parallelgliederung: Hinzusetzen einer zentralen Raumes.



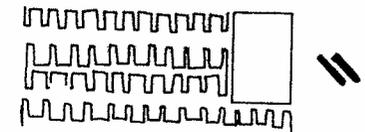
Schaffung von n Orientierungsmöglichkeiten

Dritter Schritt :



Hinzufügen von zwei Toren -
Ergebnis = der s ü q

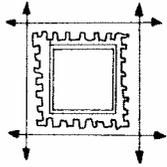
Vierter Schritt :



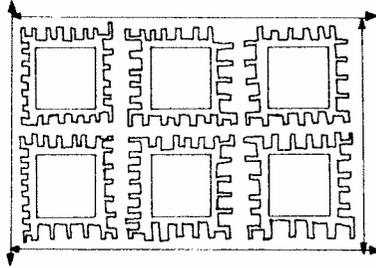
Parallel-Gliederung von zwei linearen Reihen -
Ergebnis = Entstehen eines einzelnen Zweckraumes den f u n d u q vergleichbar.

TAFEL 16

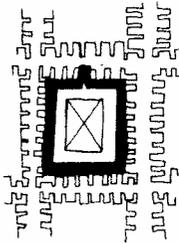
NETZ UND NETZMASCHEN



Die Grundmasche kommt zustande durch die Netzgliederung von 4 s ü q -s. Der durch das Netz abgegrenzte Raum wird dadurch absolut zum "ausgeschlossenen" Raum.



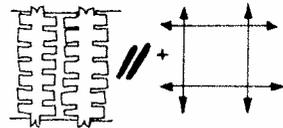
Werden die Grundmaschen miteinander rechtwinkelig oder auch nicht rechtwinkelig kombiniert, so entsteht eine Netzmasche. Diese Netzmasche wiederum kennzeichnet und bestimmt eine Fläche mit zwei grundlegenden Charakteristika : der s ü q als abgeschlossenes Gebilde und, weil abgeschlossenen, "ausgeschlossene" Innenflächen.



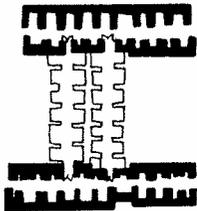
Der so ausgeschlossene Raum dient innerhalb der Netzmasche Zwecken, die Geborgenheit und Ausschluss (der Öffentlichkeit) erfordern :

- Handwerkerzünfte
- Religiöse Lehranstalten (medersa)
- Wohnisolate.

Die Form des Ausschliessens entspricht Bedürfnissen des Fürsichseins, der Absonderung. Der abgeschlossene Raum ist die architektonische Antwort auf die Absonderung der Frauenwelt



2 parallel-gegliederte S U Q bilden die Masche eines Netzes.



Durch die Parallel-Gliederung entsteht ein ausgeschlossener Raum, der bis zu seiner letzten Konsequenz reduzierbar ist : nämlich die Mauer.

TAFEL 17

L'UTILISATION ACTUELLE DE LA VOIRIE DE LA MEDINA CENTRALE



Voies utilisées par les automobiles

Voies utilisées exclusivement par les piétons

Parkings

TAFEL 18



FARBERSTRASSE

Rue des Teinturiers

In Süd-Nord-Richtung von der Moschee Sidi El-Beschir aus aufgenommen.

Wollte man sich nun an die Theorie halten, dass Städte *e n t s t e h e n*, *l e b e n* u n d *a b s t e r b e n*, wenn ihr geschichtlicher Kreislauf abgelaufen ist, so bliebe das Problem dennoch das gleiche: Es wird sich dann unter andere dimensionelle Voraussetzungen stellen. Doch die rein urbanistische Problematik bleibt als solche dennoch von handfestem Bestand.

In dem Masse gerade, wie eine Stadt einen kontinuierlichen Schöpfungsakt darstellt, sollte man sich beim Anlegen grosser Verkehrsachsen bemühen, möglichst die alten, urbanen Strukturen zu erhalten und deren Einheitlichkeit gewährleisten. Ja man sollte vielmehr alles daransetzen, aus der Verkehrsstrassenplanung ein Mittel zu machen, mit dessen Hilfe Altes und Neues harmonisch miteinander verbunden und in Wechselbeziehung gebracht werden kann. Das Anlegen einer durchlaufenden Nord-Süd-Achse in Tunis sollte nun gerade Gelegenheit dazu bieten, jene 'Übergangszone' zwischen islamischer Stadt und moderner Stadt zu schaffen, die wie ein grosser Umschlaghafen von Menschen, Fahrzeugen, Gütern und Ideen wirken könnte.

Die nachfolgenden Tafeln mit den Nummern 13 bis 17 sollen mit ihren schematischen Darstellungen einen Einblick gewähren in die Methodik, nach der die morphologische Analyse der alten islamischen Medina von Tunis geführt wurde.

1.2.3. Historische Organisation von Personen- und Güterverkehr.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass die Medina überhaupt keine Verkehrsprobleme kennt, da sie keine solchen zu bewältigen hatte.

Ausserhalb der Stadt diente das Reitpferd vor allem als Fortbewegungsmittel, während man innerhalb des Stadtbereiches Maulesel verwandte oder eben einfach zu Fuss ging. Für das Unterbringen der Reittiere waren die heute noch recht zahlreich anzutreffenden Stallungen vorgesehen.

Die längste Fussmarschentfernung entspricht der inneren Süd-Nord-Achse und kann in guten 10 Minuten bequem bewältigt werden. Damit ist nirgends innerhalb des Stadtkerngebietes das Zufussgehen als eine Muskelstrapaze anzusehen gewesen.

Waren und Güter wurden an den Stadttoren abgeladen und von dort aus über die Innenstadt verteilt, nachdem sie etwa in *f u n d u q*-s eingelagert worden waren. Der innerstädtische Verteilungsverkehr ging dann von hier aus mit Packeseln oder Trägern, *k a m ä l*, von statten. Die Lastenträger bildeten eine eigene Zunft und beförderten die Güter in die Vorratskammern oder privaten Lagerhäuser - *m a k h z e n* - der Wohnstätten.

2. DERZEITIGE BENUTZUNG DES STRASSENSYSTEMS DER KERN-MEDINA UND VERKEHRSPROBLEME.

2.1. *Der Verkehr intra muros.*

Heute dringen auch Kraftfahrzeuge bis in die engen Strassen und Gassen der Altstadt oder Medina vor. Es handelt sich dabei namentlich um Fahrzeuge, die mit gewissen öffentlichen oder privaten Dienst- und Fuhrleistungen (wie Lieferanten und städtische Müllabfuhr) verbunden sind, oder auch um Privatfahrzeuge der Medina-Bewohner.

Selbstverständlich ist nirgends Raum zum Parken vorhanden oder vorgesehen. So werden die Kraftfahrzeuge auf dem öffentlichen Weg abgestellt, während manche Fahrzeughalter ihren Wagen in ehemaligen Pferdeställen und Kutschenremisen unterbringen. Doch oft sind die vorhandenen Stallungen für Parkierungszwecke völlig unbrauchbar, da nur ungenügender Spielraum für einen minimalen Einschlagradius vorhanden ist.

Aus der Benutzung der Medina-Strassen durch den Kraftverkehr ergeben sich empfindliche Störungen und Beeinträchtigungen. Die starken Schwingungen und Erschütterungen, die sich dem Boden und den Mauern mitteilen, gefährden ganz erheblich die Gebäude, die sich in schlechtem Zustand befinden. In den engen Strassen erhöht sich darüberhinaus die Schallstärke der Motorengeräusche.

2.2 *Der umkreisende Randverkehr extra muros.*

Das Strassensystem extra muros ist an die Stelle der alten Stadtmauern getreten. Diese Umföhrungsstrassen sind im Durchschnitt 7 m breit und gewährleisten die Verteilung des Verkehrs um die Medina herum. Andererseits finden sie Anschluss an das rechtwinkelig gegliederte Verkehrsnetz des aus der Kolonialzeit stammenden Neustadtgefüges.

Kaum gewährleistet allerdings wird die Flüssigkeit des Verkehrs auf diesen Ringstrassen, deren Fahrbahn ständig durch parkende Fahrzeuge und die Fussgänger eingeengt wird, die diese massiv in Anspruch nehmen, denn die nur sehr schmalen und nicht immer durchläufigen Gehwege sind den heutigen Erfordernissen durchaus nicht mehr gewachsen.

2.3. *Die Verkehrsprobleme.*

Aus den eben genannten Feststellungen lassen sich nun folgende Schlüsse ziehen :

2.3.1. Rein morphologisch gesehen ist die Medina nicht für den Kraftverkehr geeignet, während sie für den Fussgängerverkehr sämtliche Voraussetzungen mitbringt.

2.3.2. Die derzeitige Benutzung des Strassensystems intra muros durch den Kraftverkehr bringt mehr Nachteile als Vorteile mit sich. Die Aufnahme- und Bewältigungsfähigkeit ist hier in jeder Hinsicht beschränkt und kann auch kaum erhöht werden.

2.3.3. Das extra muros die Medina umkreisende Strassensystem gewährleistet unter den gegenwärtigen Verhältnissen auch keinen befriedigenden verkehrstechnischen Anschluss der Altstadt an die Neustadt. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, vom urbanistischen Standpunkt aus Ausschau zu halten nach neuen Verbindungs- und Verkehrsstrukturen zwischen Altstadt und Neustadt.

Aus dieser morphologisch ^{*}gegebenen Zwangslage resultiert nun wiederum folgendes :

- Wer heute mit ausreichendem Einkommen als Kraftfahrzeughalter in der Medina wohnt, hegt Umzugswünsche in verkehrsgünstigere Wohnviertel: Damit wird der Besitz eines Kraftfahrzeuges zum bestimmenden Beweggrund für das Verlassen des traditionellen Wohnsitzes in der Medina, da nunmehr neue Formen der Lebenshaltung die Wahl der Wohnung vom Kraftfahrzeug abhängig machen.
- Gleichermassen sind Kraftfahrzeugbesitzer kaum noch dazu zu bewegen, ihren Wohnsitz in der Medina zu wählen.
- Schliesslich könnte erst nach entsprechender Refunktionalisierung das traditionelle Stadtgefüge alle jene Dienstleistungen gewährleisten, auf die in der modernen Gesellschaft gewissermassen ein Rechtsanspruch besteht, wie : Krankenwagen, Feuerlöschdienst, Lieferantenzufuhr, städtische Wartungsdienste aller Art, usw. Auch für sie müsste ein Zutritt zum historisch gegebenen Wohngebiet der Altstadt geschaffen werden.

ALLGEMEINE CHARAKTERISTIKA DES STRASSENSYSTEMS IN DER
KERN - MEDINA

a) Das Strassensystem intra muros.

Das die Isolate abgrenzende Strassensystem	Gesamtlänge =	23 km
	Gesamtfläche =	73 600 m ²
	Durchschnittliche Strassenbreite =	3,2 m
Das Strassensystem innerhalb der Isolate (Sackgassen, Verbindungsgassen und Plätze)	Gesamtlänge =	1,200 km
	Gesamtfläche =	3 500 m ²
	Durchschnittliche Strassenbreite =	2,8 m
Ost-West-Achsen		
- Rue de la Kasbah	Gesamtlänge =	560 m
- Rue Djamaa Zitouna, Souk-el-Attarine, Souk-et-Trouk, Rue Sidi Ben Ziad...	Gesamtlänge =	720 m
Nord-Süd-Achsen		
- Rue Ben Ayed, Rue Tourbet el-Bey, Souk des Femmes, Souk des Etoffes, Rue Sidi Ben Arous, Rue du Pacha	Gesamtlänge =	1320 m
- Rue des Teinturiers, Rue Sidi Ali Azouz, Rue Sidi Saber, Sous-el-Grana, Rue Sidi Mahrez	Gesamtlänge =	1770 m
Ausgebaute Plätze		
Place du Gouvernement		
Place du Chateau		
Place Bab el-Bhar	Gesamtfläche =	22000 m ²
Noch nicht wiederbebaute Abrisszonen		
Hafsia		
Kherba-Gelände		
+ andere Abrissgelände	Gesamtfläche =	76400 m ²

TAFEL 19

Verzeichnis der dem Kraftverkehr geöffneten Strassen

Rue Sidi Bou-Mendil	Rue Ben Arous	Rue Sidi Es-Sourdou
Rue de la Commission	Rue Dar El-Djeld	Rue Sidi Kaddai 1-Houaidj
Rue des Glacieres	Rue Ed-Debdaba	Rue Ben Ayed
Rue El-Mechnaka	Rue Bir El-Hadjar	Impasse Ben Smail
Rue Sidi Mahrez	Rue de la Kasbah	Rue Sidi Zahmoul
Rue Ed-Deheb	Souk-el-Bey	Rue Sidi El-Benna
Rue El-Monastiri	Rue Sidi Ben Ziad	Rue de l'Ecole
Rue des Djerbiens	Souk-ed-Dziria	Rue du Persan
Rue Docteur Cassar	Rue du Chateau	Rue des Juges
Rue Achour	Rue Mohsen	Rue du Riche
Rue Sidi El-Cahia	Rue El-Abri	Rue des Plaideurs
Rue Sidi Brahim	Rue des Andalous	Rue Abba
Rue Sidi Ali Ben Abi	Rue Tourbet El-Bey	Rue des Forgerons
Diag		
Rue du Tribunal	Rue Souk-el-Blat	Rue El-Menatki
Rue du Pacha	Rue Sidi Ali Azouz	Rue Sidi Ayed
Rue de la Hafsia	Rue de la Caserne	Rue Sidi Dekhil
Rue Et-Toumi	Rue Kouttab el-Ouzir	Rue Zarkoun
Rue de l'Agha	Rue Sidi El-Morjani	
Rue Sidi Mefredj	Rue des Teinturiers	Gesamtlänge = 9 828 m
Rue Sayyeda Ajoula	Rue Bou-Sene	Gesamtfläche = 31,449 ha

Verzeichnis der Parkplätze in der Kern-Medina

Parkplatz (Place de la Victoire)	Parkplatz (Place du Pacha)
" (Bab Qarthagenna)	" (Place Romdhane Bey)
" (Place de la Hafsia)	" (Place du Gouvernement)
" (Place de la Hafsia)	" (Place du Chateau)
" (Place de la Hafsia)	" (Place des Selliers)
" (Place du Tribunal)	" (Place de la Kherba)

Gesamtparkfläche = 4,200 ha

TAFEL 20

b) Das Rand-Strassensystem extra muros

Von der Ost-West-Achse der Neustadt zugewandten Bab el-Bhar oder Meerestor in folgender Kreisführung von Osten-Norden-Westen-Süden wieder nach Osten zum Meerestor :

Rue des Maltais
Rue Bab Qarthajenna
Rue Bab Souika
Boulevard Bab Bnat
Boulevard Bab Menara
Avenue Bab Djedid
Rue El-Djazira

Gesamtlänge = 4 085 m
Durchschnittliche
Fahrbahnbreite = 7 m
Gesamtfläche = 28 595 m²

TAFEL 20 bis



DER DURCHBRUCH DURCH DIE SUD-VORSTADT

R B A T B A B D Z I R A

Von Sidi El-Beschir bis Rab ^cAlia - Von der Färberstrasse aus aufgenommen.

3. DIE VERSCHIEDENEN PROJEKTVORSCHÄGE ZUR VERKEHRSPANUNG IN CHRONOLOGISHER REIHENFOLGE

3.1. Die internationale Ausschreibung zum Projekt Kasbah-Durchbruch und das Kolloquium (27. März bis 3. April 1961) zum Thema Kasbah-Durchbruch.

Im November 1959 wurde eine internationale Ausschreibung in Form eines Urbanistenwettbewerbs lanciert zum Thema der verkehrstechnischen Durchbrechung der Altstadt oder Medina von Tunis mit Ausgangspunkt Bab el-Bhar oder Meerestor und Endpunkt Bab Sidi Abdallah auf den Höhen im Westen der Altstadt. Drei Zweite Preise wurden verliehen. Damit ausgezeichnet wurden damals das türkische Team (Gun Erzoz), das polnische Team (Miastoprojekt, Krakau) und das bulgarische Team (Luben Tonev). Der vierte Preis ging an den tschechoslowakischen Architektenverband (Milan Hladky) und ein fünfter Preis schliesslich wurde der belgischen Gruppe Boucher-Blondel dezerniert.

Zur Debatte stand der "Medina-Durchbruch". Den Architekten war die Aufgabe gestellt worden, einen Durchbruch durch die Altstadt so zu planen, dass trotz deren Aufspaltung in zwei Hälften historische und religiöse Denkmäler weitgehend verschont und respektiert wurden. Das heikle Problem der Grossen Moschee und deren Standort in Planungssicht war unter anderem zu lösen. Der so freizulegende Raum sollte eine moderne Verkehrsachse mit modernen, mehrstöckigen Gebäuden werden und die verkehrstechnische Verbindung zwischen der Avenue Bourguiba und dem äusseren Umgehungs-Boulevard zu Wege bringen.

Die Ergebnisse der Ausschreibung liegen vor und belegen unwiderruflich gerade die Unmöglichkeit, ein historisches Stadtgefüge willkürlich zu durchbrechen. Ein derartiger Verkehrsdurchbruch hätte nichts anderes als die völlige Vernichtung des historisch gewachsenen städtischen Raums des alten Tunis bedeutet. Die beiden durch den Durchbruch von einander geschiedenen Altstadthälften wären zu anorganischen Architekturfetzen herabgesunken und hätten kaum lange Zeit den expansionistischen neuen Stadtformen standgehalten.

Damit stellt sich uns das Problem traditioneller Stadtgebilde als eine Frage der Ganzheit: alles oder nichts erhalten. Einen Mittelweg gibt es nicht. Dies ist nun wieder aus der einfachen, aber bedeutsamen Tatsache heraus zu erklären, dass eine Medina eben nicht nur einen bebauten Raum darstellt, sondern ein



PARKING

■ Parkplatz

Verkehrsplanung in der Medina von Tunis nach Vorschlägen des Ateliers Quarrini - Da Carlo, unter Dokument No 155/11-77 im Staatssekretariat Öffentliche Arbeiten Wohnen, Tunis, einsehbar.

Projekt eines Krat-,verkehr-Schnellweges als Süd-Nord-Achsen durch den Ostteil der Medina mit Anlegen von Parkplätzen innerhalb des historischen Altstadtgebiets.

organisches Ganzes mit seiner ihm eigenen sozioökonomischen Dynamik. Das Einfügen moderner Bauelemente in ein derartiges urbanes Gefüge kann deshalb nur unter folgenden Voraussetzungen vorgenommen werden :

- Rücksichtnahme auf die architektonischen Prinzipien islamischen Städtebaus
- Rücksichtnahme auf die Grundsätze des traditionellen, islamischen Urbanismus überhaupt.

Die Schwierigkeiten, mit denen die Architekten des Wettbewerbes zum Thema Medina-Durchbruch fertigwerden mussten, traten in aller Deutlichkeit anlässlich des Tuniser Kolloquiums vom 27. März bis 3. April 61 zu Tage.

Wir gestatten es uns an dieser Stelle, den einen oder anderen Redner zu zitieren, die sich beim Kolloquium zu unserer Problematik äusserten. Es handelt sich um die von folgenden Herren geäusserten Vorbehalte und Kritiken : Herr Vago, Architekt; der Staatssekretär (Minister) für Oeffentliche Arbeiten und Wohnbau; Herr Tonev, Urbanist. Die genannten Herren nahmen vor allem zu Fragen der Verkehrsplanung in einem traditionellen Stadtgefüge Stellung und stellten klar heraus, dass vom architektonischen und urbanistischen Standpunkt aus gesehen das Durchbruchs-Projekt ein unmögliches und unvertretbares Unterfangen darstellt. Es folgen nun die zitierten Stellen :

Architekt Vago :

“Ein breit angelegter Durchbruch durch die Medina mit Geschäfts- und Wohnhäusern beträchtlichen Umfanges zu beiden Seiten würde in diesem Stadtbereich die Bevölkerungsdichte nur noch erhöhen. Auch die geplanten Parkplätze und die für die neuen Wohnbauten erforderlichen Verkehrsmöglichkeiten würden die Gesamtverhältnisse in einer zudem in zwei Teile zerschnittenen Medina in keiner Weise verbessern. Es besteht vielmehr dann Aussicht auf eine allgemeine Verschlechterung der Gesamtlage. Auf der anderen Seite würde man das historische und urbanistische Ganze der Medina mit völlig anders gearteten und nach anderen Masstäben gemessenen Elementen nur belasten und gerade jene Eigentümlichkeiten gefährden, die es vielmehr verdienten, herausgestellt und gefördert zu werden. Es dürfte beispielweise feststehen, dass diese oder jene Moschee, die nur durch die abgestimmte Harmonie der Proportionen der architektonischen Umwelt zur Geltung kommt, inmitten moderner, wuchtiger Bauten dann völlig verloren und fehl am Platze wirken wird, oder wenn sie plötzlich mutterseelenallein auf einer riesigen Grünfläche “herumstände”.

Ahmed Nouredine, Staatssekretär für Oeffentliche Arbeiten und Wohnbau : “Ich sehe nur drei Möglichkeiten : entweder die Medina ganz

abreißen - und das ist nun einmal nicht durchführbar -, oder sie planend neu zu beleben oder sie eben als Museum zu belassen.

Doch bin ich persönlich der Ueberzeugung, dass sich zwischen den beiden Extrem Lösungen ein Mittelweg finden liesse, der unserer Medina gestattet, unter Beibehalten ihres typischen Charakters trotzdem weiterzuleben, denn ich bin eben der Meinung, dass man sowohl tagsüber als auch zum Feierabend in der Medina erholsamer und erfreulicher wohnt als beispielsweise in der Avenue Bourguiba oder der Avenue de Paris. Ich darf es vielleicht so formulieren : die Voraussetzungen für das häusliche Leben sind in der Medina in humanerer Form gegeben als in der Neustadtachse. Doch dabei werde ich auf der anderen Seite den Eindruck nicht los, dass ein Weiterleben der Medina unter den augenblicklichen Bedingungen eben direkt zum Museum führt und schon den Todeskeim in sich birgt. Und das gerade finde ich besonders besorglich.”

Urbanist Tonev :

“Meine Herren, ich möchte Ihnen nun etwas ganz im Vertrauen sagen. Ich empfinde jetzt, da sich der Herr Minister so zur Medina geäussert hat, eine ausserordentliche moralische Erleichterung in mir. Ich möchte Ihnen deshalb jetzt bekennen, dass ich während der ganzen Arbeitszeit des Wettbewerbs von beruflichen und moralischen Zweifeln und Bedenken geplagt worden bin. Deshalb habe ich zwei oder drei Austauschvorschläge ausgearbeitet, um der alten Medina so wenig wie nur möglich auf den Leib rücken zu müssen. Doch auf der anderen Seite wollte ich auch die Regeln des Wettbewerbs einhalten. Ich besitze sogar noch Aufnahmen von Projektvorschlägen, die einen völlig anderen Weg einschlagen”.

Die drei eben angeführten Bedenken und Vorbehalte stellen in aller Deutlichkeit heraus, dass es unbedingt notwendig ist, das traditionelle städtische Gebilde so zu erhalten, wie es historisch gegeben ist. Probleme der Verkehrsplanung dürfen auf keinen Fall den Vorrang erhalten vor Fragen des Gesamtbestandes eines städtischen Ganzen. Und wie es ganz richtig betont wurde, ist es unter solchen Umständen vorzuziehen, entweder die Altstadt eben abzureißen oder aber ganz auf den verkehrstechnisch motivierten Durchbruch zu verzichten, da er eine langsame Zerstörung der Medina zur Folge haben würde.

3.2. *Wesentliche Daten des urbanistischen Gesamtplanes.*

Die Unterlagen für einen urbanistischen Gesamtplan der Stadt Tunis - man hat hierfür den Terminus “Plan Directeur” geschaffen - wurden vom Städteplanungsbüro Quaroni-de Carlo für das Staatssekretariat für Oeffentliche Arbeiten und Wohnbau ausgearbeitet.

Die wesentlichen Planungsdaten des "Plan Directeur" im Hinblick auf das Verkehrsnetz des Medina-Kerngebiets sind in Dokument 155/12 - SE verzeichnet worden.

Planungstechnisch untersucht werden zwei grundlegende Kreuzverbindungen in Süd-Nord-Richtung und in West-Ost-Richtung.

3.2.1. Die Süd-Nord-Quer Verbindung.

Im Jahre 1963 wurde eine verkehrstechnische Durchbrechung der südlichen Medina-Vorstadt, Rbat Bab Dzira, durchgeführt, die eine Verkehrsverbindung schaffen sollte zwischen dem die Medina umkreisenden Strassensystem und der Landstrasse erster Ordnung No 1, die in die Ost- und Südgebiete Tunesiens führt. Eine doppeltrassige Fahrbahn (jede Trace ist 7 m breit und wird durch einen erhabenen Mittelstreifen von der parallelen Fahrbahn geschieden) verbindet heute Bab Allioua mit Bab Sidi El-Bechir am Boulevard Bab Djedid.

Anschluss an diesen Umföhrungsboulevard findet die neue Ausfallstrasse auf der Höhe der Moschee Sidi El-Bechir.

Nun darf man sich freilich fragen, ob es angebracht und zweckmässig war, diesen Durchbruch zu verwirklichen. Doch diese Frage mag angesichts der Tatsache dahingestellt bleiben, dass die neue Verkehrsverbindung heute funktioniert. Weit wichtiger ist es deshalb, darauf zu achten, dass diese Verkehrsverbindung als Realität bei weiteren Verkehrsplanungen berücksichtigt wird. Wie ist es nun um die Anschlussverbindungen des "Plan Directeur" bestellt ?

Aus dem "Plan Directeur" ist zu entnehmen, dass diese doppeltrassige Verbindungsstrasse von Sidi El-Bechir aus in die Kern-Medina einbrechen soll, um am Bab Souika wieder auszulaufen. Dort wiederum soll sie Anschluss finden an den Durchbruch der Nordvorstadt der Medina, Rbat Bab Swiqa, der seinerseits am Bab SidicAbdesselem auf den grossen Umgehungsboulevard führen soll.

3.2.1.1. Der neue Durchbruch durch die Kern-Medina.

Von Bab Sidi El-Bechir zum Bab el-Bhar bricht die geplante Verkehrsstrasse unmittelbar in das traditionelle urbane Gefüge ein, wobei noch zusätzlich eine Kreuzung für den Anschlussverkehr zwischen Rue de la Commission und Rue des Teinturiers entstehen soll, um so eine direkte Verbindung mit der Avenue de France herzustellen. Davon werden vom Medina-Raum Flächen von insgesamt EINEM Hektar betroffen.

Ein derartiger verkehrstechnischer Medina-Durchbruch ist gleichbedeutend mit dem Abreissen der Isolate I D 32, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 41 und I E 44, 48, 51, 52, 53 sowie II C 27, 32.

Die genannten Isolate stellen allein als Abbruchfläche *s e c h s* Hektar dar mit einer Fussboden-Gesamtfläche von 12 ha, wo heute eine Bevölkerung von 13.722 Personen wohnhaft ist.

Vom Bab el Bhar bis zur Place Bab Souika bringt das Durchziehen der neuen Querverbindungsachse das Abreissen folgender Isolate mit sich :

II C 35, 38
II E 53, 58
III D 33, 38, 39, 42, 45, 44
III E 50, 51, 53.

Die dem Bulldozer geweihte Fläche dieser Isolate macht 5,5 Hektar aus oder 11 ha Fussboden-Gesamtfläche mit einer Bevölkerung von 8.809 Personen. Gesamtfläche mit einer Bevölkerung von 8.809 Personen.

Der verkehrstechnischen Süd-Nord-Durchbrechung der Kern-Medina würden demnach insgesamt 12 ha städtischen Grund und rund 24 ha Fussbodengesamtfläche mit 22.531 Einwohnern und deren Umsiedlungsproblemen zum Opfer fallen.

Den Ausmassen der geplanten Zerstörungsmassnahmen steht mit gleichem Volumen das bevölkerungspolitische Problem der Schaffung neuen Wohnraums gegenüber.

Es sei uns an dieser Stelle erlaubt, gans kurz eine Aufstellung aller jener historischen und religiösen Baudenkmäler islamisch-maghribischer Architektur zu geben, die hierbei gewissermassen am grünen Schreibtisch zum Tode verurteilt worden sind :

Isolat I D 32 Mesged Harmel (Moschee)
Marabout Sidi Bou-Jnah (Heiligengrab)
I D 36 Mesged El-Mahrouk (Moschee)
I D 38 Hammam Es-Sabbaghin (Maurisches Bad)
I D 39 Gebetshaus
I D 41 Marabout Sidi El-Halfaoui
Marabout Sidi Hassan (Heiligengräber)
Zaouia Sidi Ali Mohsen
Zaouia Sidi Achour

Zaouia Sidi Kochbati (Kapellen)

Dar Othman Bey

Gebetshaus

I D 44 Kuttab (Koranschule) + 2 f u n d u q - s

I E 51 Synagoge

I C 27 Heilig-Kreuz-Kirche und eine U k a l a

II C 32 Mesged El-Mahres

II E 35 1 Marabout, 1 altes Gefängnis, 1 Hammam und 1 Ukala

II E 53 Zaouia

III D 38 Zaouia, Mesged Sidi Youssef

III D 42 Zaouia Sidi Othman Haddad und Familienfriedhof

III E 53 Zaouia Sidi Bayan Tourbet Sidi Bou-Tagham (Mausoleum).

3.2.1.2. Der Durchbruch durch die Nord-Vorstadt.

Die Durchbruchstrasse, die die nördliche Medina-Vorstadt von Bab Souika bis Bab Sidi Abdeselem durchziehen soll, bringt noch bedeutendere Strukturveränderungen und Bevölkerungsverschiebungen mit sich als der geplante Kern-Medina-Durchbruch, ganz abgesehen davon, dass durch die Abriss-Massnahmen vor allem die schöne Moschee El-Halfaouin sowie andere kultische Gebäude und Denkmäler aus historischer Zeit betroffen werden.

3.2.1.3. Folgen.

Die Folgen, die der gewaltsame Durchbruch in Süd-Nord-Richtung durch Kern-Medina und Nord-Vorstadt zeitigen wird, dürfen etwa folgendermassen aussehen:

Sozialpolitisch - Das Umsiedeln von mehreren Tausend Menschen dürfte schwerschwiegende und nicht leicht zu lösende technische, soziale und wirtschaftliche Probleme stellen.

Während der gesamte Regierungsbezirk Tunis (Gouvernorat de Tunis) eine schwere Wohnraumkrise durchmacht, deren Teillösungen bereits das Kommunalbudget der Hauptstadt weitgehend überziehen, ist nicht einzusehen, warum durch die Zerstörung vorhandenen Wohnraums zu Verkehrszwecken die Wohnungskrise noch weiter gesteigert werden soll.

Urbanistisch - Das Abreissen von Teilen eines alten städtischen Gebildes erfordert noch zusätzliche Planung adäquater Bauvolumen und Architekturformen, durch deren künstlichen Charakter die Heikelheit der gesamten Neuplanung dieser Gebiete noch empfindlicher hervortritt. Und trotz alledem

wird stets die offene Wunde im historischen Stadtgefüge klaffen.

An Beispielen für alte historische Städte, die zur Lösung von Verkehrsproblemen und zum Anlegen von Schnellstrassen, aufgerissen und durchbrochen wurden fehlt es heute nicht. Doch sind es für die betroffenen historischen Kulturdenkmäler traurige Beispiele. Wir brauchen uns im Falle der Medina von Tunis nur den Durchbruch durch die südliche Vorstadt vor Augen zu halten: Die Strasse und die sie säumenden Gebäude bilden einen Fremdkörper innerhalb der alten Stadtstrukturen und werden wie eine Schnittwunde empfunden. Der historische städtische Raum, der derart verstümmelt worden ist, büsst Aussagekraft und Funktionalität völlig ein.

Ganz abgesehen von unseren urbanistischen Erwägungen in historischer Perspektive lässt es sich objektiv gar nicht rechtfertigen, dass die Nord-Süd-Querverbindung ausgerechnet durch weite und geschichtsträchtige Teile der Altstadt gelegt werden muss. An hand einer Verkehrsuntersuchung im Grossraum Tunis liesse sich mit Leichtigkeit ermitteln, dass eine solche Querachse gar nicht unbedingt erforderlich ist. Die Stadtverwaltung von Tunis hat im Frühjahr 1968 eine Untersuchung über die innerstädtischen Pendelbewegungen Tuniser Haushaltungen angestellt. Damit wurde ein erstes sachliches Dokument erstellt, mit dessen Hilfe es hoffentlich möglich wird, konkrete Vorschläge auszuarbeiten, die den tatsächlichen Bedürfnissen auch entsprechen.

Abschliessend dürfen wir folgendes sagen:

- In sozialpolitischer Hinsicht ist der Süd-Nord-Durchbruch durchaus unerwünscht, da er Probleme heraufbeschwören würde, die Stadt und Bezirk in keiner Weise finanziell bewältigen können.

- In verkehrstechnischer Hinsicht lässt sich das Nord-Süd-Achsenprojekt in keiner Weise rechtfertigen, solange nicht der objektive Beweis erbracht werden kann, dass sich nicht auch ein anderer Planungsweg einschlagen liesse, der nicht unbedingt durch die Medina zu führen braucht.

- Hinsichtlich der historischen Schichtung des Stadtbildes muss vor allem an die Einsicht der planungsbeauftragten Urbanisten appelliert werden, damit das historische Altstadtgefüge in seiner Einheitlichkeit erhalten bleibt.

Das soll aber keinesfalls heissen, das blinde Betreiben einer rein konservativen Politik sei dann als Grundregel hervorzukehren, wenn es gilt, gegen "Hausmann'sche" Radikalmassnahmen Front zu machen. Es erscheint uns nur als viel sinnvoller, eine harmonische und integrierende Verbindung herzustellen

zwischen zwei Stadtgebieten, nämlich dem islamisch-historischen und dem kolonial-modernen, deren Gegensätze zur Protektoratszeit geschickt und gezielt ausgenützt worden sind.

Ein derartiger Durchbruch durch die Medina und deren Vorstädte würde letztenendes nur die städtegeographische Erhärtung und endgültige Bestätigung einer rassisch und sozial begründeten Segregation zeitigen: "Araberstadt", Europäerstadt - Wohngebiete hohen Standards, Wohngebiete in fortschreitender "Favelisierung"(1).

3.2.2. Die Ost-West-Querverbindung.

Die Planführung der Nord-Süd-Achse nach Plan-Direkteur-Akte No 155/12 - 5 E macht ausserdem zwei Ost-West-Achsen zur Planungsnotwendigkeit. Diese würden durch folgende Stadtgebiete verlaufen:

- Von der Süd-Vorstadt mit Sidi El-Bechir bis zum Bab Qassum.
- Von der Nord-Vorstadt Bab Souika erst bis zum Zivilgefängnis in südlicher Richtung und von Bab Souika, östliche Richtung einschlagend, bis zur Place de la Republique (2).

Die von uns gegen diese Planungsvorhaben vorgebrachten Bedenken und Einwände sind denen vergleichbar, die wir bereits zum Thema der Süd-Nord-Achse äussern: es fehlen die objektiven Motivierungen.

(1) Verwildern zu Kanisterstädten, so die favelas in Rio de Janeiro.

In Nordafrika spricht man hier von "gourbification", von ar. gurbi + Lehmhütte A. d. Ue.

(2) Im Volksmund heisst dieser Platz in der Neustadt immer noch "passage".

Hier lag früher mitten in der Stadt ein Bahnübergang, passage a niveau, über den eine Eisenbahnlinie bis in die Nähe des Bab Bhar vordrang. A. d. Ue.

4. GRUNDLEGENDE PRINZIPVORSCHLÄGE.

4.1. Park- und Fahrverbot intra muros.

Da die Medina nun einmal in morphologischer Hinsicht für den Kraftverkehr nicht geschaffen ist, wäre es am zweckmässigstens, den Kraftfahrzeugen einfach den Zutritt zur Medina zu untersagen, statt diese mit verkehrstechnischen Problemen zu belasten, deren Lösung doch stets nur Bruchwerk bleiben kann. Mit dem Verkehrsverbot sollte auch gleichzeitig ein allgemeines Parkverbot einhergehen. Freizugeben wäre das interne Verkehrsnetz der Medina nur staatlichen, städtischen und privaten Dienstleistungen und Zubringerdiensten.

Man könnte beispielsweise am Eingang der Medina-Strassen Metallpflocke aufstellen, die nur zum Durchlass von Dienstleistungsverkehr zu verrücken wären. Die betreffenden Kraftfahrer könnten zum Beispiel einen genormten Schlüssel zum Aufsperrn der Sperrpflocke in Dienstfällen erhalten.

Damit bleibe auch weiterhin oder besser aufs neue der Fussgänger in der Medina König. Doch kann ein Verkehrs- und Parkverbot für die gesamte Kern-Medina nur dann erlassen werden, wenn die Verkehrsgestaltung extra muros entsprechend durchgeplant worden ist. Der gesamte Ringverkehr um die Altstadt herum bedarf durchaus der Neuordnung und setzt eine genaue und zweckmässige Planung voraus.

4.2. Verkehrsplanung im Medina-Ring extra muros.

4.2.1. Parkprobleme.

Wir sind bereits mit der Tatsache vertraut, dass der Medina-Bewohner nicht weiss, wo er sein Kraftfahrzeug parken oder abstellen soll.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Neuplanung des Ringstrassensystems extra muros dergestalt, dass Medina-Bewohner und Medina-Besucher ihr Fahrzeug am Medina-Ring abstellen können, um in höchstens 3 bis 5 Minuten zu Fuss ihren Wohnsitz, bzw. ihr Besuchsziel zu erreichen. (In diesem Zusammenhang sei nur darauf hingewiesen, dass in Städten, die sich bereits zum Fussgängerprinzip gewisser Stadtgebiete bekannt haben, die Minimalentfernung 3 Minuten bei weiten übersteigt).

4.2.2. Probleme des Verkehrstrends.

Einer völligen Neuplanung bedarf unserer Meinung nach die gesamte Verkehrsgestaltung im Extra-Muros-Ringverkehr. Hier wiederum kann nur in dem Masse vernünftig geplant werden, als an das spezifische Problem von der Warte einer Gesamtverkehrsplanung von Gross-Tunis aus herangegangen wird.

Wir erwarten nun ungeduldig das Ergebnis der von der Stadtverwaltung Tunis durchgeführten Haushaltsbefragung über Pendelbewegungen vom Wohnsitz zum Arbeitsplatz, zur Schule, zum Einkauf und zur Freizeitgestaltung. Hier sollen wir zu objektiven Daten über Verkehrsmittel, Anziehungspunkte, Verkehrsdichte und Verkehrstrends gelangen.

Um genauere Anhaltspunkte über Verkehrstrends in Tunis zu erhalten, müssen wir auf die Auswertung der genannten Befragung warten. Doch glauben wir, jetzt schon grundlegende Prinzipvorschläge machen zu können, die folgendermassen lauten sollen :

Vorschlag 1 - Die Ring-Boulevards stellen ein Verteilungssystem des Güter- und Personenkraftverkehrs dar; es umkreist die Medina. Diese Verteilerrolle der Extra-Muros-Boulevards bringt es nun mit sich, dass es sich bei diesem Ringstrassensystem weder um eine Schnellstrasse noch um eine Autobahn handelt. Der Verkehr rollt nur sehr langsam ab : wir haben hier ein innerstädtisches Verteilungssystem vor uns.

Vorschlag 2 - Der Ringboulevard sollte als eine Art Hafen angesehen werden, als ein Umschlagplatz. Um dieser Funktion gerecht werden zu können, sollten die Ringstrassen mit einem zweckmässig geplanten Parksystem, gegebenenfalls unterirdisch oder etagenmässig ausbaubar, ausgestattet werden. Ein zweckmässiger Ausbau der Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel ist ebenfalls einzuplanen. Diese Haltepunkte sollten das Warten unter optimalen Umständen erlauben und keine Plage für die Wartenden darstellen. Man muss sich in diesem Zusammenhang vor allem vor Augen halten, dass die überwiegende Mehrzahl der Medina-Bewohner aus Fussgängern besteht, die auf die öffentlichen Transportmittel angewiesen sind. Ein gut funktionierendes Bedienen des Medina-Boulevards durch die Buslinien würde viele Medina-Bewohner auch davon abhalten, sich auf das Anschaffen eines Kraftfahrzeuges aus reiner Notwendigkeit heraus zu versteifen.

Vorschlag 3 - Der Ring-Boulevard soll eine Verbindung herstellen zwischen den verschiedenen Stadtgefügen, die an ihn grenzen.

Vom Ring-Boulevard kann die doppelte Funktion eines Verteilungssystems und eines vielfältigen Umschlaghafens nur dann adäquat erfüllt werden, wenn er nicht willkürlich und als Fremdkörper urbane Gefüge durchschneidet, um lediglich Fussgänger und Fahrzeuge von einem Punkt zum anderen zu schleusen.

Damit dürfte sich die Notwendigkeit ergeben, eine Neuplanung der Ring-Strassen nur im Rahmen eines urbanistischen Gesamtplans zur Stadterneuerung vorzunehmen. In diesem Sinne besteht auch die urbanistische Lösung der durch Abreissen entstandenen Kahlfläche der Hafsiya nicht durch Auffüllen mit irgendeinem Baukomplex, sondern vielmehr in der Suche nach bindenden Strukturen, die diesen Teil der Altstadt dem urbanen Ganzen von Tunis harmonisch einordnen. Damit wird klar ersichtlich, dass das Planen einer Verkehrsachse nicht allein in den technischen Planungsbereich von Strassen- und Tiefbau fällt, sondern auch und vor allem zum rein urbanistischen Projekt wird.

Besonderes Augenmerk sollte gerade dieser verbindenden Funktion gezollt werden im Hinblick auf die Ring-Boulevard-Strecken der Rue Al-Djazira, Rue der Maltais und Rue Bab Souïka, denn hier gerade liegt die Konfliktzone mit dem kolonialen Urbangefüge, und zum anderen ist in dieser Medina-Randstrasse in Süd-Nord-Führung auch die Möglichkeit zu erblicken für den Ausbau einer Verbindung in nördlicher Richtung überhaupt. Und schliesslich liegt hier auch gleichzeitig das Rückgrat der Stadt Tunis.

SCHLUSSFOLGERUNG

Wir sind jetzt gründlich mit der Tatsache vertraut, dass die Medina von Tunis morphologisch für den Fussgängerverkehr geplant ist. Weiter liegt das Verkehren zu Fuss hier in Grenzen, die keine besonderen Muskelstrapazen erfordern. Gesehen haben wir auch, wie der Kraftverkehr bis in die Gässchen der Medina vorgedrungen ist und dass der extra muros die Altstadt umringende Kraftverkehr den Anforderungen des Parkens und der Güter- und Personenverteilung durchaus nicht gewachsen ist.

Angesichts derart "verfahrener" Verkehrsverhältnisse im Bannkreis der Medina sind verschiedene Neuordnungsprojekte ausgearbeitet worden: Das Anlegen einer unterirdischen oder überhöhten Ost-West-Verbindung, ein Süd-Nord-Durchbruch durch das historische Stadtgebilde. Doch diese Planungsprojekte entbehren jeglicher objektiver Rechtfertigung vom Standpunkt der städteplanerischen Techniken, der Sozial- und Finanzkosten aus, um in die Praxis umgesetzt werden zu können.

Nach unserem Dafürhalten steht und fällt deshalb die Problematik der Verkehrsgestaltung innerhalb und in unmittelbarer Nähe der Medina mit einem verkehrstechnischen Neuordnungsplan von Gross-Tunis nach urbanistischen Gesichtspunkten. Ein solcher Gesamtplan zur Neuordnung kann aber erst dann gültig aufgestellt werden, wenn die Ergebnisse der erwähnten Haushaltsbefragungen über Pendelbewegungen vorliegen. Vorläufig können wir schon folgende grundlegende Prinzipvorschläge unterbreiten:

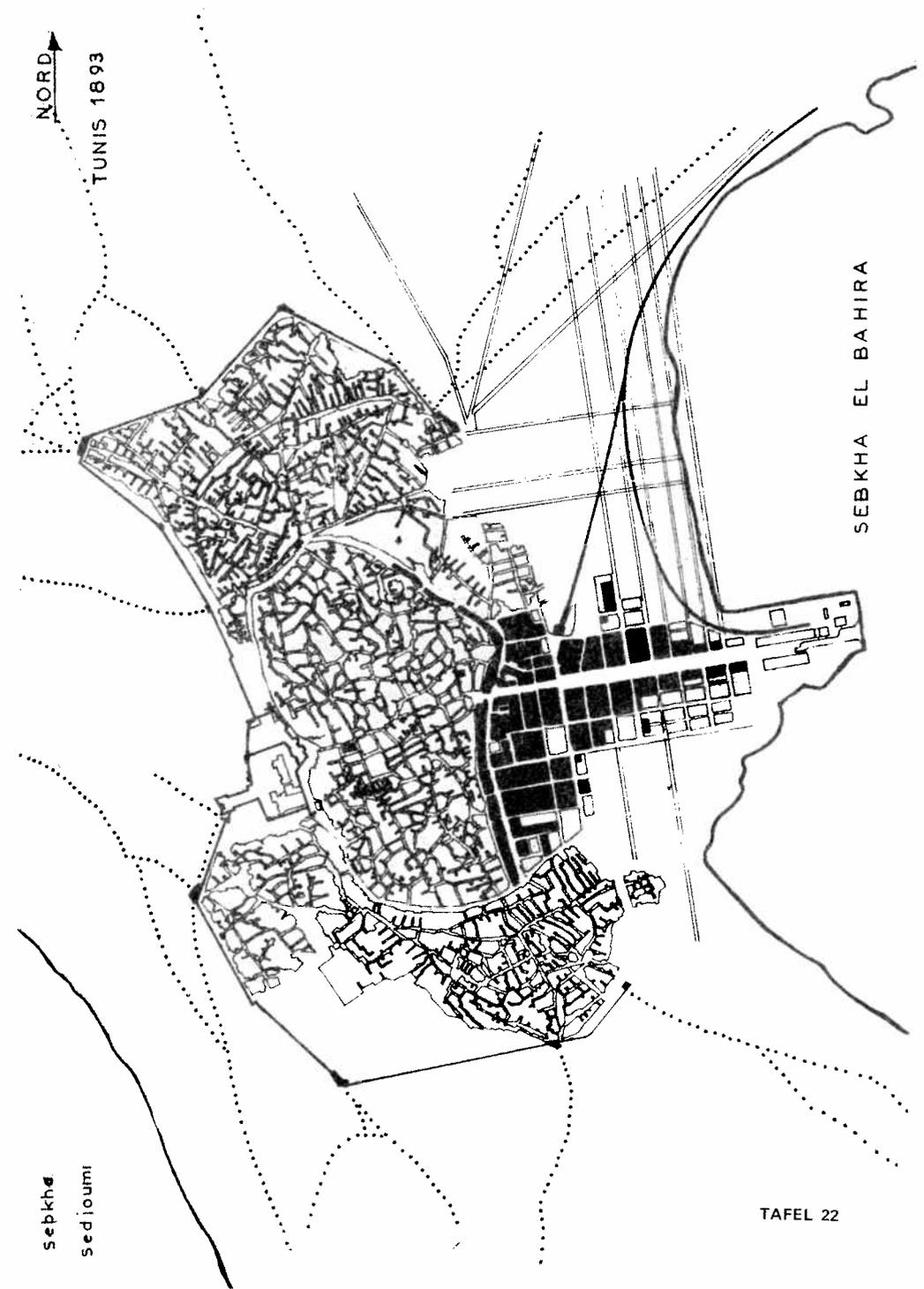
- 1- Respektieren der morphologisch gegebenen historischen Urbanstruktur der Medina: als logische Folge davon erkannten wir ein allgemeines Verkehrs- und Parkverbot für Kraftfahrzeuge innerhalb der Medina, mit Ausnahme gewisser notwendiger öffentlicher und privater Dienstleistungen.
- 2- Beibehalten und zweckmässiges und funktiongerechtes Ausbauen der Ring-Boulevards als inneres Verkehrsverteilungssystem, Umschlaghafen zwischen Neustadt und Altstadt und Uebergangzone zwischen urbanen Gefügen historischer und neuzeitlicher Struktur.

VERZEICHNIS DER ARABISCHEN FACHAUSDRÜCKE

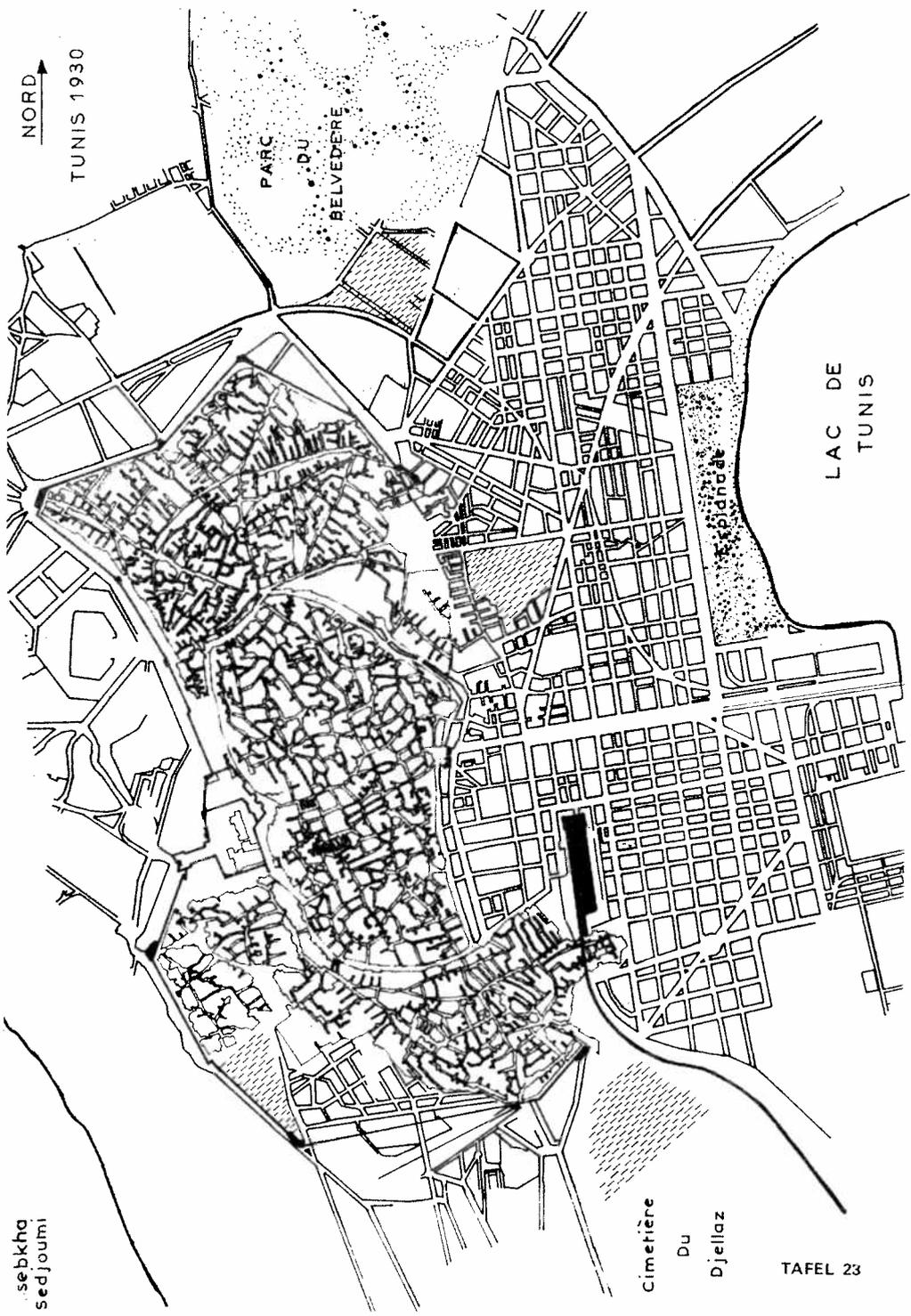
Umschreibung		Erklärung
Phonetisch	Französisch - Amtlich	
<i>drība</i>	driba	Dem Hauseingang vorgesetzter Korridor mit Chicane-Anlage, Privatgasse
<i>funduq</i>	fondouk	Maghribische Bezeichnung des Karawanserais mit Stallungen und Lagerräumen im Erdgeschoss und Fremdenzimmer im ersten Stock - Auch reines Warenlager für Importprodukte.
<i>v_ c gami</i>	djémâa	Freitagsmoschee für gemeinsamen Gottesdienst und Ansprache, khotba.
<i>hammân</i>	hamman	Maurisches Schwitzbad, erforderlich für die Gewährleistung der rituellen körperlichen Reinheit, Voraussetzung zur Teilnahme am Gottesdienst.
<i>kuttâb makhzen</i>	kouttab makhzen	Koran-Klippschule im tunesischen Kulturbereich.
<i>makhzen</i>	makhzen	Lagerraum innerhalb eines Hauskomplexes, jedoch in der Regel nach der Strasse hin öffnend, den Läden hellenistischer Stadtpläne oft entsprechend.
	marabout	Siehe "u l i".
<i>masġad</i>	mesjed	Gebetshaus, kleinere Moschee, in der die vorschriftsmässigen 5 Tagesgebete, aber kein Freitagsgottesdienst abgehalten werden kann.
<i>madarsa</i>	médersa und mederça	Religiöse Lehranstalt mit Unterbringungsmöglichkeiten für die Studenten.

<i>madīna</i>	médina	Bezeichnung für die islamische Stadt in Nord-afrika, dann auch im kolonialen Sprachgebrauch synonym mit "Araberstadt" oder "Eingeborenenstadt" (so auch in Dakar).
<i>ukāla</i>	oukala	Dereinst Hostellerie innerhalb der Medina ohne Unterbringungsmöglichkeiten für Reittiere - Heute auch gleichbedeutend mit Einzimmer-Mietskasernen für einströmende Landbevölkerung.
<i>qasba</i> _o	kasbah	Zitadelle - "Hofburg" des Sultans, Stadt in der Stadt und auch of Staat im Staat.
<i>rbat</i> _o	(fehlt)	Medina-Vorstadt im westarabisch-maghribischen Kulturbereich, unter der Form "arrabal" auch im Kastilischen gebräuchlich.
<i>sqīfa</i>	skifa	Dem Innenhof vorgesetzter mit chicane ausgestatteter Zugangskorridor.
<i>sūq</i>	souk	Marktstrasse oder Sitz einer Kaufmanns- oder Handwerkerzunft in der Medina (genauere Beschreibung, siehe "Morphologie").
<i>turba</i>	tourbet	Mausoleum von Fürsten und sonstigen hochgestellten Persönlichkeiten.
<i>uli</i>	(fehlt)	Heiliger und dann auch Heiligenrab mit kuppelförmiger Ueberdachung, von den Franzosen in Nordafrika durchweg "marabout" genannt in verballhornter Umschrift des algerisch-arabischen Wortes m r a b o t für Person und Grabesstätte des Heiligen.
<i>zāwiya</i>	zaouia	Gebäude, im dem als Heiligengedenkstätte teilweise auch mit Heiligengrab Heiligenkult getrieben wird. Doch im allgemeinen eher Andachts- und Exerzitenort einer islamischen Bruderschaft.

J. El Kafi

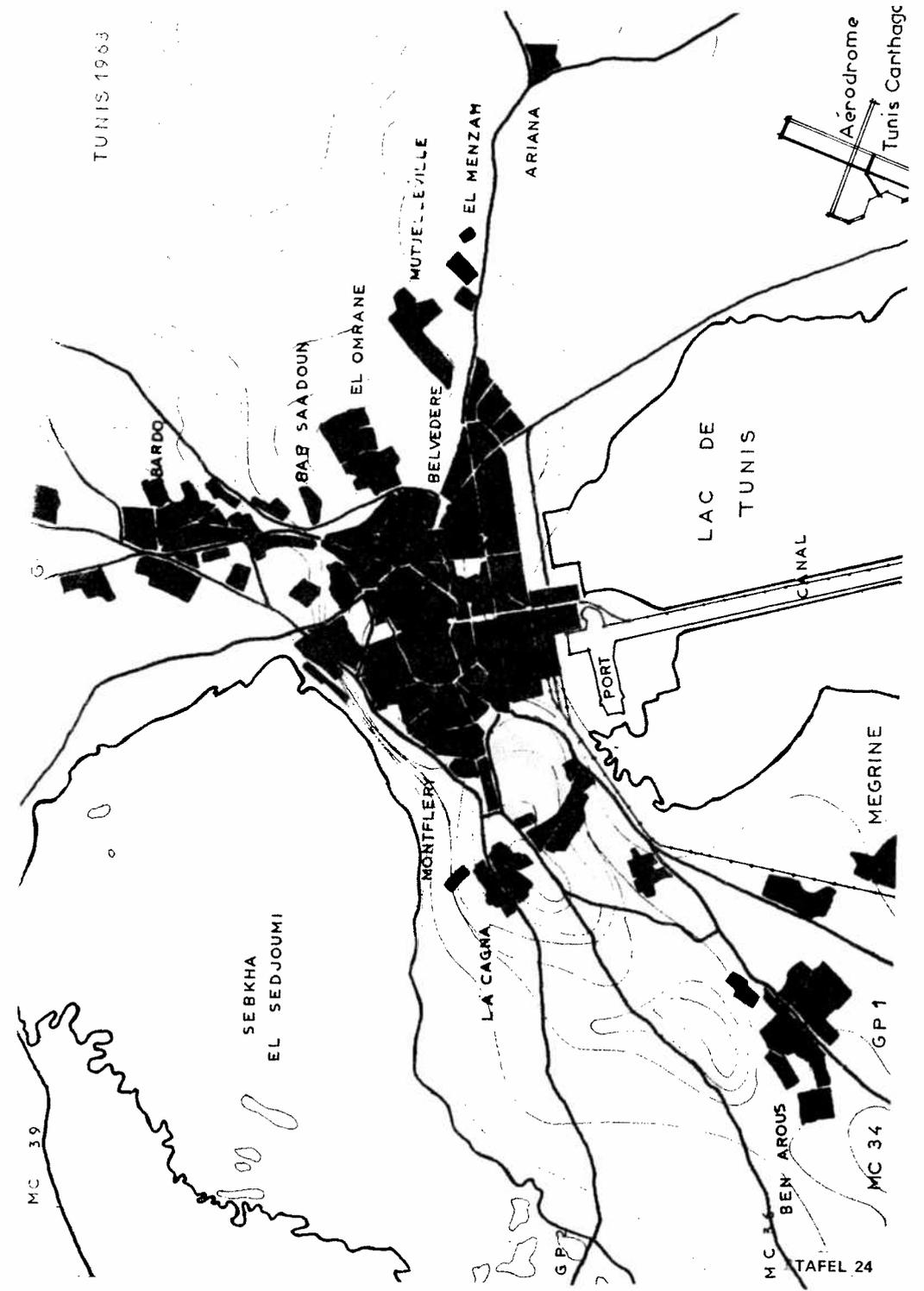


TAFEL 22

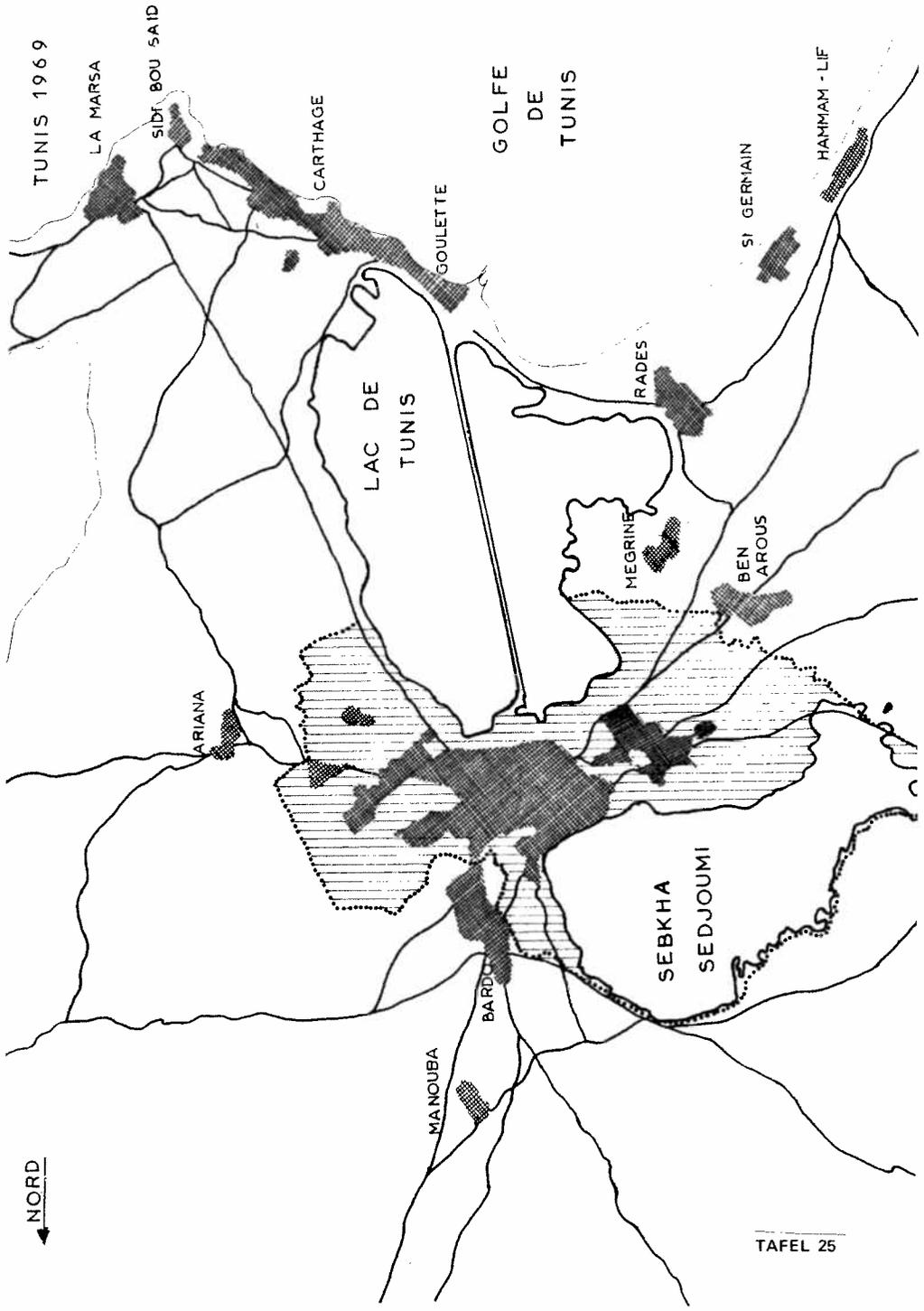


sebkha
sedjourni

TAFEL 23

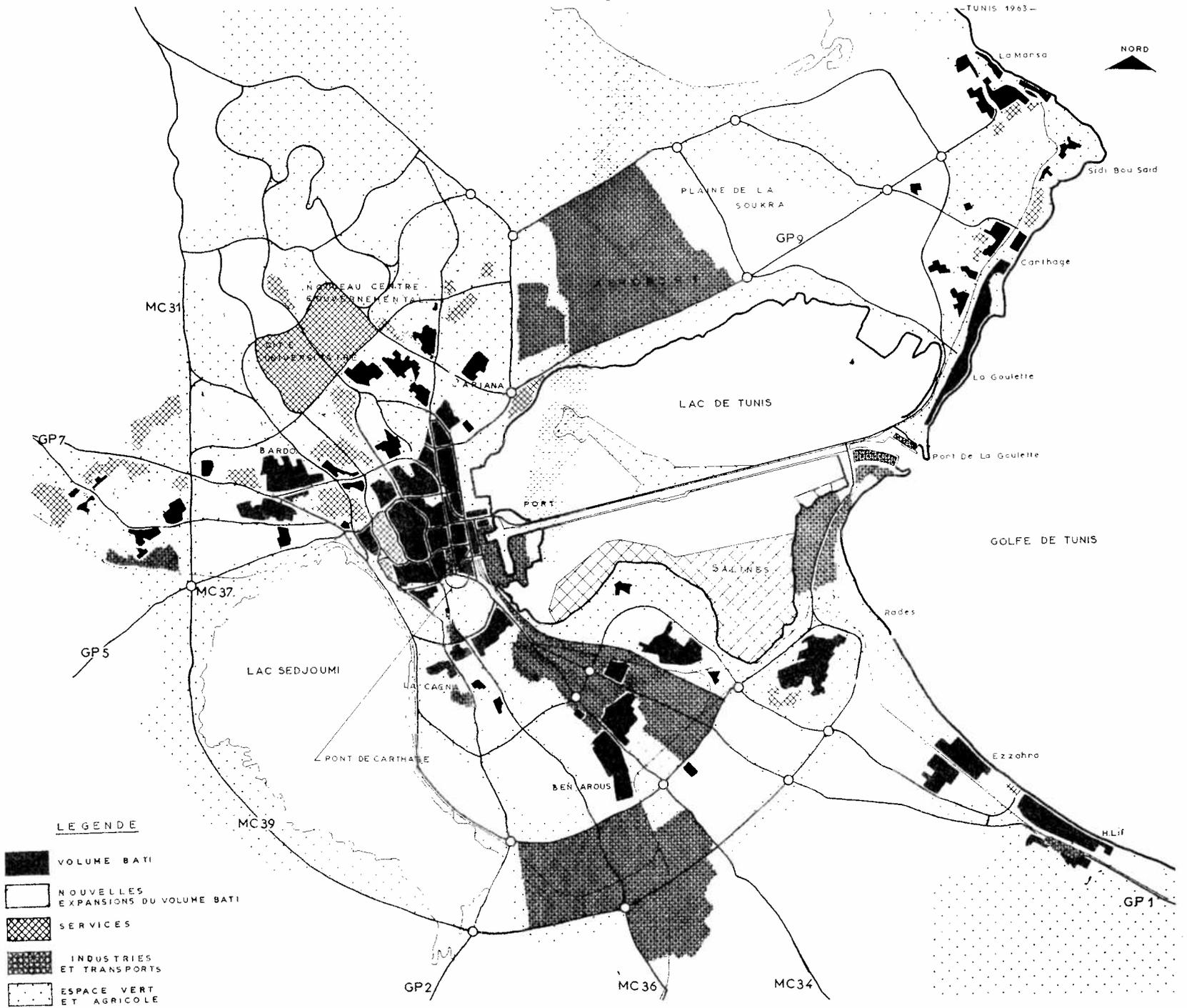


TAFEL 24



plan directeur

SELON LE BUREAU QUARANI-DECARLO
TUNIS 1963



LEGENDE

-  VOLUME BÂTI
-  NOUVELLES EXPANSIONS DU VOLUME BÂTI
-  SERVICES
-  INDUSTRIES ET TRANSPORTS
-  ESPACE VERT ET AGRICOLE