

Next Stop Tripoli!

Pascal Posset

Im Sinkflug schwebt die Boeing 737 auf die afrikanische Küste zu. Tripolis taucht am Horizont auf. Im gelblich gleissenden Gegenlicht erkennt man schemenhaft die Skyline der Stadt. Rund um den Hafen und die Medina erheben sich vereinzelt Hotels und Bürotürme aus den späten 60ern und frühen 70ern. Der langgestreckte Stadtkörper mit seiner Längsausdehnung von 35 Kilometern hebt sich vor dem azurblauen Vordergrund des scheinbar endlos weiten Meeres ab. Dann geht der Landeanflug weiter ins Landesinnere, über das nahe Hinterland mit seinen zahllosen Dattelpalmenhainen hinweg. Schliesslich setzt das Flugzeug sanft am Tripoli International Airport auf, der Libyen seit 1978 an die Welt anbindet.

Kurz spürt man die trockene Hitze des Rollfeldes, um dann in der rettenden Kühle vollklimatisierter Räume darauf zu warten, die Passkontrolle passieren zu dürfen. Das geschäftige Treiben wird von argwöhnisch dreinblickenden Männern des Sicherheitspersonals in blauen Uniformen kritisch begutachtet. Nach mehreren Stunden geduldigen Ausharrens, und bereichert um einige arabische Stempel im Reisepass, darf man schliesslich zur Vorhalle des Flughafengebäudes hinabschreiten. Von hier aus geht die Fahrt per Taxi über den Airport Highway in die Stadt. Scheinbar alles und jeder ist mit dem Auto unterwegs. Wie in einem rasenden Stau fegt der Wagen über den Asphalt. Die vorsichtigen Hinweise auf die Fahrtge-



windigkeit werden mit einem Achselzucken abgetan, und man muss sich wohl oder übel mit seinem Schicksal als Insasse eines fahrenden Geschosses abfinden. Langsam gewöhnt sich der Körper an die Situation, und man kann den Blick in die flache, staubige Landschaft schweifen lassen. Werbeplakate am Highway, die mit Reisen ins nahe Genf locken, scheinen von einer anderen Welt zu sprechen, die in diesem Kontext seltsam fremd anmutet, obwohl man von dort angereist ist.

Weiter geht es über den Asphalt, der im Rahmen eines der zahlreichen Grossprojekte von einem koreanischen Konzern ins Land gebracht worden ist. Der Auftrag lautete nicht geringer als das Strassennetz für ein ganzes Land innerhalb weniger Jahre herzustellen, der Bedarf an Infrastruktur scheint einem beim Blick durch die Windschutzscheibe des dahinrasenden Wagens wie selbstverständlich. Oft ist in Libyen eben das Unmögliche leicht möglich und das leicht Mögliche oft unmöglich, wie ein österreichischer Politiker einmal feststellte. Plötzlich vorbei an mediterranen Niederwäldern, die sich in naher Zukunft in grosszügige Parklandschaften am künftigen Stadtrand entwickeln sollen. Die Wälder selbst Fragmente eines grünen Gürtels, der zu Zeiten italienischer Besatzung zum Schutze der Stadt vor den heissen Wüstenwinden landeinwärts gepflanzt wurde. Einst als Schutz vor dem Gibli konzipiert, soll hier in Zukunft im Schatten des Waldes ein 6,5 ha grosser See zum Baden entstehen. Dann immer wieder die Frage: woher das Wasser?

Direkt anschliessend eine weite Ebene. Leer und trocken wartet dieser Ort auf den Bau eines neuen Regierungsviertels. Vor einigen Jahren fand hierzu ein internationaler Architekturwettbewerb statt. Man plante, die derzeit in Sirt angesiedelten Ministerien der Jamahiriya, der «Herrschaft der Massen», hierher umzusiedeln, näher an das Herz des Landes. Dieser Traum konnte sich nicht verwirklichen. Heute kriechen einige wenige Bagger über das weite Feld, wie kleine Insekten verschieben sie Erdmassen zu einem unbekanntem Zweck.

Vorbei an einer Straussenfarm. Die Vögel recken aufgeregt die Köpfe und scheinen den rasenden Stau zu begutachten. Direkt angrenzend, grosse Wassertanks. Hier befindet sich ein Reservoir des GMMR, «Great Man Made River». Eine Leitung, welche die gesamte Stadt mit Trinkwasser aus fossilen Grundwasservorräten unter der Wüste versorgt. Gleich dem reichlich vorhandenen Ölvorkommen wird hier das wertvolle Nass abgepumpt, um im

Schlund der 1,5-Mio.-Einwohner-Stadt zu verschwinden und dann anschliessend als verbrauchte Ressource ins nahe Meer entlassen zu werden. Die Geschwindigkeit der Fahrt und die Endlichkeit vorhandener Vorräte erscheinen plötzlich seltsam komplementär. Vielleicht ist vor diesem Hintergrund der absolute Wille nach Wachstum und Veränderung, den all diese Vorhaben ausstrahlen, überlebensnotwendig.

Zu beiden Seiten der Strasse tauchen die ersten Wohnsiedlungen auf. Die flachen Hütten, die wie zufällig in die offene Landschaft geworfen wirken, werden nun zu städtischen Siedlungen. Zum Teil fragt man sich, ob diese Häuser abgebrochen werden oder sich im Aufbau befinden. Man spürt die nahe Stadt. Wieder dieses Gefühl von Aufbruch, gepaart mit einem Beigeschmack von irrwitziger Dynamik. Was eine ähnliche Irritation hinterlässt wie das berühmte Bild von Salvador Dalí, «Die Elefanten». Die leeren Skelette der im Rohbau befindlichen Wohngebäude wandeln wie eine surreale Karawane am offenen Stadtrand von Tripolis auf ein ungewisses Ziel zu. Wohnraum für künftige Generationen soll hier entstehen. Europäische Architekten liefern hierfür die Bilder und Konzepte. Es werden 4600 Wohnungen geplant, kündigt das vorbeihuschende Bauschild an. 1 Mio. m² Bruttogeschossfläche sollen aus dem Boden gestampft werden. Für die «Herrschaft der Massen» sucht man neuen Wohnraum und findet diesen am Stadtrand von Tripolis. «So Gott will» wird sich all dies auch in naher Zukunft erfüllen.



Dann plötzlich die Einfahrt in einen riesigen Kreisverkehr. In dessen Mitte zum ersten Mal grüner Rasen, der den sonst bildprägenden hellfarbigen sandigen Boden ablöst. Eine Gruppe von dunkelhäutigen Männern in gelben Arbeitsoveralls, bestückt mit Gartenensilien, harkt geduldig das wertvolle Grün. Unbeeindruckt von den zahllosen Autos, die ihren Arbeitsort karussellgleich umrunden, gehen die Männer fast meditativ ihrer Arbeit nach. Ein Weg quert die Rasenfläche – die Möglichkeit für Fussgänger, über den Verkehrsknoten zu gelangen, ist mitbedacht. Man muss jedoch Acht geben beim Queren, um nicht von einem der Rasensprekter benetzt zu werden, die in stoischem Rhythmus



den Rasen wässern. Die Wohnhäuser rücken näher an die Strasse. Dalis Karawane formiert sich zu einem Stadtfeld. Zum ersten Mal der Eindruck eines Strassenraumes. Passanten am Strassenrand und die ersten afrikanischen Tulpenbäume, die sich zu bruchstückhaften Allees zusammensetzen, als Verweis auf die nahe Agglomeration. Der Highway geht in eine Stadtstrasse über. Das Leben rückt näher an die Strasse heran. Mehrere ältere Frauen versuchen die Strasse zu überqueren. Der Fahrer bremst abrupt und unerwartet ab, kurbelt die Fensterscheibe herunter und gibt wild gestikulierend zu verstehen, die Frauen mögen doch zur anderen Strassenseite wechseln. In den Schaufenstern der Läden sind aufwendige Dekorationen mit verschiedenen Hochzeitskleidern zu erkennen. Eine Einkaufsstrasse für Heiratswillige, die sich hier aus einer reichen Auswahl bedienen können.

Doch dann immer wieder grosse Lücken in der die Strasse begrenzenden Bebauung. Ganze Strassenzüge sind im Umbruch. An einer Kreuzung am Strassenrand warten Männer, ausgerüstet mit Hammer und Meissel, auf ihre tägliche Arbeit. Sie bieten ihre Muskelkraft und das wenige Werkzeug als Tagelöhner feil. Gleich einer Armee von Abbruchsoldaten helfen sie, das Gesicht der Stadt zu erneuern. Wer «Neues» schaffen will, muss eben oft viel an «Altem» beseitigen, um sich schliesslich von den Geistern vergangener Epochen befreien zu können. Die Tagelöhner am Strassenrand vertreiben mit ihren einfachen Werkzeugen die Geister der Vergangenheit und ebnen den Weg für ein neues Tripolis. Die Konzepte für die neue Stadt kommen von Übersee und werden zu einem bunten Potpourri zum Tripolis von morgen zusammengeführt. Eine Kongresshalle von Zaha Hadid, eine Brücke von Santiago Calatrava, ein saniertes Stadion von Gerkan Marg und Partner, ein luxuriöser Hotelkomplex von Sir Norman Foster und weitläufige Parkanlagen von den Hager Partnern aus der Schweiz. Alles zusammen wird morgen Tripolis ausmachen. Die Aufzählung klingt wie eine Trophäensammlung internationaler Baumeister unserer globalen Städte der Zukunft. Tripolis will sich hier einreihen und ist stetig auf der Suche nach den Protagonisten moderner Stadtgestaltung. Ein reges Treiben herrscht auf diesem Markt, ein stetes Kommen und Gehen internationaler, architektonischer Kompetenz. Die Abbrucharmee am Strassenrand ebnet diesen Ideen den Weg.

Inzwischen ist die Einkaufsstrasse mit den Hochzeitsläden passiert und die Fahrt setzt



sich fort in ein von herrschaftlichen Gebäuden geprägtes Viertel. Wir nähern uns dem Zentrum der Hauptstadt. Der Verkehr ist nun etwas zähflüssiger, und der Fahrer verschafft sich mit wildem Hupen und den entsprechenden Gesten den nötigen Respekt und die manches Mal nötige Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer. Beim Blick durch die Windschutzscheibe erinnern grosszügige Arkaden an das ferne Italien auf der anderen Seite des Mittelmeers. Die Kolonialzeit hat bis in die Neuzeit hier ihre Spuren hinterlassen. Die italienische Besetzung des Landes ist rings um den Algerien-Platz deutlich spürbar. Klassischer Städtebau mit pittoresken Schmuckplätzen bestimmt das Stadtbild. Trotzdem alles etwas verbraucht und staubig. Manche der in Sanierung befindlichen Fassaden der kolonialen Herrschaftshäuser sind professionell mit bedruckten Stoffen verhängt. Auf den Stoffbahnen ist der Endzustand abgebildet, und man bekommt eine Vorstellung davon, was einen hier in wenigen Jahren erwartet.

Plötzlich öffnet sich der italienische Boulevard auf einen weiten Platz, und der Fahrer gibt zu verstehen, dass man sich dem Ziel der Fahrt nähert. Ohne Vorankündigung fährt er an den Strassenrand, und der Wagen steht (endlich). Der Fahrer zählt kurz die zerknitterten Scheine und entlässt einen mit kurzem Gruss,

um wieder im rasenden Stau zu verschwinden. Verschwitzt und etwas erleichtert steht man am «Grünen Platz». Nach dem berühmten politischen Buch des libyschen Revolutionsführers benannt, spannt sich der Platz vor einem der Tore zur Medina auf. Früher einmal zogen von hier die Handelskarawanen in die nahe Wüste, und man hat Kamele verkauft. Nahe der am Platz befindlichen «Roten Festung», die als bauliches Wahrzeichen über allem thront, befindet sich das Jamahiriya-Museum. Das Museum wurde zusammen mit der Unesco zu enormen Kosten gebaut und bietet in vielen Exponaten eine chronologische Darstellung der Geschichte des Landes, von der Urgeschichte zur Revolution. Zu seinen beeindruckenden Kunstwerken gehören zahlreiche Statuen und Mosaik der Antike. Die Sammlung in Tripolis gehört zu den grössten am Mittelmeer.

Die wenigen vorhandenen Touristen versammeln sich vor einem riesigen Bauschild, auf dem nichts weniger als die Sanierung der gesamten Medina angekündigt wird. Dann der Weg durch das Tor und hinein in eine Welt von fremden, orientalischen Düften, Geräuschen und geschäftigem Treiben. Die Strassen des Suqs sind unbefestigt, und überall blickt man in offene Baugruben. Die angekündigte Sanierung ist scheinbar, zumindest was Leitungen und Infrastruktur angeht, in vollem Gang.

Plötzlich stürzt ein Passant in eines der Löcher, das nur mit einem schwer erkennbaren Karton abgedeckt war. Einige Männer springen aufgeregt hinzu und helfen dem derart Überraschten aus der Grube. Man bewegt sich also auf unsicherem Terrain. Vorsicht ist gefragt. Der gestürzte Mann verschwindet in einer der zahlreichen Gassen. Der kurz entstandene Tumult hat sich genauso schnell, wie er sich ergeben hat, auch wieder aufgelöst. Aus einem der zahlreichen Häuser strömt Dampf aus den Fenstern. Ein arabischer Hamam lädt zum beruhigenden Bad mit anschliessender Schwitzpartie ein. Alles wirkt irgendwie authentisch, nicht wie an ande-



ren Orten, wo man an vergleichbarer Stelle mit Klischees einer arabischen Märchenwelt abgespeist wird. Keine aufdringlichen Händler bedrängen einen, und man kann sich ungestört der Szenerie hingeben. Am Triumphbogen von Marc Aurel, der heute einen der Eingänge zur Medina markiert, trifft man auf Fragmente der römischen Zeit.

Der kurze Streifzug durch die Medina führt zum nahen Hafen, der bis zur Eroberung durch die Osmanen im Jahre 1552 einer der bedeutendsten Piratenstützpunkte am Mittelmeer war. Wieder eine der überbreiten Strassen, die sich zwischen die Altstadt und das nahe Meer legt. Die Stadt ist wie abgeschnitten von ihrem grössten Potential: dem Wasser. Der Verkehrsstrom reisst nicht ab, und das Queren der Strasse, um auf der anderen Seite endlich am kühlen Nass entlang schlendern zu können, wird zum lebensgefährlichen Abenteuer. Die Strasse wird zur unüberwindlichen Barriere, und entsprechend einsam spaziert man am schmalen Trottoir zwischen Strasse und Wasser weiter. Die Küste ist an dieser Stelle steinig und unwirtlich. Einige wenige Jugendliche springen von den Felsen ins Wasser. Am Ufer sammelt sich eine Schicht aus leeren Plastikflaschen, rostigen Metallresten und undefinierbaren anderen Rückständen an. Das Rauschen der Brandung vermengt sich mit dem Lärm der vorbeirasenden Verkehrsmassen. In der flirrenden Hitze schieben sich die ersten Hochhäuser ins Blickfeld. An prominenter Lage thront ein 5-Sterne-Luxushotel an quasi vorderster Stelle. In direkter Nähe vier Bürotürme, die im Volksmund «Whisky Bottles» genannt werden. Ihre eigenwillige Erscheinung prägt die Ansicht der Stadt zum Meer hin seit den frühen 70ern. Der Spitzname erscheint in einem muslimischen Land mit totalem Alkoholverbot wie Libyen seltsam fremd. Die Skyline von Tripolis am Meer wirkt insgesamt fragmentarisch. Wie eine lückenhafte Zahnreihe wechseln sich Hochhäuser mit den «Wohnelefanten» aus Dalís Bild und grossen Brachflächen ab. Doch auch hier hat man Grosses vor. Wieder zahlreiche Bautafeln, die von der künftigen Adresse Tripolis am Meer träumen. Der Daewoo Tower ist schon fast fertig und reckt sich als moderne Glas-Stahl-Konstruktion in den hellblauen libyschen Himmel. Der Weg führt nun vorbei an Bauzäunen, und das Meer entfernt sich. Auf der anderen Strassenseite hat sich eine Menschenmenge angesammelt. Neugierig rennt man, jetzt schon etwas geübter, am brausenden Verkehr vorbei und gesellt sich zur aufgeregten Gruppe. Auf Nachfragen wird man höflich aufgeklärt, dass hier gleich die Spre-

ngung eines Hauses stattfinden wird. Man wartet geduldig in der Hitze und dann plötzlich ein lauter Knall, und eine graue Staubwolke legt sich über die Szenerie. Einer der «Wohnelefanten» sackt langsam in sich zusammen, um dem neuen Tripolis mit seinen hohen Türmen Platz zu machen. Bald werden sich hier Hochhäuser an einer grosszügigen Strandpromenade versammeln, die zum Ausdruck eines mondänen Tripolis – der Stadt am Meer und dem Tor zum afrikanischen Kontinent – avancieren werden.

Dann weiter zum Ziel des Spaziergangs: dem Strand von Tripolis. Endlich ins Meer, das man nur von der Ferne gesehen und kaum

gespürt hat. Auch hier keine Touristen, was dem Ort eine lebensnahe Ausstrahlung verleiht. Verloren einige wenige Badende in langen Gewändern. Nicht weit entfernt vom Meeresrand eine Blechhütte, die sich bei näherer Betrachtung als Strandkiosk zu erkennen gibt. Im Schatten der Blechhütte rollt man schnell das Handtuch aus und rennt über den warmen Sand, um sich möglichst unbeobachtet in die Fluten werfen zu können. Vom Wasser aus dann der Blick zurück auf die Stadt, auf die weisse Dame am Meer, die wie aus einem Dornröschenschlaf erwacht und sich zurechtmacht für ein neues Jahrhundert.

