

## STADTVISIONEN AM ARABISCHEN GOLF „Oil-Urbanisation“ und „Post-Oil-Cities“ am Beispiel Dubai

Nadine SCHARFENORT, Wien\*

mit 3 Abb., 3 Tab. und 6 Fotos im Text

### INHALT

Summary .....	251
Zusammenfassung .....	252
1 Urbane Entwicklung der Stadt Dubai .....	252
2 Neue Herausforderungen und Strategien .....	255
3 Vom Prozess der Oil-Urbanisation zur Post-Oil-City .....	262
4 Bilanz und Ausblick .....	268
5 Literaturverzeichnis .....	271

### Summary

*Urban visions in the Arab Gulf region. "Oil-Urbanisation" and "Post-Oil-Cities" using Dubai as example*

*Until the mid of the 20<sup>th</sup> century the sheikhdoms of the Arab Gulf region were underdeveloped and of no political and economic influence. Merely Dubai had developed into a well-known trading town of prominence beyond the region.*

*With locating and starting to export petroleum, a unique development process ("oil-urbanisation", see e.g. BONINE & CORDES 1983) was initiated. Within a period of four decades only, a dynamic economic growth on the one hand and an urban, social and cultural alteration on the other hand transformed the cities.*

*It can be assumed that a new type of city ("post-oil-cities") results from this process which is also influenced by the mobility of real assets, services and human resources due to globalisation processes.*

*Meanwhile, the pioneering city of Dubai serves as a role model for developing Arabic economies and is a synonym for the modern Orient.*

\* Mag. Dr. Nadine SCHARFENORT, Institut für Stadt- und Regionalforschung, Österreichische Akademie der Wissenschaften, A-1010 Wien, Postgasse 7/4/2; e-Mail: nadine@scharfenort.org, <http://www.oeaw.ac.at/isr> – Der Inhalt dieses Artikels basiert auf Forschungsergebnissen der Dissertation „Urbane Rivalität am Arabischen Golf. „Oil-Urbanisation“ und „Post-Oil-Cities“ am Beispiel von Abu Dhabi, Dubai und Sharjah (eingereicht an der Uni. Wien, Oktober 2007, Betreuer: ao.Univ.-Prof. Dr. Heinz NISSEL)

## Zusammenfassung

*Bis Mitte des 20. Jh. waren die Scheichtümer der arabischen Golfregion infrastrukturell unterentwickelt sowie politisch und ökonomisch unbedeutend; lediglich Dubai hatte sich zu einer Handelsstadt von überregionaler Bedeutung entwickelt.*

*Mit dem Auffinden von Erdöllagerstätten und dem darauf folgenden Export setzte sich ein massiver Entwicklungsprozess („Oil-Urbanisation“, vgl. z.B. BONINE & CORDES 1983) in Gang, der innerhalb von nur vier Jahrzehnten eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung einerseits und eine urbane, soziale und kulturelle Transformation andererseits initiierte, die in dieser Form weltweit nahezu einzigartig sind.*

*Es wird von der Annahme ausgegangen, dass aus diesem Prozess sowie aus der, durch die Globalisierung hervorgerufenen Mobilität von Sachgütern, Dienstleistungen und Humankapital, so genannte „Post-Oil-Cities“ hervorgegangen sind, deren Funktion und Struktur einen außergewöhnlichen Wandel erfahren haben.*

*Die Stadt Dubai übernimmt dabei eine Vorreiterrolle in der Region, gilt als Vorbild für andere sich entwickelnde arabische Ökonomien und steht synonym für den modernen Orient.*

## 1 Urbane Entwicklung der Stadt Dubai

Bis Mitte des 19. Jh. war Dubai ein eher unbedeutendes Fischerdorf im Grenzbereich zwischen den beiden regional einflussreichen, miteinander rivalisierenden Stämmen *Al Qawasim* und *Bani Yas*, dessen Bewohner überwiegend vom Fischfang und der Perlenfischerei lebten. Nach Unterzeichnung eines Friedensabkommen (*General Treaty of Peace*, 1820) mit dem Vereinigten Königreich zählte Dubai schließlich nominell zu den Scheichtümern der Vertragsstaaten (*Trucial States*).

### 1.1 Entwicklung bis zum Zusammenschluss der VAE (1971)

Als sich im Jahr 1833 die heute noch regierende *AL MAKTOUM*-Familie (*Al Falasi*, Sektion der *Bani Yas*, vgl. HEARD-BEY 2004) in Dubai niederließ, lebten rund 1.200 Einwohner beiderseits des *Creeks* (arab. *chor*; Wasserarm) in den Vierteln *Shindagha*, *Bur Dubai* und *Deira* (vgl. BURDETT 2000).

Der wirtschaftliche Aufschwung begann Ende der 1870er-Jahre mit der Erklärung Dubais zum Hauptumschlagplatz der *Trucial States*, wodurch Abu Dhabi als Import- und Exporthafen für britische Handelswaren an Bedeutung verlor. Im Jahr 1890 verlegte die *Bombay and Persia Steam Navigation Company* ihre Anlaufstelle vom benachbarten Sharjah nach Dubai und steuerte ihren Betrieb gänzlich über Dubai (vgl. KAZIM 2000). Die Ausrufung des Hafens zu einem Freihafen (1901) erwies sich als wesentlicher Standortvorteil und Dubai entwickelte sich in den Folgejahren zu einer prosperierenden Hafenstadt von überregionaler Bedeutung.

Der Niedergang der Perlenindustrie und die Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er-Jahre ließ die wirtschaftlichen Aktivitäten auch in Dubai vorübergehend einbrechen, jedoch gelang durch Umorientierung innerhalb weniger Jahre eine Restabilisierung der ökonomischen Basis: Bis zur Mitte des 20. Jh. hatte sich Dubai zu einem Umschlagplatz im Import-, Export- und Re-Exporthandel (vor allem im Goldgeschäft) etabliert und war berüchtigt für seine Aktivitäten im Schwarzhandel (Waffen, Gold).

Jahr	1910	1930	1947	1950	1960	1967	1970
EW*	10.000	20.000	25.000	30.000	50.000	60.000	70.000

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben von WILSON 1999 und WIRTH 1988

\*EW: Einwohner

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung Dubais zwischen 1910–1970 (geschätzt)

Um konkurrenzfähig zu bleiben, wurden ab Mitte des 20. Jh. einige wirtschaftliche Alternativen (z.B. Aufbau Bankensektor ab 1954) und die infrastrukturelle Entwicklung im Hinblick auf eine allgemeine Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsstandards forciert. Ein umfangreiches Projekt war etwa der notwendige Ausbau des Creeks, der im Mündungsbereich zu verschlickern drohte und die dauerhafte Befahrbarkeit gefährdete. Neben der Vertiefung der Fahrrinne und Stabilisierung der Leitwände wurden gleichzeitig Flussmauern begradigt, Wälle zum Schutz vor regelmäßig auftretenden Hochwässern beiderseits des Creeks geschaffen und neue wertvolle Wirtschaftsflächen aufgespült (vgl. BUBLIK 1994).

Zu Beginn der 1960er-Jahre zählte Dubai rund 50.000 Einwohner (vgl. Tab. 1). Mithilfe eines Stadtentwicklungsplans des britischen Architekturbüros John R. HARRIS wurde die Stadt modernisiert sowie eine erste Brücke (*AL MAKTOUM-Bridge*) errichtet, die die damalige Zwei-Seiten-Mentalität zwischen Deira und Bur Dubai beendete.

Finanziert wurden die kostspieligen Projekte zum Teil eigenhändig von Dubai und seiner wohlhabenden Händlerschicht, die beratend im Ausbau der Stadt partizipierten (*Majlis*, vgl. AL-SAYEGH 1998), aber auch von externen Geldern, wie zum Beispiel des *Trucial Development Funds*, und durch Darlehen benachbarter Scheichtümer (vgl. WILSON 1999). Aufgrund dieser Politik der Anleihen und der Einhebung von Steuern (z.B. für Grundstücke und Wirtschaftsgebäude, Schaufensterflächen, Nutzung der AL MAKTOUM-Bridge etc., vgl. FENELON 1967) war es innerhalb weniger Jahre möglich, eine umfassende moderne Infrastruktur aufzubauen.

Aufgrund der florierenden Wirtschaftsaktivitäten und der erwarteten Auffindung von Erdöllagerstätten auf Dubais Hoheitsgebiet wurde ein weiterhin anhaltender Bevölkerungszuwachs (vor allem durch Migration), erwartet, der zwar zur weiteren infrastrukturellen Entwicklung der Stadt durchaus begrüßt, gleichzeitig allerdings ein Engpass bei Wohnraum und Versorgungseinrichtungen befürchtet wurde.

Der zusätzliche Erlös des ab 1966 geförderten und exportierten Erdöls wurde vor allem in den weiteren Aufbau der urbanen Infrastruktur sowie in den Ausbau der logistischen Kapazitäten (Verkehrssystem, Hafen, Flughafen etc.) investiert. Aufgrund der liberalen Wirtschaftspolitik, Multikulturalität und Toleranz gegenüber anderen Lebens-

stilen und Religionen hatte sich Dubai gute internationale Reputation geschaffen und entwickelte sich in den darauf folgenden Jahren zum Ziel von Wirtschaftstreibenden und Arbeitsmigranten (vor allem arabische Nachbarländer, Süd- und Südostasien).

## 1.2 Entwicklung seit Gründung der VAE (1971)

Mit Zusammenschluss zu den *Vereinigten Arabischen Emiraten* (VAE) beanspruchte Dubai den Status des Wirtschaftszentrums (Abu Dhabi wurde zunächst zur provisorischen Hauptstadt bestimmt) und baute seine führende Position weiter aus. Vom vermögenden, und daher auch politisch einflussreichen Abu Dhabi ging zunächst ein starker Zentralismus aus, der von Dubai aber weit gehend ignoriert wurde, was häufig zu Kontroversen zwischen den beiden Emiraten führte.

Nachdem Dubai jedoch nur über den geringen Anteil von 4,1% (!) an den Gesamterdölvorkommen der VAE verfügt (Abu Dhabi: 94,2%, vgl. UAE YEARBOOK 2008), hat das Emirat frühzeitig Maßnahmen zur Diversifizierung seiner wirtschaftlichen Basis in die Wege geleitet (unter anderem auch den systematischen Aufbau eines Hafennetzes, deren Funktionen sich komplementär ergänzen), um zu einem international konkurrenzfähigen Handels- und Dienstleistungsstandort zu konvertieren.

War Dubai während politischer Krisen in der Region (Iran-Irak-Kriege) noch anfällig und wirtschaftlich verwundbar, hatte sich Dubais Marktwert und politische Stabilität bis Ende des Jahrhunderts gewandelt, sodass weder der Irak-Krieg (2003) noch die allgemeine weltweite Rezession im Anschluss an die Anschläge des 11. September 2001 nennenswerte Einbußen zur Folge hatten (vgl. SCHARFENORT 2004).

Das von der AL MAKTOUM-Familie unternehmensgleich geführte Dubai („Dubai Inc.“) hat sich stets an globalen Trends orientiert und sich dadurch zu einem dynamischen Dienstleistungszentrum und einer Schnittstelle im internationalen Waren- und Personenverkehr entwickelt. Aggressive Vermarktungsstrategien sowie die Liberalisierung der Eigentumsverhältnisse im Mai 2002 führten zu einem bemerkenswerten Anstieg an ausländischen Investitionen (unter anderem Portfolioinvestment). Wirtschaftlich

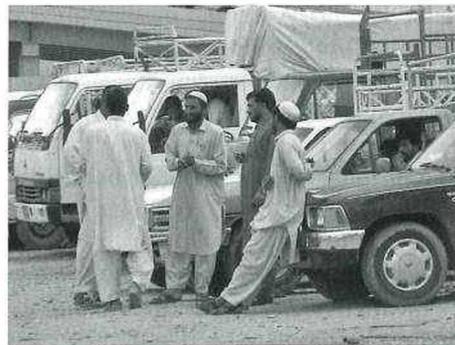


Foto 1 und 2: VAE Staatsbürger bilden die deutliche Minorität im eigenen Land  
(© SCHARFENORT 2005)

konnte sich Dubai in den vergangenen Jahren in vielen bedeutenden Sektoren positionieren (z.B. Finanzwesen: *Dubai International Financial Centre, Dubai International Financial Exchange*) und deckt dadurch ein breites Branchenspektrum ab.

Das Bevölkerungswachstum hält – bei einem täglichen Zuzug von etwa 200 Personen aus aller Welt – unvermindert an (vgl. Tab. 2). Demographisch betrachtet ist eine charakteristische, zweifache Asymmetrie hinsichtlich des Ungleichverhältnisses von Männern und Frauen (2:1) sowie zwischen Inländern und Ausländern (1:3) zu beobachten. Bemerkenswert ist dabei, dass VAE-Staatsbürger mit einem Anteil von nur etwa 20% an der Gesamtbevölkerung die deutliche Minorität bilden. Zudem ist die Gesellschaftsstruktur verhältnismäßig jung mit einem starken Überhang in der Gruppe der 25- bis 40-Jährigen.

Jahr	1975	1980	1985	1995	2003	2005 <sup>1</sup>	2020 <sup>2</sup>
EW	179.926	263.449	354.175	669.181	1.171.000	1.321.453	3 Mio.

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Zensusdaten (1975–2003), <sup>1</sup>Ministry of Economy, <sup>2</sup>Schätzung

Tab. 2: Bevölkerungsentwicklung in Dubai zwischen 1975 und 2020

Die heutige urban erschlossene Fläche (inklusive der bekannten geplanten Projekte) beträgt rund 600 km<sup>2</sup>. Das Stadtgebiet erstreckt sich entlang der Küste zwischen den Grenzen zu den Nachbaremiraten Sharjah und Abu Dhabi und verläuft weit ins Hinterland.

## 2 Neue Herausforderungen und Strategien

### 2.1 Dubai ... where the future begins<sup>1)</sup>

Der Wettbewerb um Spitzenpositionen im regionalen und die konkurrenzfähige Integration in das globale Städtesystem verlangt innovative und nachhaltige Entwicklungsstrategien: das Hinzutreten neuer Akteure einerseits, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Diversifizierung, die Vermischung von Lebensstilen sowie die Veränderung des Konsum-, Freizeit-, Wohn- und Mobilitätsverhaltens der Einwohner und Besucher andererseits, erforderten die Schaffung neuer Rahmenbedingungen, um den Ansprüchen aller Nutzergruppen gerecht zu werden. Diese mündeten zwischenzeitlich in einer modernen und steuernden Stadtentwicklungspolitik anhand eigenständig, visionär entwickelter Konzepte mit dem Ziel, bis zum Jahr 2015 führende arabische Stadt im globalen Netzwerk zu sein (*Dubai Strategic Plan 2015*).

<sup>1)</sup> Slogan des Dubai Strategic Plan 2015.

Der Strategieplan verfolgt Leitziele in den fünf übergeordneten Bereichen Wirtschaft, Soziales, Sicherheit, Infrastruktur und Öffentlicher Sektor. In stadtplanerischer Hinsicht bedeutet dies neben einer erheblichen quantitativen Flächenerweiterung – hervorgerufen durch geänderte Raumansprüche der Wirtschaftsakteure und der neuen Ober- und Mittelschicht – auch eine Verbesserung der Lebensqualität hin zu internationalen Standards.

## 2.2 Das globalisierte Dubai

Durch die Beschleunigung des Wirtschaftswachstums erfährt Dubai seit etwa vier Jahrzehnten eine enorme Entwicklungsdynamik, die durch die Ausrichtung auf die New Economy Ende der 1990er-Jahre und die zunehmende Integration in globale Prozesse nochmals an Kraft und Geschwindigkeit gewonnen hat.

Die Lockerung zentraler Gesetzgebungen (z.B. Einreise, Aufenthalt, Eigentumsverhältnisse etc.) und die Einrichtung zahlreicher Freihandelszonen, Industrie- und Technologieparks (vgl. Abb. 2 und 3) auf Dubais Hoheitsgebiet begünstigte zudem die Eröffnung von Dependancen global agierender transnationaler Konzerne, Banken, aber auch privater Universitäten, Hospitäler und Organisationen in speziell ausgewiesenen Sonderzonen.

Eine deutliche Veränderung hat in den vergangenen Jahren ebenso das Stadtbild erfahren, das sich zunehmend an das angestrebte Image einer modernen Metropole mit hohem architektonisch-ästhetischem Anspruch (z.B. Büro- und Wohntürme, die im starken Kontrast zu traditionellen Bauwerken der islamisch-orientalischen Stadt stehen) annähert. Hybride Kompositionen aus Stahl, Beton und Glas, kombiniert mit lokalen Stilelementen und Ornamenten der islamischen Kunst, dominieren vor allem im Bereich der Hochbauten. Den älteren Wohnsiedlungen mit sehr einheitlicher architektonischer Gestaltung stehen neu erschlossene Gegenden (v.a. Wohnparks, z.T. *Gated Communities*) mit Wohntypen und -formen, deren Stil und Elemente aus unterschiedlichen Kulturkreisen entlehnt sind, gegenüber. Auch moderne Infrastruktur- und Kommunikationseinrichtungen, (internationale) Hotels, großflächige und an einem



Foto 3 und 4: Traditionelle und moderne Arterien des Verkehrs: der Creek mit ursprünglichen Siedlungskern in Deira und die Sh. Zayed Rd. in „New Dubai“ (© SCHARFENORT 2005)

westlichen Sortiment orientierte *Malls* und *Urban Entertainment Centres* sind neue urbane Elemente, die von westlichen Vorbildern adaptiert wurden.

Die Inbetriebnahme von Kongress- und Messezentren sowie die stark gestiegene Zahl an Austragungen von Veranstaltungen im MICE-Segment (Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions), diverser Events (z.B. *Dubai Shopping Festival*) und hoch dotierter Sportveranstaltungen (z.B. *Dubai World Cup*) haben eine Zunahme internationaler Besucher gefördert (6,95 Mio. in 319 Hotels [2007] gegenüber 2,19 Mio. in 258 Hotels [1998], vgl. ANALYSIS 2007). Die mehrfache Expansion des *Dubai International Airports* und die Errichtung zahlreicher Hotels in allen Preissegmenten begünstigen zudem Dubais Attraktivität im internationalen Fremdenverkehr.

Die kontinuierliche Erweiterung der technischen und sozialen Infrastruktur, u.a. auch die Errichtung eines weiteren Flughafens (*AL MAKTOUM International Airport* im Mega-projekt *Dubai World Central*, vgl. Abb. 2), belegen Dubais ehrgeizige Ambitionen und wachsende Bedeutung in den internationalen Wirtschafts- und Wissensnetzwerken.

Trotz offensichtlicher Orientierung an internationalen Vorbildern und neuen Lebensstilen wird hingegen paradoxerweise das Bestreben zur Schaffung einer „Quasi-Identität“ durch Rückbesinnung auf die Tradition und die Errichtung künstlicher Welten deutlich.

### 2.3 Reanimierung traditioneller Siedlungselemente

Ein Phänomen, das sich auch in anderen Großstädten am Persisch-Arabischen Golf beobachten lässt, ist der großflächige Um- und Neubau der traditionellen Siedlungskerne. Aufgrund schlechten baulichen Zustands der ehemaligen Substanz und gravierenden Wohnraummangels wurden weite Teile der historisch gewachsenen Viertel abgerissen und neu bebaut. Aussagen der *Dubai Historical Building Section* zufolge blieben von den einst rund 3.000 Bauwerken nur etwa 250 erhalten (vgl. SCHARFENORT 2007b). Diese, überwiegend in *Bastakiya* und *Shindagha* lokalisierten Gebäude, wurden inzwischen in ihren Ursprungszustand gebracht und tragen einen wichtigen Beitrag zum kulturellen Erbe bei.

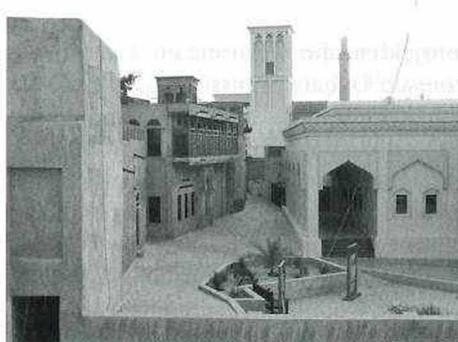


Foto 5 und 6: Restauriertes Viertel Bastakiya und Suq in Madinat Jumeirah (© SCHARFENORT 2008, 2005)

Der berühmte und überregional bedeutende Goldsuq in der *Sikkat Al Khail* (arab., „Goldstraße“) ist ein bemerkenswertes Exempel dafür, dass zwar ein Straßenzug, nicht aber die daran angrenzenden Gebäude restauriert wurden: die Sikkat Al Khail ist im Bereich des Suqs mit einer hölzernen, Schatten spendenden Überdachung bedeckt, an dessen Ausgängen sich Tore befinden, die jedoch historisch in der Golfregion nicht belegt sind. In diesem Fall wurden also Elemente integriert, die eine nachträgliche Implementierung eines kulturellen Erbes darstellen („modern creation of a symbol“, vgl. OUF 2000). Besucher werden damit in eine andere zeitliche Epoche zurückversetzt bzw. fühlen sich in ihrem kognitiven Bild des traditionellen Orients bestätigt.

Ein anderes eindrucksvolles Beispiel einer künstlich nachgebildeten orientalischen Stadt wurde mit der 2004 eröffneten *Madinat Jumeirah* – einem Hotel-, Freizeit- und Geschäftskomplex – geschaffen, deren Funktion und Nutzung sich an modernen Konsumgewohnheiten orientiert, die aber keinen Beitrag zum Erhalt des Kulturerbes beiträgt. Zum Areal gehört neben einem exquisiten Ressor mit mehreren Hotels, Restaurants, einem Theater und einem Kongresszentrum auch ein „Suq“, der klassischen arabischen Vorbildern nachempfunden und vollklimatisiert ist. Das Warenangebot setzt sich aus einer exklusiven und hochwertigen Mischung aus arabischem Kunsthandwerk (z.B. Holz-, Silber-, Messingwaren), Lebensmitteln (z.B. Datteln) und zeitgenössischem Nippes (z.B. Textilien, Parfum, Sandbilder) zusammen.

#### 2.4 Planung weiträumiger Stadtteile – „Cities within the city“

Dubais Stadtentwicklungsprojekte sind nicht allein aufgrund ihrer architektonischen Freiheiten und Kreativität einzigartig, sondern besonders hinsichtlich ihrer Dimensionen in Bezug auf Fläche, Kosten und Einwohnerzahl (vgl. Tab. 3). Die Erschließung der Stadt erfolgt dabei in jüngster Zeit vielfach in der Gestaltung ganzer Stadtteile (vgl. Abb. 2) und nicht allein in Form prestigeträchtiger Einzelobjekte, die vielmehr die Attraktion eines Gesamtprojektes darstellen (z.B. *Burj Dubai = Downtown Burj Dubai*). Gleichzeitig ist in der Stadtplanung eine, zu den bisherigen Prozessen gegenläufige, Tendenz zu beobachten, um Wege zwischen den Funktionen Arbeiten, Wohnen und Freizeit zur Sicherung einer hohen Lebensqualität (*Work-Life-Balance*) zu optimieren.

In den ambitionierten Stadterweiterungsprojekten, die weltweit zu den größten und aufwändigsten zählen, und die architektonisch Dubais Signifikanz im globalen Städtesystem unterstreichen, werden auch Dubais Führungsansprüche innerhalb der Region deutlich: Nicht nur hat sich ein städtebaulicher Wettbewerb entwickelt, die Vorhaben besitzen dabei konzeptuell einen erheblichen Vorbild- und Pioniercharakter. Sämtliche Nachbarstaaten haben die innovativen Konzepte bereits aufgegriffen und individuell interpretiert („Dubaisierung der Golfregion“, vgl. SCHARFENORT 2007a).

Im Gegensatz zu weltweiten Tendenzen ist der Anteil privatwirtschaftlicher Betreiber und Institutionen immer noch verhältnismäßig gering, womit sich die Stadtentwicklung nach wie vor dominant in öffentlicher Regulierungshand befindet. Einflussreich bei der Gestaltung des Stadtbilds ist der charismatische Herrscher Dubais (zugleich Premierminister, Verteidigungsminister und Vizepräsident der VAE), *Sheikh Mohammed*

Name	Größe km <sup>2</sup>	Mrd. USD	EW	Nutzung <sup>1</sup>
Dubai Festival City (b)	11,2	4,1	70.000	Mix
Dubai Marina (a)	4	4,1	75.000	Wohnen
International City (b)	8	k. A.	75.000	Mix
Downtown Burj Dubai (b)	2,3	20	100.000	Mix
The Lagoons (c)	6,5	18	150.000	Mix
The World (c)	9,3	7,6	150.000	Wohnen
The Palm (b)	Jumeirah Jebel Ali Deira	ca. 25 <sup>2</sup> ca. 40 <sup>2</sup> ca. 90 <sup>2</sup>	k. A. 100.000 250.000 k. A.	Mix
Moh. bin Rashid Gardens (c)	88	60	200.000	Mix
Dubai Waterfront (c)	81	50	400.000	Mix
Dubai World Central (c)	140	120	900.000	Mix
Dubailand (c)	140	64	3 Mio. <sup>3</sup>	Mix

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis der Internetpräsenzen (Stand: 15.8.2008; Angaben sind Richtwerte)

Tab. 3: Ausgewählte Großprojekte in Dubai

Die genannten Projekte wurden (a) bereits abgeschlossen, (b) zum Teil abgeschlossen oder (c) befinden sich noch in der Erschließungsphase; <sup>1</sup> Nutzung unterteilt in: Wohnen – reine Wohnnutzung, Mix – wirtschaftliche und private Nutzung, <sup>2</sup> Schätzung aufgrund Angaben zu Länge und Breite, nutzbare Fläche geringer, <sup>3</sup> Gesamtzahl der jährlich erwarteten Besucher.

*bin Rashid AL MAKTOUM*, dessen Visionen („You only saw ten percent of our vision“ [2000], vgl. SCHARFENORT 2006) zügig umgesetzt werden, das Potenzial aber noch lange nicht ausgeschöpft ist.

### 2.5 Stadterweiterungsgebiete am Land und im Meer

Neue Stadterweiterungsgebiete entstehen nicht ausschließlich auf dem Festland, sondern auch vor der Küste im Persisch-Arabischen Golf durch umfassende Landgewinnungsmaßnahmen.

Der anthropogene Eingriff in die Küstenlinie ist für Dubai, das im Gegensatz zu beispielsweise Abu Dhabi nur einen kleinen Abschnitt der Küste des Persisch-Arabischen Golfs zu seinem Hoheitsgebiet zählt und über keine nennenswerten Inseln verfügt, die als Stadterweiterungsgebiet genutzt werden können, ein wichtiges stadtplanerisches Instrument und spielt eine wesentliche Rolle in der Marketingstrategie. Da Küstengebiete als Immobilienstandorte attraktiv und gewinnbringend sind, wurden alternative Lösungen herangezogen: Mittels des heute zur Verfügung stehenden Wissensstands von Forschung und Technologie konnte die Technik der Landgewinnung neu interpretiert und die Küstenfläche erheblich erweitert werden.

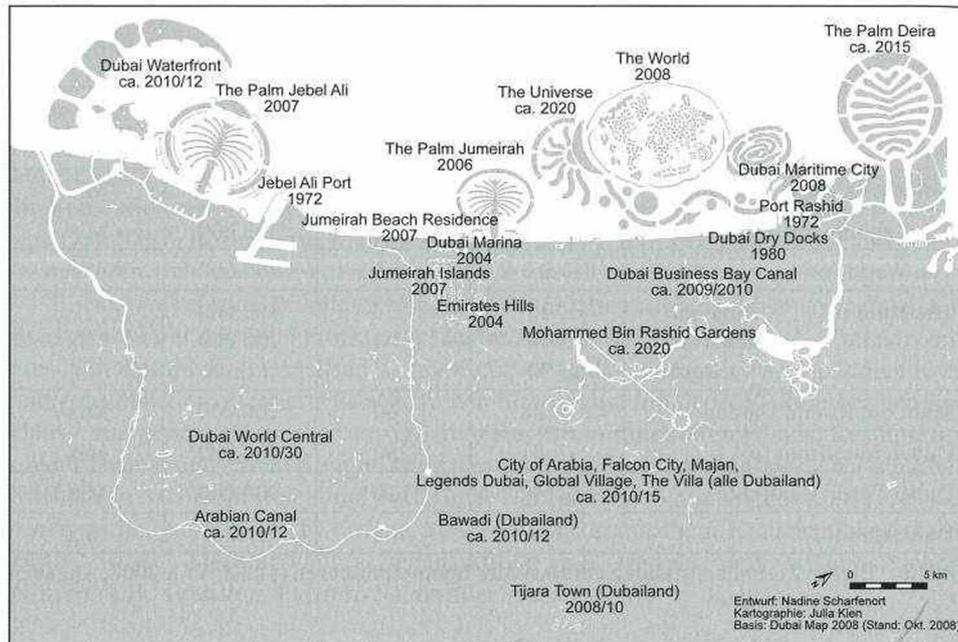
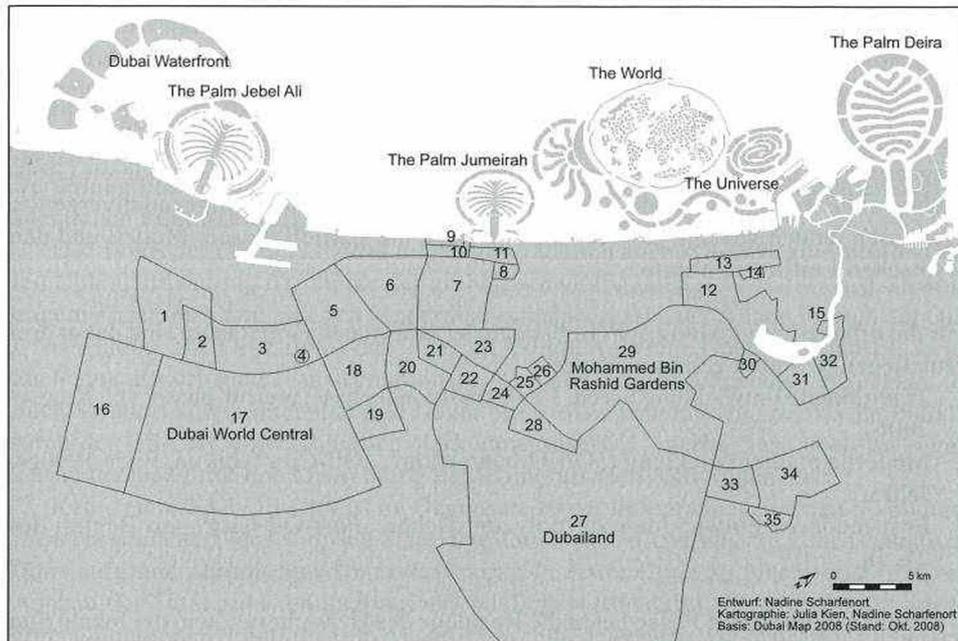


Abb. 1: Land- und Wassergewinnung in Dubai

Die rasche Umsetzung von tollkühnen Immobilienprojekten (z.B. *The Palm*, *The World*, *The Universe*, *Dubai Waterfront*, *Dubai Business Bay* etc., vgl. Abb. 2) und die Bewerbung mit aggressiven Werbeslogans zur Unterstreichung deren Exklusivität (z.B. „Eighth Wonder of The World“ [The Palm], „The World puts Dubai on the map“ [The World], „Be part of the vision“ [Nakheel] etc.), weckte das Interesse von Investoren und führte zu einer internationalen medialen Teilhabe, die zudem Dubais Bekanntheitsgrad massiv förderte.

Die Erweiterung der Siedlungsfläche auf dem Land und auf dem Meer erfolgt dabei beispielsweise durch Begradigung und/oder Auflösen des ursprünglichen Verlaufs der Küstenlinie, Neulandgewinnung und/oder Erweiterung einer bestehenden Fläche, ein Kanal-/Marinaprojekt bzw. die Schaffung von Wasserstraßen zur Neugewinnung weiterer Küstenlinie. Bei der Umsetzung der Projekte kommen lokale Erscheinungsformen (z.B. Dattelpalme = *The Palm*), vertraute Silhouetten (z.B. Weltkarte = *The World*), aber auch Phantasieformen (z.B. *Dubai Waterfront*) zum Einsatz, deren Umriss das Stadtbild in ein „Gesamtkunstwerk“ verwandeln (vgl. Abb. 1). Die neu erschlossenen Projekte auf dem Meer fügen Dubai insgesamt weitere 1.500 km (!) Küstenlinien zu den ursprünglich rund 65 Kilometern hinzu.



1 – Mohammed Bin Rashid Technology Park (MRTP), 2 – DM Medical & Hazardous Waste Treatment Plant, 3 – Aviation Area / Dubai Industrial City, 4 – Dubai Aid City, 5 – Jebel Ali Industrial, 6 – Jebel Ali Village / The Gardens / Discovery Gardens / The Lost City / Al Furjan, 7 – Jumeirah Park / Jumeirah Islands / Emirates Hills, 8 – Emirates Golf Club / Dubai Media City Extension, 9 – Jumeirah Beach Residence, 10 – Dubai Marina, 11 – Media City, Dubai Internet City, Knowledge Village / The Pearl, 12 – Dubai Business Bay, 13 – Jumeirah Garden City, 14 – Dubai Financial Centre, 15 – Culture Village, 16 – Dubai Industrial City, 17 – Dubai World Central, 18 – Dubai Investment Park (1), 19 – Dubai Investment Park (2), 20 – Jumeirah Golf Estates, 21 – International Media Production Zone, 22 – Dubai Sports City, 23 – Jumeirah Village, 24 – Motorcity, 25 – Arjan, 26 – Dubiotech, 27 – Dubailand, 28 – Arabian Ranches, 29 – Mohammed Bin Rashid Gardens, 30 – Meydan City, 31 – The Lagoons, 32 – Dubai Festival City, 33 – Silicon Oasis, 34 – International City, 35 – Academic City

Abb. 2: Lage ausgewählter Großprojekte in Dubai

Dubai hat mit der künstlichen Landgewinnung, der Schaffung von Wohn- und Arbeitsstandorten am Wasser, kombiniert mit einer umfassenden und integrierten Gesamtplanung, ein einzigartiges städtebauliches Konzept – das „Signet der modernen Golfstadt“ – entwickelt, das auch außerhalb der Region bereits Nachahmer findet und durch nationale Bauträger (z.B. Emaar, Nakheel) exportiert wird. Die Inszenierung und die „Festivalisierung“ der Stadt sowie der Aufbau künstlicher Welten stehen dabei im Vordergrund mit dem Ergebnis, dass die Stadt zur lebendigen Ausstellung mutiert.

### 3 Vom Prozess der Oil-Urbanisation zur Post-Oil-City

Die traditionelle islamisch-orientalische Stadt war ein funktional und räumlich deutlich gegliedertes Gebilde, dessen Elemente einen konkreten Platz im Stadtgebiet eingenommen haben. Es hat sich am Beispiel Dubai (ebenso wie in anderen Großstädten am Persisch-Arabischen Golf, vgl. SCHARFENORT 2007b) aufgrund divergenter Prämissen jedoch gezeigt, dass die Entwicklung nur partiell diesem Modell und den „typischen Leitlinien“ folgte.

Für die urbane Entwicklung der Großstädte der arabischen Golfstaaten sind daher drei grundlegende Stufen zu unterscheiden:

1. Traditionelle Entwicklung bis ca. 1960 (traditional phase, pre-oil-phase, vgl. KHALAF 2006),
2. Moderne Stadtentwicklung („Oil-Urbanisation“, „Oil-City“) bis ca. Ende 1990er-Jahre,
3. Post-moderne Entwicklung zur polyzentrischen „Post-Oil-City“ seit Beginn des 21. Jh.

In der traditionellen Phase lagen die Residenz des Herrschers sowie der lokale Suq zwar im Kern der Siedlung, jedoch war diese nicht oder nur teilweise durch Wachtürme und/oder eine Ummauerung geschützt. Barasti-Hütten und einige Innenhofhäuser (z.B. Dubai, Sharjah) kennzeichneten die Wohnbereiche, die nach Stammeszugehörigkeiten und Herkunft der Bewohner segregiert waren. Diese Phase dauerte je nach Standort bis zur Mitte des 20. Jh. an (Dubai) und ging in den 1960er-Jahren in die moderne Stadtentwicklung über, was häufig mit dem Zeitpunkt des Auffindens von Erdöl-/Erdgasressourcen und dem darauf folgendem Export zusammenfällt, der den kleinen und zuvor meist unvermögenden Scheichtümern zu finanzieller Flexibilität verhalf.

#### 3.1 Oil-Urbanisation, Oil-City, Post-Oil-City

Der Ausdruck *Oil-Urbanisation* fand ab etwa Mitte der 1970er-Jahre Einzug in die wissenschaftliche Literatur und nimmt Bezug auf die einzigartige urbane und infrastrukturelle Entwicklung der (Groß-)Städte am Persisch-Arabischen Golf seit deren Eintritt in die „Erdöl-Ära“. Der Begriff umschreibt einen städtischen Entwicklungsprozess, der aufgrund der plötzlich hohen Finanzkraft der Erdöl fördernden Scheichtümer initiiert wurde. Es folgte eine urbane Transformation mit weitläufiger, horizontaler Expansion des Stadtgebietes infolge eines Baubooms, der durch ein anhaltend hohes Bevölkerungswachstum (vor allem durch Migrationsgewinn) begünstigt wurde. Die Nachfrage nach Arbeitskräften verstärkte die Rekrutierung von Gastarbeitern; deren Niederlassung in den Städten erforderte wiederum die Bereitstellung von Wohnraum sowie adäquater sozialer und technischer infrastruktureller Einrichtungen. Dem Prozess der Oil-Urbanisation geht daher neben der allgemeinen urbanen Entwicklung auch ein ökonomischer, sozialer und kultureller Wandel einher.

Die Verwendung dieses Begriffs im Zusammenhang mit der raschen urbanen und infrastrukturellen Entwicklung der Städte der arabischen Golfstaaten führt zu einer Pauschalisierung der an den verschiedenen Standorten durchaus ungleich abgelaufenen Transformation, ohne dabei wesentliche Hintergründe zu beleuchten. So ist der Begriff beispielsweise ebenso wenig aussagekräftig über die zum Teil sehr ungleiche Verteilung und Art (Erdöl, Erdgas) der verfügbaren Ressourcen<sup>2)</sup> sowie über die tatsächlichen Prämissen der Entwicklung.

Der Typus der *Oil-City*, wie er umgangssprachlich auch synonym zur unreflektierten Charakterisierung der Städte der arabischen Golfstaaten verwendet wird, steht in engem Zusammenhang mit den Modernisierungsprozessen der frühen Phasen der Oil-Urbanisation. Die *Oil-City* ist dabei jedoch lediglich als eine Übergangsphase – wenn auch eine den urbanen Transformationsprozess maßgeblich prägende – anzusehen. Je nach Standort sowie Intensität und Dauer des Prozesses kommen spezifische Indikatoren der *Oil-City* unterschiedlich stark zum Ausdruck, wobei diese noch im engen Zusammenhang mit der Ausrichtung der ökonomischen Aktivitäten steht.

Kennzeichen der *Oil-City* ist im Gegensatz zu der ihr vorangegangenen Siedlungsform ein geplantes Wachstum der Stadt. Die notwendige Sicherung des Lebensstandards führt aufgrund chronischer Unterversorgung in erster Linie zu einem quantitativen Ausbau der Stadt zulasten qualitativer (baulicher) Standards, die architektonisch in einem monotonen Stadtbild zum Ausdruck kommen genauso wie in der Kurzlebigkeit der Bausubstanz, die bereits nach wenigen Jahren aus sicherheitstechnischen Mängeln substituiert werden musste.

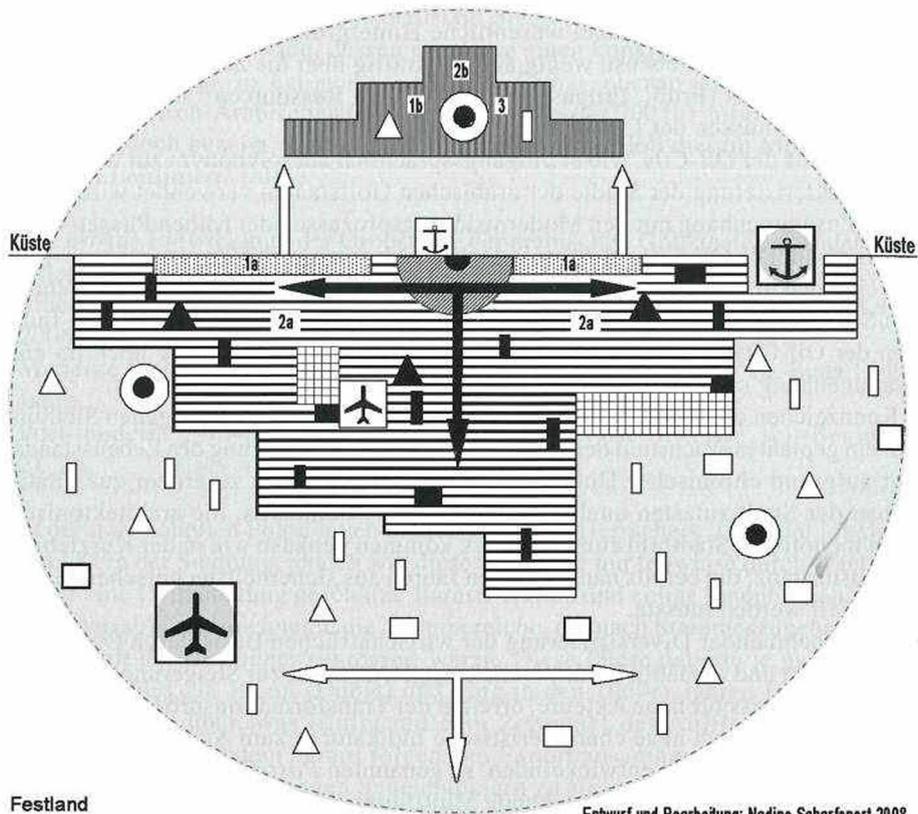
Mit zunehmender Diversifizierung der wirtschaftlichen Basis durch Orientierung am Weltmarkt und allmählicher Liberalisierungstendenzen zur Steigerung der Attraktivität des Standorts für neue Akteure, erreicht der Transformationsprozess ein weiteres Reifestadium, in dem neue charakteristische Indikatoren zum Ausdruck kommen.

Die sich gegenwärtig entwickelnden, so genannten *Post-Oil-Cities* der arabischen Golfregion weisen eine beeindruckende Multifunktionalität hinsichtlich Administration, Industrie, Gewerbe, Tourismus, Bildung und Kultur auf, und grenzen sich ökonomisch, sozial und kulturell deutlich von ihrem Hinterland ab. Strukturell lässt sich die Tendenz einer neuen Zentrenbildung (polyzentrische Struktur) zur Entlastung des ursprünglichen Zentrums beobachten, auf die zukünftig die Aktionsströme gerichtet sein werden.

Ähnlich wie die *Oil-City* zeichnet sich die *Post-Oil-City* durch ein anhaltend hohes Bevölkerungswachstum durch Zuwanderung und eine rasche, qualitative Erschließung und territoriale Expansion des Stadtgebiets aus: Mit dem Ziel, die Stadt als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort zu vermarkten, wird zunehmend Wert auf ein ästhetisches Stadtbild mit entsprechenden infrastrukturellen Einrichtungen gelegt (z.B. Anlage von Parks und Grünflächen, Verbesserung des Stadtklimas, breit gefächertes kulturelles Angebot, Sport- und Freizeiteinrichtungen etc.). Die Stadtentwicklungspla-

<sup>2)</sup> Gesichertes Erdölvorkommen weltweit: 1.204.182 Mrd. Barrel (=mb), davon Kuwait: 101.500 mb, VAE: 97.800 mb (Abu Dhabi: 92.127 mb, Dubai: 3,77 mb), Katar: 15.207 mb, Bahrain: 0,135 mb.; Gesichertes Erdgasvorkommen weltweit: 183.126 Mrd. m<sup>3</sup>, davon Katar: 25.257 Mrd. m<sup>3</sup>, VAE: 6.072 Mrd. m<sup>3</sup>, Kuwait: 1.780 Mrd. m<sup>3</sup>, Bahrain: 3,35 Mrd. m<sup>3</sup> (vgl. Opec Annual Statistical Bulletin).

## Gewässer



Festland

Entwurf und Bearbeitung: Nadine Scharfenort 2008



Quelle: Eigener Entwurf

Abb. 3: Die polyzentrische Post-Oil-City der arabischen Golfregion (Medina Djadida)

nung muss sich neben diesen Herausforderungen im Interesse der Vermittlung eines modernen, weltgewandten Gesamtimages hingegen auch der Beseitigung von Defiziten der Oil-City stellen (z.B. Verkehrsbelastung durch motorisierten Individualverkehr: Schaffung eines effizienten öffentlichen Verkehrsnetzes, Schaffung von ausreichendem Wohnraum für untere Einkommensklassen).

### 3.2 Das Strukturschema der polyzentrischen Post-Oil-City der Arabischen Golfregion (*Medina Djadida*)<sup>3)</sup>

Der überwiegende Teil der bisherigen modellhaften Darstellungen wesentlicher Strukturmuster der islamisch-orientalischen Stadt beziehen sich primär auf die ökonomische und soziale, zum Teil auch bauliche Differenzierung im Altstadtbereich (z.B. DETTMANN 1969: Damaskus) unter teilweiser Einbeziehung angrenzender Stadtteile. Andere Modelle berücksichtigen zwar eine moderne Überprägung durch externe Einflüsse sowie den häufig daraus hervorgegangenen Dualismus zwischen traditioneller Altstadt und moderner Neustadt (z.B. SEGER 1978: Teheran), jedoch fanden Entwicklungen des gegenwärtigen ökonomischen und sozialen Transformationsprozesses, wie z.B. der Auf- und Ausbau des Transportwesens (z.B. Flug- und Seehäfen) oder neue urbane Elemente (z.B. Malls, Wohnparks, Industrie- und Wirtschaftszonen) bislang keine Berücksichtigung.

Deren Relevanz spiegelt sich in den arabischen Golfstaaten in massiven Expansionen oder Standortverlagerungen zum (notwendigen) Ausbau der Kapazitäten und zur Gewinnung zukünftiger Expansionsflächen sowohl im Transportsektor, für die Wirtschaft als auch für Wohn- und Freizeitstandorte wider. Aus diesem Grund sollen anhand eines Strukturschemas (vgl. Abb. 3) die Siedlungsentwicklung und die Struktur der Post-Oil-City am Beispiel der Stadt Dubai visualisiert werden.

#### *Erläuterung zum Strukturschema der polyzentrischen Post-Oil-City der arabischen Golfregion (Medina Djadida)*

Der Bereich der *Altstadt* (ursprünglicher Siedlungskern) fällt in den Städten der arabischen Golfstaaten verhältnismäßig klein aus. Er erscheint strukturell und funktional ungeordnet, wobei die bekannten idealtypischen Strukturen kaum Ausprägung finden. Im Rahmen des Modernisierungsprozesses wurde dieser Bereich häufig flächendeckend abgerissen, sodass keine oder nur wenige Teile der ursprünglichen Bausubstanz erhalten sind. Mit dem angrenzenden *Wohn- und Geschäftsviertel*, deren Grenzen fließend sind, bildet die Altstadt das gegenwärtige Zentrum der arabischen Golfstadt.

<sup>3)</sup> Der Begriff Medina (arab. al-madina; Stadt) Djadida (arab. al-ğadīda; neu) ist eine Eigenkreation, der in der Literatur bislang keine Verwendung fand. Er lehnt zwar an vergleichbare Wortschöpfungen im Zusammenhang mit der islamisch-orientalischen Stadt an (z.B. Nouvelles-Villes/Maghrebstaaten), nähert sich inhaltlich jedoch der Ville Nouvelle (F), New Town (GB) oder Neustadt (D), die alle eine, mit planerisch politischem Willen nach modernen funktionalen Gesichtspunkten geplante und neu erbaute Stadt bezeichnen, wobei diese auch an eine bestehende Siedlung angegliedert sein kann.

Obwohl das Wohn- und Geschäftsviertel – das erste Stadterweiterungsgebiet, das aus dem Modernisierungsprozess neben einzelnen Wohngebieten hervorgegangen ist – derzeit der lebendigste Teil der Stadt ist, hat es weder einen Mittelpunkt entwickelt, noch ist es aus einem hervorgegangen. Baulich unterscheidet es sich aufgrund der Geschosshöhe, die häufig 10 bis 20 Stockwerke und mehr erreicht, von den ältesten Teilen der Stadt und von den in der Regel ein- bis zweistöckig angelegten Wohnbezirken. Im Erdgeschoss befindet sich meist ein Ladenlokal, die darüber liegenden Stockwerke werden entweder gewerblich, zum überwiegenden Teil aber als Wohnraum genutzt. Die Bevölkerungsstruktur ist sehr heterogen zusammengesetzt, wobei Einwohner asiatischer und arabischer Herkunft aus unteren Einkommensklassen dominieren. Die Darstellung dieser beiden Einheiten als runde Form steht für ein weit gehend unregelmäßiges Wachstum während der traditionellen Phase bzw. der frühen Stadien der modernen Entwicklung.

An das Wohn- und Geschäftsviertel schließen unmittelbar die reinen *Wohngebiete unterschiedlichen sozialen Status*, vor allem der Mittelklasse, an. Diese sind zunächst entlang des Küstenverlaufs (vor allem gehobene Wohngegenden) ungeplant gewachsen, wurden im Rahmen der Neuplanung des Stadtgebiets aber häufig reorganisiert. Der lenkende Eingriff der Planung soll hier durch die rechteckige Darstellung demonstriert werden.

Die Erschließung der Wohngebiete erfolgte in der Regel auf Basis von größeren, durch Straßen begrenzten, geometrisch angelegten Vierteln, die meist einer sozialen Schicht gewidmet wurden, was durch die jeweilige Bebauung und Größe der Parzellen sichtbar wird. Aufgrund des Nebeneinanders von Vierteln der Ober- und Mittelschicht sowie der seit Beginn des 21. Jh. errichteten thematischen Wohnparks, branchenspezifische Freihandelszonen und Forschungsparks gleicht dieser Bereich einem „Flickenteppich“, der sich im Schema nicht detailtreu darstellen lässt und daher verallgemeinernd als Wohngebiete unterschiedlichen sozialen Status zusammengefasst wird.

Das *Stadterweiterungsgebiet der Post-Oil-City* unterscheidet sich durch seine Physiognomie deutlich vom während der ersten Phasen der Oil-Urbanisation gewachsenen Stadtgebiet. Charakteristische Merkmale sind dabei einerseits eine starke horizontale wie auch vertikale Expansion des Stadtgebiets bei einem architektonisch-ästhetisch anspruchsvollen Erscheinungsbild. Die Gewinnung von Küstenstandorten durch die Erzeugung von Wasserflächen auf dem Land sowie die Schaffung von Landflächen auf dem Wasser bzw. die Nutzung von Inseln spielen dabei eine essentielle Rolle in der territorialen Expansion des ständig wachsenden Stadtgebiets (vgl. Abb. 1 und 2).

In den vergangenen Jahren ist ein deutlicher Trend zu beobachten, wodurch sich Wirtschaft- und Industriecluster, die optimal an das regionale Straßennetz, die Seehäfen und den Flughafen angeschlossen sind, zu wichtigen Wachstumspolen nicht nur für die ökonomischen Aktivitäten, sondern auch im Bereich der Stadterweiterung entwickeln (u.a. „Airport-City“, „Hafen-City“). Durch ein erweitertes Angebot an Wohnstandorten und Freizeitaktivitäten in deren direkter Nachbarschaft werden nicht nur ökonomische und logistische Effizienz durch die Nutzung von Synergieeffekten erreicht, sondern auch die Wege verkürzt.

Aufgrund der überwiegend projektorientierten Planung werden Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorte kombiniert, sodass zum Beispiel Wohnstandorte unterschiedlichen sozialen Status nun durch (thematische) Wohnviertel, die zum Teil in sich geschlossen sind, innerhalb eines Projekts voneinander segregiert liegen. Diese Kleinkammerung ist in einem Schema nicht mehr darstellbar, sodass das Stadterweiterungsgebiet der Post-Oil-City nun als Gesamtraum betrachtet wird, innerhalb dessen wesentliche Elemente verortet werden.

Als neue Elemente der Stadt werden *Shopping Malls* (seit 1970er), *Freihandelszonen* (seit 1980er) sowie *thematische Wohnparks* (ab Ende 1990er) in das Stadtbild integriert, die in früheren Modellen bislang keine Berücksichtigung fanden. Aufgrund ihrer wichtigen Rolle im gesamtstädtischen System werden sie anhand eigener Signaturen im Strukturschema dargestellt.

Die über 40 *Einkaufszentren* (häufig mit Entertainmentangebot; *Urban Entertainment Centre/UEC*) verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, wobei sich keine rationale Tendenz der Standortwahl ableiten lässt und der Verdacht eines Überangebots<sup>4)</sup> aufkommt. Den Einkaufszentren fällt dabei eine große Bedeutung zu, da „Freizeitshopping“ und Unterhaltung einen fundamentalen Stellenwert in der Freizeitgestaltung der Bevölkerung und Touristen einnimmt. Gleichzeitig haben sich Einkaufszentren, besonders deren *Food Courts*, zu bedeutenden Orten der Kommunikation und sozialen Interaktion („third places“, vgl. OLDENBURG 1999) entwickelt.

Die Einrichtung von *Wohnparks* (z.T. *Gated Communities*) – ursprünglich als Sonderinvestitionszonen für ausländische Interessenten geschaffen – hat auch in anderen Großstädten der arabischen Golfstaaten in den vergangenen Jahren an Popularität gewonnen. Dabei ist eine Vielzahl an thematischen Ausprägungen (Lebensstil-, Prestigewohnparks), der architektonischen Gestaltung sowie des Angebots an Wohntypen zu beobachten. Im Gegensatz zu den meisten *Gated Communities* in Europa, Nordamerika und Asien, bei denen Sicherheitsaspekte im Vordergrund stehen, symbolisieren die Wohnparks in den arabischen Golfstaaten aufgrund der geringen Kriminalitätsrate vielmehr einen modernen, und für viele erstrebenswerten Lebensstil.

In der Frühphase des Modernisierungsprozesses wurden *Industriebetriebe* an den damaligen Stadtrand oder in die Peripherie (z.B. *Jebel Ali*) verlagert, jedoch zeitlich aufgrund der raschen Expansion vom Stadtgebiet eingeschlossen und liegen vielfach in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohn- und Wirtschaftsvierteln. Die spätere Einrichtung von *Freihandelszonen*, zum Teil im Umkreis größerer Industriegebiete bzw. an die Häfen und den Flughafen angeschlossen, diente zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung sowie zur Umgehung der strengen Eigentumsbestimmungen auf Dubais Hoheitsgebiet. Diese erfüllen im Stadtgebiet der Post-Oil-City vielfach multifunktionale Aufgaben und sind durch eine Mischnutzung bei ökonomischer Ausrichtung auf eine Kernbranche gekennzeichnet (z.B. Silicon Oasis).

<sup>4)</sup> Besonders in den jüngst erschlossenen Teilen „New Dubais“ liegen die Ibn Battuta Mall und Mall of the Emirates (größten Shopping Malls der VAE) nur wenige Kilometer an der verkehrstechnisch günstig gelegenen Sheikh Zayed Rd. auseinander, ergänzt durch kleinere Zentren in Jumeirah; mit der bevorstehenden Eröffnung des weltweit größten Einkaufszentrums (geplant: 30.10.2008), der Dubai Mall, wird eine dritte großflächige Mall mit ähnlichem exklusivem Waren- und Dienstleistungsangebot diese Achse ergänzen.

Ein Großteil des als potenzielles Stadterweiterungsgebiet der Post-Oil-City definierten Gebiets befindet sich gerade im Bau oder noch im Planungsstadium und wird erst je nach Entwicklungsstadium des jeweiligen Standorts in den kommenden fünf bis 25 Jahren vollendet sein.

## **4 Bilanz und Ausblick**

Die Darstellungen am Beispiel Dubai haben verdeutlicht, dass es sich bei der Oil-Urbanisation um einen vielschichtigen Prozess handelt, dessen Zusammenspiel aus finanzieller Flexibilität, Zuwanderung bzw. Bevölkerungswachstum und Bauboom erhebliche Rückkoppelungseffekte hervorruft, die den gesamten Prozess verstärken und lebendig halten. Aus der Oil-Urbanisation ist zunächst der Übergangstypus der Oil-City hervorgegangen, der Ergebnis der Transformation der ursprünglichen Siedlungen ist und sich hinsichtlich der wirtschaftlichen Ausrichtung, der Infrastruktur sowie der sozialen und gesellschaftlichen Zusammensetzung deutlich von der Ausgangssituation unterscheidet.

Im Vergleich zur Oil-City, die in erster Linie eine Versorgungsfunktion innehält, tritt die Post-Oil-City architektonisch, funktional und strukturell wesentlich facettenreicher in Erscheinung. Die innerstädtischen Strukturen verweben sich zunehmend miteinander, wobei eine klare Gliederung der Stadt verloren geht (vgl. Abb. 3). Ob die Post-Oil-City ebenfalls nur ein Zwischenstadium in der Fortentwicklung der Stadt ist, bleibt nur zu vermuten; dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die Post-Oil-City eine wesentlich längere Lebensdauer erreichen wird als die Oil-City, bis sie durch einen möglichen neuen Typus abgelöst wird.

Der Prozess der Oil-Urbanisation findet im Laufe der Entwicklung von der Oil-City zur Post-Oil-City sein Ende und geht in einen weiteren Transformationsprozess mit neuen bzw. anders gewichteten Determinanten über. Sein Auslaufen ist anhand spezifischer Indikatoren kaum feststellbar, da Einflussgrößen ausscheiden, aber auch andere Intensitäten erfahren und somit weiterhin von Bedeutung sind (z.B. Bevölkerungswachstum: quantitative/qualitative Boomphase).

### **4.1 Reflexion zur dynamischen Entwicklung**

Bei genauer Betrachtung der Bevölkerungsverteilung innerhalb des Stadtgebiets zeigen sich multiple Abgrenzungen durch eine zum Teil deutliche Segregation nach Bevölkerungsgruppen ebenso wie nach sozialen Schichten (auch innerhalb dieser Gruppen), welche durch planerische Maßnahmen (z.B. Sozialwohnbauprogramme für die einheimische Bevölkerung, Sonderinvestitionszonen etc.), aber auch durch ein kulturelles Zugehörigkeitsgefühl (z.B. auffällige Häufung ethnischer Gruppen in einzelnen Stadtteilen) begünstigt wurde.

Während die wichtigste Trennung zwischen Einheimischen und Ausländern (grobe Unterscheidung in *Citizen, Non-Citizen*) vollzogen wird, erfolgen zwischen und innerhalb der ethnischen Gruppen weitere soziale Differenzierungen. Der wichtige muslimische Grundsatz „al-walā‘ wa-l-barā‘a“ (arab.; Freundschaft/Unterstützung und Meidung), der den Umgang mit Anhängern anderer Religionen regelt, verliert im modernen Stadtgefüge zunehmend seine Bedeutung, da andere Einflussgrößen – allen voran der ökonomische Status – an Bedeutung gewinnen: Die Schere zwischen sehr wohlhabenden und extrem wenig Verdienenden klappt trotz der zunehmenden Herausbildung einer neuen, breiten Mittelschicht sehr weit auseinander und lässt sich auch deutlich im Stadtbild ablesen. Die älteren Teile der Stadt werden eher von einkommensschwachen Schichten, hingegen zahlreiche Neubaugebiete und auch neue Zentren von Angehörigen der oberen Mittel- bis Oberschicht bewohnt. An den Stadtrand gedrängt und in einigen Industrievierteln befinden sich großflächige Arbeiterwohnviertel, die von Männern unterer Einkommensklassen bewohnt werden, die sich ohne ihre Familie in den VAE aufhalten: Die Stadt gleicht daher einem System von Parallelwelten.

## 4.2 Anforderungen an die Stadtentwicklungsplanung

Eine große Herausforderung für die Stadtentwicklungsplanung stellt unter anderem die Behebung vorangegangener Versäumnisse dar. Der – auch heute noch – großzügige Umgang mit Bauland führte zu einer Zersiedelung des Stadtgebiets bei gleichzeitiger geringer horizontaler Bevölkerungsdichte. Aufgrund der zunächst praktizierten Trennung von Wohn- und Arbeitsstandort und durch das Versäumnis der frühzeitigen Einrichtung eines effizienten öffentlichen Verkehrssystems, das parallel mit dem Stadtbild wächst, haben sich die Städte zu Automobilstädten entwickelt und tragen nun die Konsequenzen dieses Entwicklungsganges. Hinsichtlich der verkehrstechnischen Bereinigung der Missstände ist gerade ein schienengebundenes ÖPNV-System in Form einer Light Train (*Dubai Metro*) in der Entwicklung, das mit drei Linien – jedoch bei weitem (noch)<sup>5)</sup> nicht flächendeckend – ab Ende 2009 zum Einsatz kommen soll.

Der Ausbau der Kapazitäten im Wohnbau- und logistischen Sektor erfolgt nach modernsten Standards, aber scheinbar überdimensioniert (vgl. Tab. 3). Erstaunlich ist dabei, dass die Nachfrage – besonders nach Immobilienobjekten – nach wie vor über dem Angebot liegt, das Leben in Dubai durch die stete Inflation und Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten für einen großen Teil der Bevölkerung hingegen unleistbar wird, was zu einer Trennung des Wohn- und Arbeitsstandortes durch Abwanderungstendenzen in die benachbarten Emirate (*Sharjah, Ajman, Ras Al-Khaimah*) führt.

<sup>5)</sup> Die Dubai Metro deckt zunächst drei hoch belastete, vor allem im Bereich der früheren Entwicklungsachsen (Altstadt-Jebel Ali, Zentrum-Dubai International Airport) Streckenabschnitte ab. Weitere fünf Linien sind in Planung, wobei diese zunehmend die Neubaugebiete im Hinterland abdecken werden.

### 4.3 Ökologische Aspekte

Dubai hat seinen ökologischen Haushalt durch die Eingriffe in die Natur (v.a. Landgewinnungsmaßnahmen, Einleiten von Abwässern ins Meer etc.) belastet, verharmlost jedoch Bedenken über langfristige Auswirkungen, beispielsweise auf das natürliche Erosionsverhalten, Versandung, aber auch auf die wirtschaftliche Entwicklung etc. und bagatellisiert bereits offensichtliche Irritationen des Ökosystems.

Umweltskandale, die durch die künstliche Gewinnung von Land hervorgerufen werden und den ökologischen Haushalt langfristig schädigen, können so zu weniger erwünschten Konsequenzen führen: Die Rolle eines Pioniers der Stadtentwicklung birgt somit Chancen wie Risiken für die Zukunft Dubais.

### 4.4 Ausblick, aber keine Prognose

Bisher hat Dubai mit seinen Strategien weit mehr Erfolge als Fehlschläge verbuchen können, jedoch stellt sich die Frage, ob die geplanten Kapazitäten (Wohnbau, Wirtschaftszonen, Tourismus-/Freizeiteinrichtungen) beim aufkommenden, starken innerregionalen Wettbewerb langfristig nicht überdimensioniert scheinen – besonders im Bereich der Hotelkapazitäten oder der Besucherzahlen wird in den Entwicklungsplänen von sehr hohen Zahlen ausgegangen.

Gleichzeitig ist es bei der besonderen Bevölkerungskonstellation notwendig, eine nachhaltige urbane Gesellschaft zu etablieren, die sich mit dem Standort assoziiert und nicht ausschließlich an der individuellen Wertschöpfung interessiert ist. Dabei ist parallel die Furcht vonseiten der Einheimischen vor einer totalen kulturellen Überfremdung der Gesellschaft groß. Im Gegensatz zur Transformation einer städtischen Struktur geht ein kultureller Wandel sehr viel langsamer vonstatten und erstreckt sich über mehrere Generationen. Trotz aller bislang errungenen Erfolge darf der gesellschaftliche Aspekt nicht ignoriert werden.

Die Situation ist zudem in der Hinsicht sensibel, als sich in die Pionier-Prestigeprojekte in erster Linie neben Spekulanten Prominente eingekauft haben, die als Meinungsbildner fungieren und essentiell am Erfolg oder Misserfolg eines Standorts beteiligt sind. Sollte das Image beispielsweise aufgrund ökologischer Zwischenfälle geschädigt werden, könnte dies zu einem Exodus der Prominenz mit weiterer Sogwirkung führen. Dann wäre es nur eine Frage der Zeit, bis die Infrastruktur oder andere vorhandene Kapazitäten vernachlässigt werden, der ökologische Haushalt langfristig zerstört ist und bilanzierend eingestanden werden muss, dass die Projekte im wahrsten Sinne des Wortes „auf Sand gebaut“ wurden und die Gigantomanie der Vorhaben ein beträchtliches Selbstzerstörungspotenzial enthält.

## 5 Literaturverzeichnis

- AL ABED I., VINE P., AL JABALI A. (1996), *Chronicle of progress. 25 Years of development in the United Arab Emirates*. London, Trident Press.
- AL ABED I. et. al (2008), *UAE Yearbook 2008*. London, Trident Press.
- AL-SAYEGH F. (1998), Merchant's role in a changing society: The case of Dubai, 1900–90. In: *Middle Eastern Studies*, 34, 1, S. 87–102.
- BAHNERT M. (2002), Dubai: Oase für Global Players. In: *KulturAustausch Online – <http://cms.ifa.de>*
- BONINE M.E. (1986), Oil And Urban Development: The Transformation Of The Small Arab Town In The United Arab Emirates. In: *Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe*. URBAMA, 16–17, S. 621–633.
- BONINE M.E., CORDES R. (1983), Oil Urbanization. Zum Entwicklungsprozess eines neuen Typs orientalischer Städte. In: *Geogr. Rundschau*, 35, 9, S. 461–465.
- BUBLIK E.J. (1994), *Arabische Erinnerungen*. Graz – Esztergom – Paris – New York, Andreas Schnider Verlagsatelier.
- BURDETT A.L.P. (2000), *Records of Dubai 1761–1960*. Archive Editions 2000. Chippenham, Antony Rowe Ltd.
- DETMANN K. (1969), *Damaskus. Eine orientalische Stadt zwischen Tradition und Moderne (= Erlanger Geogr. Arbeiten, 26)*.
- DUMORTIER B., LAVERGNE M. (2002), Doubaï: ville du pétrole ou projet métropolitain post-pétrolier? In: *Annales de Géographie*, 623, S. 41–59.
- EHLERS E. (1993), Die Stadt des islamischen Orients. Modell und Wirklichkeit. In: *Geogr. Rundschau*, 45, 1, S. 32–39.
- EL GHOUL B. (2001), Les transformations d'une cité-marchande : Doubaï 1971–2001. Impact global et dynamique interne. In: *Maghreb-Mashrek*, 174, Oct.–Déc., S. 70–74.
- ELSHESHTAWY Y. (Hrsg.) (2004), *Planning Middle Eastern Cities: an urban kaleidoscope in a globalizing world*. London, Routledge.
- ELSHESHTAWY Y. (2004), Redrawing Boundaries: Dubai, an emerging Global City. In: *ELSHESHTAWY Y. (Hrsg.) (2004)*, S. 169–199.
- ELSHESHTAWY Y. (2006), Urban Spectacles: Constructing the world's tallest building in Dubai. In: *The Int. Journal of Environmental, Cultural, Economic and Social Sustainability*, 2, 1, S.173–186.
- FENELON K.G. (1967), *The Trucial States. A brief economic survey*. Beirut, Khayats.
- FOX J., MOURTADA-SABBAH N., AL-MUTAWA M. (Hrsg.) (2006), *Globalization and the Gulf*. London, Routledge.
- FUCCARO N. (2001), Visions of the city – urban studies on the Gulf. In: *MESA – Middle East Studies Association Bulletin*, 35, 1, S. 152–306.
- GALLOIS W. (2006), Le capitalisme à Doubaï. In: *Maghreb-Mashrek*, 187, S. 45–68.
- GOVERNMENT OF DUBAI (Hrsg.) (2008), *Analysis of 2007. Dubai Hotel Establishment Services*. Dubai, Dpt. of Tourism and Commerce Marketing.
- HEARD-BEY F. (2004), *From Trucial States to United Arab Emirates. A Society in Transition*. Dubai, Motivate Publ.
- KAZIM A. (2000), *The United Arab Emirates A.D. 600 To The Present*. Dubai, Gulf Book Centre.
- KHALAF S. (2006), The evolution of the Gulf city type, oil, and globalization. In: *FOX J.W., MOURTADA-SABBAH N., AL-MUTAWA M. (Hrsg.) (2006), Globalization and the Gulf*, S. 244–265.

- LAVERGNE M., DUMORTIER B. (2000), Dubai – von der Wüstenstadt zur Stadt in der Wüste. In: Geogr. Rundschau, 52, 9, S. 46–51.
- MARCHAL R. (2001), Dubai. Cité globale. Paris, CNRS Editions.
- MINISTRY OF ECONOMY (2006), Preliminary Results of Population. Abu Dhabi, Housing and Establishments Census 2005.
- MOUSTAFA A. (2005), Dubai, creative Dynamics of a City Vying a Global Stature. In: Making Spaces for the Creative Economy. ISOCARP Review 1, October. ISOCARP, S. 112–129.
- OLDENBURG R. (1999), The great good place. Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and other Hangouts at the Heart of a Community. New York, Marlowe & Co.
- OPEC (2008), Opec Annual Statistical Bulletin 2007.
- OUF A.M.S. (2000), Urban Conservation Concepts for the new millenium in the United Arab Emirates. Al Ain, Zayed Centre for Heritage and History.
- SAMPLER J., EIGNER S. (2003), Sand to Silicon. Achieving rapid growth lessons from Dubai. London, Profile Books.
- SCHARFENORT N. (2004), Dubai. Visionen und Projekte der urbanen Entwicklung und Diversifizierung der Wirtschaft. Hamburg, Deutsches Orient Inst.
- SCHARFENORT N. (2006), Shaikh Muhammad Ibn Rashid Al Maktum. In: Orient, 1, S. 5–16.
- SCHARFENORT N. (2007a), Städterivalität in den Arabischen Golfstaaten. In: GIGA-Focus Nahost 5, S. 1–8.
- SCHARFENORT N. (2007b), Urbane Rivalität am Arabischen Golf. „Oil-Urbanisation“ und „Post-Oil-Cities“ am Beispiel von Abu Dhabi, Dubai und Sharjah. Univ. Wien, Diss. Wien.
- SCHMID H. (2006), Economy of fascination: Dubai and Las Vegas as examples for themed urban landscapes. In: Erdkunde, 60, S. 346–361.
- SCHOLZ F. (1983), Öl macht Städte. Abu Dhabi Town. In: Praxis Geogr., 5, S. 18–24.
- SCHOLZ F. (2005), Die „kleinen“ arabischen Golfstaaten im Globalisierungsprozess – Beispiel Dubai. In: Geogr. Rundschau, 57, 11, S. 12–20.
- SEGER M. (1978), Teheran. Eine stadtgeographische Studie. Wien – New York, Springer-Verlag.
- WILSON G. (1999), Father of Dubai. Shaikh Rashid bin Saeed AL MAKTOUM. Dubai, Media Prima.
- WIRTH E. (1988), Dubai. Ein modernes städtisches Handels- und Dienstleistungszentrum am Arabisch-Persischen Golf (= Erlanger Geogr. Arbeiten, 48).

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 2008

Band/Volume: [150](#)

Autor(en)/Author(s): Scharfenort Nadine

Artikel/Article: [Stadtvisionen am arabischen Golf 251-272](#)