

DIPLOMARBEIT:

„WÜSTE – ÖL – STADT“

Ursprung und Entwicklung der „Ölstadt“ auf der Arabischen Halbinsel

Verfasser:

Florian Wiedmann
Matrikelnummer: 2223322

Institut:

Städtebau in Asien, Afrika und Lateinamerika

Betreuer:

Professor Dr.-Ing. Eckhart Ribbeck

Prüfer:

Professor Dr.-Ing. Eckhart Ribbeck,
Professor Dr.-Ing. Wolf Reuter,
Professor Peter Cheret

Ort und Datum:

Universität Stuttgart
Sommersemester 2006
Abgabe: 24.10.2006
Präsentation: 25.10.2006

Vorwort

Die vorliegende Diplomarbeit behandelt das Thema der „Ölstadt“ („Oil City“). Da es heute kaum Literatur über dieses urbane Phänomen gibt, empfand ich es als besondere Herausforderung mich diesem Thema zu nähern. Vor allem auch vor dem Hintergrund der vielen internationalen Architektur- und Städtebauwettbewerbe, die in dieser Region heute stattfinden. Der normale Büroalltag eines Architekten erlaubt in der Regel keine intensiven Vorstudien über den Entwurfsort. Der Wettbewerbsbeitrag entsteht oft mit nur geringen Kenntnissen von den lokal bestehenden Verhältnissen. Meine Arbeit versteht sich in erster Linie als Städtebautheorie, als solche befasst sie sich auch mit übergreifenden Themen, die Wirtschaft, Gesellschaft und Politik betreffen.

Der Aufbau der Arbeit gliedert sich im Schwerpunkt in drei Teile: Grundlagen, Analyse und Auswertung. Während in den Grundlagen die allgemeinen Hintergründe behandelt werden und der Leser einen ersten Einblick in die Region erhält, folgen in der Analyse zwei konkrete Stadtbeispiele, die detailliert untersucht werden. Der analytische Teil ist mit Abstand am längsten und bildet das Rückgrat der gesamten Arbeit. Im letzten Teil werden die Ergebnisse der Stadtanalysen, nach einem systematischen Vergleich der beiden Städte, ausgewertet und der Versuch unternommen den Stadtyp zu definieren. Zum Schluss folgt ein Ausblick, der die Arbeit abrundet.

Für die Arbeit standen mir verschiedene Arten von Quellen zur Verfügung. Die gefundene Literatur besteht überwiegend aus stadtgeografischen Analysen, Reisebüchern und Artikeln aus Bauzeitschriften. Im Laufe meiner Recherche bin ich auf keine Literatur gestoßen, die das Thema explizit bereits behandelt hätte. Wichtigste Fundgrube war die Bibliothek der UCL Universität in London. Eine weitere wichtige Quelle meiner Arbeit war die intensive Internetrecherche, bei der ich auf zahlreiche Artikel stieß. Zu guter Letzt waren es die vielen Gespräche mit Experten und Menschen, die dort leben oder gelebt haben. Besonders dankbar bin ich für die vielen beantworteten Fragen durch Jürgen Frauenfeld, Dr. Ahmad Okeil, Horst Reichert, Christa Diener und Michael Schwarz.

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung

I GRUNDLAGEN

1 Allgemeine Grundlagen: Die Arabische Halbinsel

- 1.1 Geografie
- 1.2 Klima
- 1.3 Politische Gliederung
- 1.4 Geschichte
- 1.5 Wirtschaft
- 1.6 Gesellschaft

2 Die Stadt vor dem Ölboom: Die Oasenstadt

- 2.1 Oase als Ursprung
- 2.2 Aufbau der Oasenstadt
 - 2.2.1 Strukturelemente
 - 2.2.2 Zusammenfassung und Charakterisierung
- 2.3 Architektur der Oasenstadt
- 2.4 Heutige Entwicklung der Oasenstadt

II STADTANALYSE

A Riad - Megastadt in der Wüste

1 Geografie und Klima

2 Stadtentwicklung

- 2.1 Von der Oase zur Hauptstadt
- 2.2 Entwicklung bis Mitte des 20. Jahrhunderts
- 2.3 Die 50er und 60er Jahre im Zeichen des einsetzenden Ölbooms
- 2.4 Riad vor dem Masterplan am Ende der 60er Jahre
- 2.5 Der Masterplan von C. Doxiadis und die 70er Jahre
- 2.6 Rasantes Wachstum und Großprojekte in den 80er Jahren
- 2.7 Zwischen Revitalisierung und Hochhausbau (1990 bis Heute)

2.8 Zusammenfassung der Entwicklungsstufen

3 Die Stadt Riad heute

3.1 Gesellschaft und Wirtschaft

3.2 Ausbreitung und Erschließung

3.3 Flächennutzung

3.4 Typologie

4 Stadtimage und Probleme

5 Zukünftige Entwicklung

6 Planung und Planungsentwicklung

7 Zusammenfassung

B Dubai- Global City am Golf

1 Geografie und Klima

2 Stadtentwicklung

2.1 Von der Entstehung bis zur Jahrhundertwende

2.2 Die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts

2.3 Vor dem Hintergrund des einsetzenden Ölbooms (1955- 1970)

2.4 Das erste Jahrzehnt nach der Staatsgründung (70er Jahre)

2.5 Auf dem Weg zu einer „Global City“ (1980 bis Heute)

2.6 Zusammenfassung der Entwicklungsstufen

3 Die Stadt Dubai heute

3.1 Gesellschaft und Wirtschaft

3.2 Ausdehnung und Erschließung

3.3 Flächennutzung

3.4 Typologie

4 Stadtimage und Probleme

5 Zukünftige Entwicklung

6 Planung und Planungsentwicklung

7 Zusammenfassung

III AUSWERTUNG

1 Gegenüberstellung: Riad und Dubai

- 1.1. Systematischer Vergleich
- 1.2. Zusammenfassung der Gemeinsamkeiten

2 Definition und Einordnung des Stadttyps

- 2.1 Unterscheidung: „Oil City“ und „Post Oil City“
 - 2.1.1 Die “Oil City”
 - 2.1.2 Die “Post- Oil City”
 - 2.1.3 Beispiele
- 2.2 Historische Einordnung: Bruch mit der Oasenstadt
- 2.3 Regionale Einordnung: Fehlen kolonialer Vergangenheit
- 2.4 Internationale Einordnung:
 - 2.4.1 Wenig Parallelen zur europäischen Stadt
 - 2.4.2 Große Ähnlichkeit mit der nordamerikanischen Stadt
 - 2.4.3 Neue Form einer „Global City“
- 2.5 Zusammenfassung

3 Ausblick: Kurze Blüte in der Wüste oder Städte mit Zukunft

Fazit

Quellenverzeichnis

Einleitung

Die moderne Stadt benötigt, abgesehen von politischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen, vor allem zwei Dinge: Fläche und Energie. Die Energie stammt heute nach wie vor zum größten Teil aus fossilen Brennstoffen. Aus diesem Grund ist Öl überall auf der Welt gefragt. Die größten Vorkommen des endlichen Rohstoffs liegen in der Region des Persischen Golfs entlang der Küstenlinie der Arabischen Halbinsel. Nach dem zweiten Weltkrieg begann eine intensive Ölförderung, die in den folgenden Jahrzehnten die gesamte Golfregion und ihre globale Stellung schlagartig veränderte. Wo einst Lehmhäuser und Dattelhaine standen, begann über Nacht das moderne Technikzeitalter. Riesige mehrspurige Autobahnen, endlose Siedlungen und moderne Hochhausagglomerationen entstanden im Wüstensand. Wo einst die Wüste ein lebensfeindlicher Ort war, in dem Menschen nur an bestimmten Stellen siedeln konnten, entstand die Ölstadt („Oil City“), die die bisherigen Regeln der Natur auf den Kopf stellte.

Woher kam und wohin geht ein Stadttyp, der sich in die Unwirtlichkeit der Wüste erstreckt? Sind Aufbau und Merkmale dieses Stadttyps neu oder lediglich eine Kopie? Das sind generelle Fragen, denen nachgegangen werden muss, um die urbane Entwicklung und deren Bedeutung besser zu verstehen.

Die „Oil City“ ist ein Phänomen, das bis heute nur vereinzelt detailliert untersucht wurde. Es stellt sich zunächst die Frage, an welchen Orten sie entstand. Welche besonderen geografischen und klimatischen Bedingungen dort herrschen und welche politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen es gab.

Jede Stadt hat in der Regel einen historischen Ausgangspunkt für die spätere Stadtentwicklung. Im Fall der „Oil City“ ist es die Oasenstadt, die das politische und wirtschaftliche Zentrum vor dem Ölboom darstellt. In diesem Zusammenhang stellen sich die Fragen nach dem Aufbau der historischen Oasenstadt und dessen Schicksal, nachdem die Ölförderung begann.

Zwei Städte der Arabischen Halbinsel eignen sich besonders für eine detaillierte Analyse und Gegenüberstellung. Zum einen die saudi-arabische Hauptstadt Riad, die mit über 4 Millionen Einwohnern die größte Metropole ist und im Gegensatz zu den meisten anderen Millionenstädten der Region im Inneren des Landes und nicht an der Küste liegt. Und zum anderen das kleine Emirat Dubai, das mit nur 1,2 Millionen Einwohner weitaus kleiner ist, aber auf Grund seines aktuellen Baubooms umso mehr Aufmerksamkeit gewinnt. Die zwei, oberflächlich betrachtet, sehr gegensätzlichen Städte sind geeignete Beispiele, um den Kern des allgemeinen Stadttyps der „Oil City“ besser kennen zu lernen.

Vor dem Hintergrund der Endlichkeit des Rohstoffs Öl interessiert im besonderen Maße, wie die zukünftige urbane Entwicklung aussieht und ob es so etwas wie eine „Post Oil City“ überhaupt geben kann.

I GRUNDLAGEN

1 Allgemeine Grundlagen: Die Arabische Halbinsel

1.1 Geografie

Die Arabische Halbinsel („Djesirat al Arab“), ein Subkontinent Asiens, ist westlich, östlich und südlich von Meer begrenzt. Im Westen befinden sich der Sueskanal und das Rote Meer, die die Halbinsel von Nordafrika trennen. An der südlichen Seite wird sie vom arabischen Meer, das zum indischen Ozean gehört, und vom Golf von Aden begrenzt. Östlich schließen sich der Persische Golf (bzw. Arabische Golf) und der Golf von Oman an. Im Norden stößt sie an Länder des so genannten „fruchtbaren Halbmondes“, das heutige Jordanien und den heutigen Irak (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 15).

Tektonisch betrachtet bildet die Halbinsel die Arabische Platte und aus geologischer Sicht gehört sie zur alten afrikanischen Kontinentalmasse, auch wenn sie durch den Grabenbruch des Roten Meeres von ihr getrennt ist. Mit einer Gesamtfläche von über drei Millionen Quadratkilometern ist sie vor der Westantarktis und Vorderindien die größte Halbinsel der Erde (vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Arabische_Halbinsel, 26.08.06).

Bei einer Bevölkerung von ca. 48 Millionen ist sie zudem eines der am dünnsten besiedelten Gebiete. Der Grund dafür liegt vor allem an den riesigen Wüsten und kargen Bergregionen, die sich über die gesamte Halbinsel erstrecken. Die Arabische Halbinsel ist eine Hochscholle, die im Westen und Süden von Gebirgszügen gesäumt wird und deren Ostabdachung sanft zum Persischen Golf hin abfällt. Der bis zu 3000 Meter hohe Gebirgszug wird aus dem Asir- Gebirge im Süden und dem Bergland des Hedschas im Norden gebildet. Dieser Gebirgszug geht allmählich in das ca. 1000 Meter hohe zentralarabische Hochland des Nedschd über, das gekennzeichnet ist durch große Sandwüsten und Kalkplateaus. Hier befinden sich die Wüsten Nefud im Norden und die Rub al Khali im Süden. Sie sind die größten Sandwüsten der Welt und nehmen einen Großteil der Arabischen Halbinsel ein. Am Golf von Oman steigt das Land von einer ungefähr 20 km breiten Küstenebene zu einem weiteren Bergland an, das Höhen von ca. 3000 Metern erreicht (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 15).

Auf der gesamten Arabischen Halbinsel findet man keine größeren ganzjährig Wasser führenden Flüsse. Die Flussbette, die so genannten „Wadis“, sind in der Regel ausgetrocknet und werden nur nach den seltenen Regenfällen kurzfristig zu reißenden Strömen. Die teilweise reichen Grundwasservorkommen sind tief im Erdinneren gelegen. Sie bilden den Ausgangspunkt für die Entstehung der zivilisatorisch so bedeutenden Oasen (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 15).

1.2 Klima

Ein Hauptmerkmal der Arabischen Halbinsel ist ihr extrem trockenes Klima. Nur an wenigen Orten beträgt die Niederschlagsmenge mehr als 178 Millimeter. Die Tihama, eine 20 bis 40 km breite Wüstensteppe an der Westküste, Teile des Jemens und die Nordküste von Oman sind die einzigen Gebiete, wo Ackerbau unter Ausnutzung des Regens möglich ist. Die Niederschläge konzentrieren sich auf die Gebirge im Südwesten, Süden und Osten. Der Großteil der Jahresniederschlagsmenge fällt zwischen November und Januar (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 19).

Das zentrale Hochland ist gekennzeichnet von einem trockenen, subtropischen Höhenklima mit großen Temperaturdifferenzen, die zwischen Tag und Nacht bis zu 40°C betragen. Die plötzlich auftretenden Regenfälle, die im südlichen Teil der Halbinsel im Sommer und im nördlichen Teil im Winter fallen, sind selten und zu gering, um Ackerbau zu betreiben (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 19).

In den Sommermonaten wehen über die Arabische Halbinsel von Süden kommende Passatwinde. Diese trocken-heißen Winde lassen die Temperaturen zusätzlich stark ansteigen. Im Winter strömen aus Zentralasien Kaltluftmassen ein, gelegentlich auch wärmere Feuchtluft aus dem Mittelmeerraum (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 19). Sandstürme können, abhängig von der geografischen Lage, das ganze Jahr auftreten. In der Golfregion sind speziell die Wintermonate betroffen, wenn der Wind über den Sandwüsten in Richtung Küste weht (vgl. Dubai Explorer 2006, 21).

Die Arabische Halbinsel lässt sich in drei Klimazonen aufteilen: das zentrale Hochland, wo meist Hochdruck bei wolkenlosem Himmel herrscht. Hier ist die Luft trocken und es kann vor allem im Winter zu Sandstürmen kommen. Die sommerlichen Temperaturen liegen im Durchschnitt bei 40°C (Höchsttemperaturen bei 45 - 50°C) am Tag und 25°C in der Nacht. Im Winter schwanken die Temperaturen zwischen 5°C und 20°C, selten fällt das Thermometer unter 0°C. Die Niederschlagsmenge beträgt im Jahresdurchschnitt nur ca. 90 mm. Das Klima des Asir- und Hedschasgebirges gleicht dem des zentralen Hochlandes.

Im südlichen Teil der Halbinsel beginnt der Einflussbereich des Südwest-Monsuns. Die Hitze im Sommer ist dort vergleichbar mit der des zentralen Hochlandes. In den wärmeren Wintermonaten beträgt die Temperatur im Durchschnitt 25°C.

An den Küstenregionen ist das Klima sehr heiß (im Sommer ca. 40°C) und die Luftfeuchtigkeit hoch (50 - 80%). Am Persischen Golf sind die Wintermonate bei 20°C und etwa 170 mm jährlichen Niederschlägen mild (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 19).

1.3 Politische Gliederung

Sieben Länder bilden die politische Gliederung der Arabischen Halbinsel. Das Königreich Saudi-Arabien ist mit Abstand das Größte und umfasst mit Ausnahme des Südens und Südostens fast die gesamte Halbinsel. Die Republik des Jemens und das Sultanat Oman bilden den Süden der Halbinsel und besitzen nach Saudi-Arabien die größten territorialen Flächen. Im Anschluss an den Oman an der südöstlichen Küste des Persischen Golfes befinden sich die Vereinten Arabischen Emirate (kurz: VAE), ein Zusammenschluss von sieben Scheichtümern. Entlang der Golfküste nach Norden folgen das Emirat Qatar, das Königreich von Bahrain und das Emirat von Kuwait. Diese besitzen verhältnismäßig kleine Territorien. Im Fall von Bahrain ist es lediglich eine kleine Inselgruppe im Persischen Golf. Der Jemen, der seit 1990 ein vereinter Staat ist, nimmt innerhalb der sieben Länder aus historischer und kultureller Sicht eine Sonderstellung ein (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 16).

Die exakten Grenzverläufe sind in manchen Fällen noch immer strittig oder wurden erst in den letzten Jahren geklärt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 15). Die Grenzziehung stammt zum größten Teil von den europäischen Siegermächten des ersten Weltkrieges, die nach dem Zusammenbrechen des Osmanischen Reiches die Arabische Halbinsel politisch gliederten.

Die heutigen politischen Systeme sind absolute Monarchien (Saudi-Arabien), Fürstentümer (Oman), Feudalsysteme mit vordemokratischen Institutionen (Bahrain, Kuwait, Qatar und VAE) und eine Republik mit demokratischer Verfassung (Jemen). Aber trotz demokratischer Verfassung steht auch der Jemen nach wie vor unter starkem Einfluss royalistischer Stämme (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 16).

Alle Staaten sind Mitglieder der Arabischen Liga, die 1945 gegründet wurde und alle heutigen arabischen Staaten umfasst. Ein Bündnis, das alle Länder der Arabischen Halbinsel mit Ausnahme des Jemens vereint, ist der Golfkooperationsrat (Gulf Cooperation Council, GCC). Dieser wurde 1981 mit dem Ziel der Förderung wirtschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Beziehungen gegründet. Infolgedessen wurden der freie Handel zwischen den Staaten und eine Zollunion mit der Vision einer „EU am Golf“ eingeführt. Im besonderen Maße galt das gemeinsame Sicherheitsinteresse, da man sich Anfang der 80er Jahre durch die Revolution im Iran und dem ersten Golfkrieg zwischen Iran und Irak bedroht sah. Der Rat sollte die Außenpolitik der Länder auf einen gemeinsamen Nenner bringen (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 33).

Der Vorsitz wechselte innerhalb der Bündnispartner, wobei sich der eigentliche Verwaltungssitz des GCC in Riad, der Hauptstadt Saudi-Arabiens niederließ. Der Zusammenhalt innerhalb des Bündnisses hat sich nicht immer als stark erwiesen. Seit dem Überfall des Iraks auf das Bündnismitglied Kuwait im Jahre 1990 sind die GCC-Staaten etwas näher zusammengedrückt. Der Bruch mit dem Jemen, der sich im zweiten Golfkrieg nicht der Anti-Irak-Koalition anschloss, verheilt heute nur langsam (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 16). Auch wenn die einzelnen Staatsoberhäupter nur ungern Teile ihrer Herrschaft abgeben, entstand im Jahr 2000 eine neue Zollunion, die im

Zusammenhang mit der Aufhebung der Visumpflicht für die Bevölkerung der Länder des GCC zu einem nicht erwarteten „Einkaufstourismus“ führte (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 33).

Das Königreich Saudi-Arabien:

Saudi-Arabien ist mit einer Fläche von 2 Millionen Quadratkilometern und einer Bevölkerung von mehr als 22 Millionen das größte Land der Arabischen Halbinsel. Es erstreckt sich vom 16. bis 32. Grad nördlicher Breite zwischen dem Roten Meer im Westen und dem Persischen Golf im Osten (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 44).

Die Hauptstadt ist Riad, das mit mehr als 4 Millionen Einwohnern die größte Metropole der gesamten Arabischen Halbinsel ist. Weitere bedeutende Metropolen des Landes sind Jeddah als Hafenstadt am Roten Meer und Dammam, das mit den Städten Dhahran und Al Khobar ein Städtedreieck an der Küste des Persischen Golfes bildet. Dieses Städtedreieck bildet den Kern der so genannten „Eastern Province“, die im Zentrum der Erdölförderung steht und somit einen der größten industriellen Ballungsräume der Halbinsel darstellt. Mit den Städten Mekka und Medina sind die beiden heiligsten Städte des Islams auf saudischem Boden (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 44).

Das Königreich Saudi-Arabien steht seit seiner Gründung im Jahre 1932 unter der Führung des Stammes Al Saud, der dem Land seinen Namen gab und den sunnitischen Islam wahabitischer Ausrichtung als Fundament der Verfassungs-, Rechts- und Gesellschaftsordnung einführte. Bis heute gilt Saudi-Arabien als strenge und absolute Monarchie, in der der König alle drei Gewalten in sich vereint. Seit der Einführung eines Konsultivrates im Jahre 1992 haben wahabitische Religionsgelehrte großen Einfluss auf Innen- und Außenpolitik (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 45).

Die alles umfassende Grundlage der Wirtschaft ist das Erdöl. Ein Viertel der Welterdölreserven befindet sich in Saudi-Arabien. Die Gewinne des Erdölgeschäfts wurden unter anderem in die Industrialisierung des Landes investiert. Wichtigster Industriezweig ist die Petrochemie. Im ganzen Land befinden sich 5 - 6 Millionen Gastarbeiter, die einen erheblichen Teil der 22 Millionen großen Gesamtbevölkerung ausmachen (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 45).

Die Islamische Präsidentialrepublik Jemen:

Mit einer Bevölkerung von 17 Millionen Einwohnern und einer Fläche von 555 000 km² ist der Jemen das zweitgrößte Land der Arabischen Halbinsel. Im Gegensatz zu Saudi-Arabien besitzt der Jemen eine republikanische Verfassung und ist auf Grund des fehlenden Erdölreichtums eines der ärmsten Länder der Welt. Zwei Drittel der Bevölkerung leben noch von der Landwirtschaft, die etwa ein Drittel des Bruttosozialproduktes ausmacht. Einzig bedeutende Metropole ist die Hauptstadt Sanaa, die mit ca. 800 000 Einwohnern zu den größeren Städten der Halbinsel zählt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 204- 205).

Das Sultanat Oman:

Mit einer Fläche von etwa 309 500 km² ist der Oman das drittgrößte Land der Arabischen Halbinsel. Mit nur 2 bis 2,5 Millionen Einwohnern hat der Oman eine geringere Einwohnerzahl als die VAE. Das Sultanat Oman ist nach wie vor ein Fürstentum, in dem der Sultan absolute Regierungsgewalt besitzt. Nur etwa 0,5 % der Welterdölproduktion liegt im Oman, das nach dem Jemen das ärmste Land der Arabischen Halbinsel ist. Nach wie vor ist ein Drittel der Bevölkerung in der Landwirtschaft tätig. Die Hauptstadt des Omans ist Maskat, das mit 600 000 Einwohnern zu den etwas kleineren Metropolen der Halbinsel gehört. Die Infrastruktur des Omans steht im Gegensatz zum Jemen den übrigen Golfstaaten kaum nach (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 170- 171).

Die Vereinigten Arabischen Emirate:

Die Vereinten Arabischen Emirate (VAE) sind ein Zusammenschluss der sieben Emirate Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Fujairah, Ras al Khamah, Ajman und Umm al Qaiwain. Mit Ausnahme von Fujairah befinden sich alle Zentren der Emirate an der Küste des Persischen Golfes. Alle Emirate umfassen zusammen eine Gesamtfläche von etwa 80 000 km², dabei nimmt Abu Dhabi als größtes Emirat mehr als 80% der Fläche ein. Mit 1,3 Millionen Einwohnern ist es auch das bevölkerungsreichste Emirat, gefolgt wird es von Dubai mit mehr als 1,1 Millionen Einwohnern. Mit größerem Abstand folgen die anderen fünf Emirate, wie z. B. Sharjah mit einer Bevölkerung von knapp 500 000. Insgesamt leben etwa 3,4 Millionen Menschen in den VAE. Ausländische Gastarbeiter bilden in Abu Dhabi, Dubai und Sharjah die absolute Mehrheit, während in den restlichen Emiraten die einheimische Bevölkerung überwiegt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 130-131).

Die Regierung der VAE ist gebildet aus einem Rat der Herrscher, dessen Präsident gemäß der Verfassung immer der Emir von Abu Dhabi ist. Die Macht wird überwiegend von den sieben Emiren ausgeübt, deren Zusammenarbeit nicht immer harmonisch funktioniert. Die VAE sind nach wie vor ein Feudalsystem, in dem die eigene Bevölkerung kein Mitspracherecht besitzt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 130-131).

Der Haushalt der VAE stammt hauptsächlich aus den Öleinkünften (Abu Dhabi 75%, Dubai 25%) und den Einkünften aus der Gasproduktion. Mit einem Bruttosozialprodukt von durchschnittlich 26 000 US Dollar pro Person stehen die VAE an 12. Stelle der reichsten Staaten. Dubai gilt als das Handels- und Bankenzentrum der Emirate. Während in Abu Dhabi das meiste Öl gefördert wird, befindet sich in Sharjah ein Zentrum der Gasförderung. Die restlichen Emirate sind wirtschaftlich eher unbedeutend (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 131).

Das Emirat Kuwait:

Das Emirat Kuwait mit einer Fläche von 17 818 km² und 2,21 Millionen Einwohnern ist nach Saudi Arabien und den VAE ein weiteres Zentrum der Erdölproduktion. Politisch ist Kuwait ein

Feudalsystem, das nach eigener Verfassung die Bildung einer gewählten Nationalversammlung vorsieht. Jedoch hat nur ein kleiner Teil der Bevölkerung Wahlrecht. 65% der Bevölkerung sind Gastarbeiter und auf Grund des wachsenden Bedarfs an Arbeitskräften steigt der Anteil jährlich. Die Bevölkerung konzentriert sich überwiegend auf Kuwait-Stadt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 86- 87).

Das Königreich Qatar:

Der kleine Staat Qatar mit 11 437 km² besitzt eine Bevölkerung von nur ca. 600 000 Menschen und ist somit das bevölkerungsschwächste Land. Politisch gleicht Qatar, erst 1971 gegründet, einer absoluten Monarchie, obwohl sich die Verfassung selbst als demokratisch bezeichnet. Neben Saudi-Arabien hat man als einziges Land den Islam wahabitischer Ausrichtung als Staatsreligion. Qatar besitzt erhebliche Öl- und Gasreserven. Seinen Reichtum investiert der Staat in die Industrie und entwickelte sich somit zu einem der industriell am stärksten entwickelten Staaten am Golf. Die Hälfte der Bevölkerung lebt in der Hauptstadt Doha. Nur ca. 150 000 Menschen sind Staatsbürger, die Gastarbeiter bilden mit 450 000 die absolute Mehrheit in der Staatspopulation (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 118- 119).

Das Königreich Bahrain:

Mit nur 710 km² ist Bahrain mit Abstand das kleinste unabhängige Land der Halbinsel. Der Staat besteht aus einer Gruppe von Inseln in einer Bucht zwischen der Halbinsel Qatar und der Küste Saudi-Arabiens. Bahrain versteht sich seit 2002 als konstitutionelle Monarchie. Politisch und wirtschaftlich ist es Saudi- Arabien sehr verbunden. Die Ölproduktion Bahrains ist so gering, dass es nicht den OPEC- Staaten angehört. Die Förderung trägt aber erheblich zu den Staatseinkommen bei. Seit 1971 gehört Bahrain zu den großen Aluminium-Produzenten der Welt. Mit ca. 670 000 Einwohnern - davon ca. 400 000 Einheimische - sind Bahrain und Qatar die Länder mit der geringsten Einwohnerzahl. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung konzentriert sich auf die Hauptstadt Manama, die damit die kleinste Landeshauptstadt der Arabischen Halbinsel ist (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 102- 104).

1.4 Geschichte

Die bisher frühesten menschlichen Siedlungen der Arabischen Halbinsel fand man an der Ostküste Arabiens und Bahrains. Sie gehörten der Dilmun-Kultur an, etwa 4000 v. Chr. (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 30).

Die folgenden Jahrtausende siedelten die Menschen in einigen wenigen von Oasen begünstigten Orten oder zogen als Nomaden auf der Arabischen Halbinsel umher. An der Küste des Persischen Golfes entstanden kleine Handelsstandorte, die begünstigt von der Nähe des Persischen Reiches, im 3. Jahrhundert zu wachsen begannen (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 30).

In Südarabien bildete sich auf Grund der landwirtschaftlichen Voraussetzungen sehr früh ein gewisser Wohlstand. Von Damaskus bis zu Sanaa, der heutigen Hauptstadt des Jemens erstreckte sich die Weihrauchstraße, die sich für Jahrhunderte als wichtige Handelsroute etablierte (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 30).

Im siebten Jahrhundert begründete der Prophet Mohammed den Islam auf der Arabischen Halbinsel. Die Bewegung des Islams sollte binnen weniger Jahrhunderte die Welt von Westafrika bis Südostasien umspannen. Nach dem Tod des Propheten wurde das Kalifat eingeführt, das anfänglich noch den Sitz in der Stadt Medina hatte. Schon in der zweiten Hälfte des siebten Jahrhunderts wurde der Kalifatsitz in den heutigen Irak verschoben. Er sollte sich in der Folgezeit nie wieder auf der Arabischen Halbinsel befinden. Der Islam spaltete sich sehr früh in unterschiedliche Schulen auf. Durch den Streit um die rechtmäßige Führung entstanden zwei Hauptrichtungen des Islams: die Sunniten und Schiiten. Die Sunniten folgten den offiziellen Kalifen und bildeten gegenüber den Schiiten, die ihren eigenen geistigen Führer wählten, zahlenmäßig die Mehrheit. Auch auf der Arabischen Halbinsel zeichnete sich im Verlauf der Geschichte dieses Mehrheitsverhältnis ab (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 29).

Im Jahr 1225 wurde Maskat Handelszentrum am Persischen Golf. In den folgenden Jahrhunderten war diese Küste Arabiens begehrtes Objekt der großen Seefahrernationen. Im Jahre 1622 beendeten Perser und Briten die Vorherrschaft Portugals an der Straße von Hormuz. Auch Holland versuchte im 17. Jahrhundert auf den wichtigen Handelsstützpunkten am Golf Fuß zu fassen und errichtete einige Siedlungen. Das koloniale Geschehen war aber überwiegend auf den Besitz von Häfen begrenzt. Es kam zu keiner bemerkenswerten kolonialen Besiedlung (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 31).

In der Mitte des 18. Jahrhunderts wurde Abdul Wahab von der Familie Al Saud in Zentralarabien Schutz gewährt. Der religiöse Fanatiker verbreitete mit Hilfe des mächtigen Stammes seine „Reformideen“ des Islams auf der Arabischen Halbinsel. Sein Ziel war es, den Islam zur Einfachheit und Strenge zurückzuführen. Die Familie Al Saud hoffte durch die Verbreitung dieser puritanischen Variante des Islams, die Stämme zu vereinen. Schon Ende des 18. Jahrhunderts erhob sich die wahabitische Bewegung gegen das osmanische Kalifat, das sie im Krieg 1811 zunächst besiegte (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 31).

Ende des 18. Jahrhunderts entstand das Scheichtum Abu Dhabi. Des Weiteren gab Holland seine Siedlungen zu Gunsten Britanniens an der Golfküste auf. Im Jahre 1820 einigten sich die Scheichtümer mit der Großmacht Britannien auf den Verzicht der Piraterie und des Sklavenhandels. Im gesamten 19. Jahrhundert versuchten die Briten sich vertragstechnisch am Persischen Golf festzusetzen, um somit den Handel mit der gesamten Region bis Indien kontrollieren zu können (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 31).

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts meldete sich die Familie Al Saud und die wahabitische Bewegung mit der Eroberung der Oase Riad, der heutigen Hauptstadt Saudi-Arabiens, zurück. Und

als die osmanischen Machthaber auf Seiten des deutschen Reichs in den ersten Weltkrieg zogen, nützten die Stämme Arabiens mit Unterstützung Frankreichs und Großbritanniens ihre Chance, sich von der jahrhundertealten osmanischen Herrschaft zu befreien. Am Ende des ersten Weltkrieges räumten die türkischen Truppen die Arabische Halbinsel. Lange Zeit nach der Festlegung der Grenzen in Versailles entstand im Jahre 1932, nachdem die großen Grenzstreitigkeiten mit den Nachbarländern beendet worden waren, das heutige Königreich Saudi-Arabien (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 31).

Fast zeitgleich begann die erste Ölförderung am Golf im Süden von Bahrain. Am Ende der 30er Jahre wurden auch in Kuwait und Saudi-Arabien große Erdölvorkommen gefunden. Großbritannien versuchte durch die Übernahme der Hafenstadt Aden als Kronkolonie seinen Einfluss auf der Arabischen Halbinsel zu wahren. Auch das Emirat Kuwait stand lange unter britischem Einfluss und wurde erst Anfang der 60er Jahre unabhängig (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 32).

Im Jahre 1945 gründeten Saudi-Arabien, Ägypten und Jemen die Arabische Liga, um wirtschaftliche, politische und soziale Interessen auszutauschen. Erst Anfang der 70er Jahre entstanden aus den Scheichtümern des Persischen Golfes die Kleinstaaten Qatar, Bahrain und die Vereinigten Arabischen Emirate. Auch diese traten der Arabischen Liga bei. Auf Grund des ersten Golfkrieges zwischen Iran und Irak entstand 1981 das erste Bündnis zwischen den Staaten der Arabischen Halbinsel. Dieser „Gulf Cooperation Council“ (GCC) folgte der Vision einer „EU am Golf“ (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 32).

Auf Grund der monarchischen Strukturen fanden die Herrschaftswchsel in allen Ländern mit Ausnahme des Jemens innerhalb der Herrscherfamilie statt. Mit Ausnahme des Bahrain, der sich 2004 zur konstitutionellen Monarchie erklärte, änderten sich die politischen Systeme kaum. In den 90er Jahren stabilisierten sich auch die Verhältnisse im Jemen, der seit 1967 die einzige Demokratische Volksrepublik der Arabischen Halbinsel ist (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 32).

Seit den 70er Jahren und der Iranischen Revolution folgten zahlreiche kriegerische Auseinandersetzungen. Nach dem Iran-Irak-Krieg der 80er Jahre, kam es im Jahr 1990 zum Überfall des irakischen Diktators Saddam Hussein auf das Emirat Kuwait und infolgedessen brach der zweite Golfkrieg aus.

Seit dem Anschlag auf das World Trade Center in New York und dem folgenden Krieg der USA mit ihren Verbündeten gegen den „Terrorismus“ fürchten die Herrscher der Golfstaaten einen Wechsel der Machtverhältnisse. Denn zum einen ist man wirtschaftlich dem Westen, insbesondere der USA, sehr verbunden. Zum anderen ist es genau dieses verhängnisvolle Bündnis, das sie zur Zielscheibe von Terrororganisationen aus der eigenen Bevölkerung macht. 2003 erfolgten Anschläge in Riad, die 34 Menschen das Leben kosteten (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 45). Durch politische Passivität versucht man die schwierige Situation zwischen zwei Stühlen zu meistern. Oberste Priorität ist dabei der eigene Machterhalt.

1.5 Wirtschaft

Wirtschaftlich sind die Golfstaaten in erste Linie abhängig von der Erdölförderung. Das Kapital der Petrodollar wurde in den einzelnen Ländern teilweise mit unterschiedlichen Schwerpunkten investiert. Der Aufbau von Infrastruktur und Industrie war oberste Priorität. Die errichtete Industrie stand direkt oder indirekt mit dem geförderten Erdöl oder Erdgas im Zusammenhang. Seit den 70er Jahren sind auf Grund der wirtschaftlichen Lage die wichtigen urbanen Zentren sprunghaft gewachsen. Ohne den Rohstoffreichtum wäre eine derartige Entwicklung innerhalb weniger Jahrzehnte nicht möglich gewesen.

Nirgendwo auf der Erde wird Erdöl schneller und günstiger gefördert als auf der Arabischen Halbinsel. Der fossile Brennstoff prägte die Geschichte der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, als der Ölboom begann, die Wirtschaft der Golfstaaten anzukurbeln. Die zurzeit größten bekannten Erdölreserven liegen auf dem Gebiet der Arabischen Halbinsel. Insbesondere entlang des Persischen Golfes von Kuwait bis Oman lagern fast 50% der gesamten Ölreserven der Welt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 17).

Erdöl wird überall auf der Welt vermutet. Grundsätzlich findet man es an Orten, wo Sedimentgestein vorhanden ist. In den Hohlräumen des Sedimentgesteins lagerten sich vor Tausenden von Millionen Jahren abgestorbene Kleinstlebewesen und andere organische Reste der Ur-Meere ab. Diese wiederum bildeten einen Faulschlamm, der sich auf Grund des in der Tiefe herrschenden Sauerstoffmangels nicht zersetzen konnte und sich im Lauf der Jahrtausende durch sauerstoffunabhängige Bakterien in Kohlenwasserstofftropfen verwandelte. Durch tektonische Verwerfungen sammelten sich die entstandenen Öltropfen in Hohlräumen des Sedimentgesteins, von wo sie sich als Blasen unter Druckeinwirkung zu festen Gesteinsformationen bewegten und unterirdische „Seen“ bildeten. Die Plattenverschiebungen führten dazu, dass Erdölvorkommen sowohl am Land als auch in den Weltmeeren zu finden sind (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 17).

Vor ungefähr 100 Millionen Jahren sammelte sich eine sehr große Ölmenge auf ihrer unterirdischen Wanderung in der Region des Persischen Golfes. Der Grund dafür lag nicht nur im vorhandenen Sedimentgestein, sondern auch in einer winklig angelegten Gebirgsformation, die das weitere Versickern aufhielt. Bis zum heutigen Tag konnte keine Region auf der Welt gefunden werden, in der Öl in so großen Mengen nahe an der Erdoberfläche lagert. Begünstigt durch das Klima und die geografische Lage besaß die Golfregion von Anfang an große Vorteile gegenüber anderen Fördergebieten wie Alaska oder Sibirien (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 17).

Schon in den 30er Jahren wurde Öl in Bahrain und Saudi-Arabien gefunden, doch erst nach dem zweiten Weltkrieg setzte die Ölförderung in großem Maßstab ein. Die größten Erdölreserven besitzt Saudi-Arabien, das mit dem 240 km langen und 35 km breiten Ghawar-Revier im Osten am Persischen Golf das größte Erdölfeld der Welt besitzt. Auch das größte Offshore Erdölvorkommen liegt in saudiarabischem Hoheitsgebiet (vgl. Blume 1976, 267). Das Königreich Bahrain erhält dafür, dass es seine Ölförderung einschränkt, sicherheitspolitisch und finanziell Zuwendungen aus Saudi-

Arabien. Das kleine Emirat Kuwait besitzt verhältnismäßig große Ölvorkommen. Die Erdölfelder erstrecken sich vom Oman über den Persischen Golf, den Irak und Iran bis nach Georgien im Norden. Da Qatar neben Erdölvorkommen über das nach Russland zweitgrößte Erdgaslager der Welt verfügt, teilen sich der kleine Staat mit Kuwait, den VAE und Saudi-Arabien die Verfügungsgewalt über die weltgrößten Energiereserven (vgl. Zorn 2006, 14).

In den Vereinten Arabischen Emiraten setzte die Förderung des Erdöls Ende der 60er Jahre ein. Die größten Vorkommen fand man im Emirat von Abu Dhabi, das flächenmäßig über 80% der VAE einnimmt. In den 60er Jahren wurde auch in Dubai Erdöl gefunden. Abu Dhabi blieb aber, mit einer dreimal so hohen Förderung wie Dubai, größter Erdölproduzent. Dubai entwickelte sich bald auf Grund des wirtschaftlichen Aufschwungs durch den regionalen Ölboom zum Bankenzentrum der Emirate (vgl. Heck 2004, 32).

Wirtschaftlich nimmt Dubai heute eine Sonderrolle auf der Arabischen Halbinsel ein. Da man schon früh die Vorzüge einer freien Handelszone für sich erkannte, wurde das Emirat für viele ausländische Investoren aus steuerrechtlichen Gründen interessant. So gründeten beispielsweise Firmen des IT- Sektors ihren Firmensitz in diesem kleinen Emirat. Außerdem spielt erstmals der Tourismus als Wirtschaftszweig eine Rolle. Zahlreiche Hotels wurden errichtet, und auch wenn der Tourismus nicht die Haupteinnahmequelle darstellt, leistet er einen wichtigen Beitrag für das Stadtmarketing, das den Standort auf lange Sicht für Investoren aus aller Welt attraktiv machen soll. Dubai ist auf dem Weg sich zur ersten „Global City“ der Arabischen Halbinsel zu entwickeln.

Mit Ausnahme des Omans und Bahrains gehören alle Golfstaaten der OPEC an. Diese Allianz Erdöl fördernder Länder regulierte über lange Zeit durch Preisabsprachen den Ölmarkt. Anfang der 70er Jahre wurde das Erdöl erstmals als „Waffe“ eingesetzt, um den Westen auf die unrechtmäßige Besetzung arabischen Bodens durch Israel aufmerksam zu machen. Diese Aktion ging als Ölkrise in die Geschichte ein, die zeigte, wie sehr der Westen wirtschaftlich von den Golfstaaten abhängte. Heute produziert das Erdölkartell nur noch 50% des Welterdölmarktes, da Länder wie Russland und Norwegen der OPEC nicht beitraten (vgl. Heck 2004, 32).

Als Ende des Jahrtausends der Preis weltweit auf 11 US-Dollar pro Barrel sank, kürzten die Staaten der Arabischen Halbinsel die Förderung und stoppten damit den Preisverfall. Seit 2004 stieg der Preis auf 40 US-Dollar und veranlasste die OPEC–Staaten, auf Drängen der VAE die Fördermenge wieder zu erhöhen (vgl. Heck 2004, 32).

Die Erdölvorkommen sind begrenzt. In Dubai rechnet man noch mit etwa 40 Jahren Erdölförderung und in Qatar mit etwa 30 Jahren (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 119). Voraussichtlich noch innerhalb des 21. Jahrhunderts werden die Reserven zum größten Teil aufgebraucht sein. Mit dem Erdöl gehen auch die Erdgasvorräte langsam zu Ende. Die Industrie der Golfstaaten ist sehr auf die Verarbeitung der fossilen Brennstoffe ausgerichtet, so ist beispielsweise die Petrochemie ein wichtiger Industriesektor. Dieser Abhängigkeit versuchen die Golfstaaten schrittweise mit Investitionen in neuen Wirtschaftsbereichen zu entgehen. Das Emirat Dubai scheint in diesem

Zusammenhang eine Vorreiterrolle übernommen zu haben und dient vielen Golfstaaten als Vorbild, die eigene Wirtschaft neu auszurichten.

1.6 Gesellschaft

Im Laufe der geschichtlichen Entwicklung teilte sich die Bevölkerung der Arabischen Halbinsel in zwei Gruppen: die nomadisch lebenden Beduinen und die sesshaften Bewohner der Oasen.

Die Beduinen (arabisch Badu: Wüstenbewohner) zogen als Nomaden auf der Suche nach fruchtbaren Weideland umher und betrieben Handel mit den Oasenstädten. Ihre Lebensgrundlage war ihr Vieh, das sie mit Fleisch und Milch versorgte und ihnen zugleich als Handelsgrundlage diente (vgl. Microsoft Encarta 2001).

Die sesshaften Bewohner der Oasen lebten von Ackerbau und Viehzucht, die jedoch auf Grund des Klimas nur begrenzt möglich waren. Wichtigste Nutzpflanze war die Dattelpalme, die den Menschen, auf Grund ihrer lang haltbaren Früchte, als Lebensgrundlage diente. Zudem war sie eine der wichtigsten Handelsgüter mit den Nomaden und Karawanen. Die Oasensiedlungen finden sich sowohl im Landesinneren, als auch an der Küste. Küstensiedlungen lebten zudem vom Fischfang und wurden oft als Häfen zu wichtigen Handelspunkten. Voraussetzung für eine urbane Entwicklung war immer das Süßwasser, und somit konnten Siedlungen nur in der Nähe von Oasen existieren.

Beide Bevölkerungsgruppen trieben gegenseitigen Handel, der für beide Seiten von besonderer Bedeutung war. Doch trotz dieser Abhängigkeit vermischten sich beide Bevölkerungsgruppen kaum. Der Grund dafür lag in der strengen Segregation beider Gruppen. Eine Heirat war nur innerhalb des eigenen Stammes möglich.

Sowohl die Nomaden, als auch die sesshafte Bevölkerung konnten nur durch großen Familienzusammenhalt überleben. Die Gemeinschaft war von besonderer Bedeutung, um in dieser Umgebung existieren zu können. Die Familie als wichtigster Baustein der Gesellschaft ist bis zum heutigen Tag in der arabischen Kultur stark verankert. Sie ist die einzige Institution, an die Identität, Erfolg und Perspektiven jedes Individuums gebunden sind (Heck und Wöbcke 2005, 46).

Die Stammesstruktur ist immer stark hierarchisch aufgebaut. Mehrere Familien bilden dabei einen Clan, der sich wiederum mit weiteren Clans durch ein gemeinsames Bindeglied in einem Stamm vereint. Dieses Bindeglied ist ein gemeinsamer Vorfahre, der somit für die Blutsverwandtschaft der Clans steht. Diese große Stammesfamilie ist streng patriarchalisch organisiert und folgt einem gemeinsamen Stammesvater, dem Scheich. Dieser besitzt die wirtschaftliche und soziale Führung. Sein politischer Einfluss wird von seinem persönlichen Reichtum bestimmt, dabei spielt die Größe seines Stammes eine untergeordnete Rolle. Im Normalfall erbt der älteste Sohn die Stammesführung des Scheichs nach dessen Tod (vgl. Neuschäffer 2006, 31)

Territorial beanspruchen die Stämme jene Regionen, wo sich ihnen zugehörige Clans und Familien niederließen. Das führte unausweichlich zu nicht zusammenhängenden Stammesterritorien. Um das Einflussgebiet zu erweitern, heirateten Stammesführer Frauen aus anderen Stämmen. Wichtigstes Beispiel wäre hierfür Abdul Aziz Ibn Saud, der Staatsgründer Saudi-Arabiens, der durch seine zahlreichen Eheschließungen viele Stämme der Arabischen Halbinsel für seinen Staat gewinnen konnte (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 45). Die Polygamie war auch vor dem Islam Bestandteil der arabischen Gesellschaft. Die Religion des Islams begrenzte die Anzahl der zu heiratenden Frauen auf vier und verbesserte die Rechte der im patriarchalischen System unterdrückten Frau. Heute gibt es in den westlich orientierten Ländern wie den VAE eine Emanzipationsbewegung. In Saudi-Arabien ist nach wie vor eine sehr restriktive politische Haltung verantwortlich für die untergeordnete gesellschaftliche Rolle der Frau. Vom Fahrverbot bis zur Verweigerung staatlicher Positionen wird den Frauen die Teilnahme am öffentlichen Leben erschwert und die strikte Geschlechtertrennung realisiert (vgl. Neuschäffer 2006, 33).

Dies zeigt, wie sehr alte Traditionen auch heute in den Staaten der Arabischen Halbinsel weiterleben. Die heutige arabische Gesellschaft im Zeitalter der Technik ist noch relativ jung, und so erklärt es sich, dass die alten Stammesstrukturen immer noch erkennbar sind. Die politischen Systeme wuchsen aus diesen Strukturen, und so sind fast alle Staaten absolutistische Monarchien, in denen der mächtigste Stamm die Führung übernommen hat. Die Landvergabe fand in den Scheichtümern durch die territorialen Ansprüche der einzelnen Stämme statt. Der führende Stamm erkannte früh, dass nur durch gerechte Aufteilung des Reichtums in der Bevölkerung seine Macht sicher war.

Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden aus den Golfstaaten Länder mit moderner Infrastruktur. Nur eine Generation zuvor lebte man noch in den Jahrtausende alten Bevölkerungsgruppen der nomadischen Beduinen und der sesshaften Siedler in den wenigen Oasen. Das Erdöl katapultierte diese Gesellschaftsform über Nacht in das moderne Technikzeitalter. Da man nicht über das nötige Fachwissen und die nötigen Arbeitskräfte verfügte, strömten in kürzester Zeit Millionen von Gastarbeitern in die Golfstaaten, um den Ölreichtum für das eigene schnelle Glück zu nützen. Heute findet man Gastarbeiter aus mehr als 140 Ländern, die in den bevölkerungsschwachen Kleinstaaten die absolute Mehrheit der Bevölkerung bilden. Auf der gesamten Arabischen Halbinsel leben derzeit etwa 100 000 Europäer, die oft für Zweigstellen international operierender Konzerne arbeiten. Während Europäer und US-Amerikaner auf Grund attraktiver Gehälter und Steuervorteile in die Golfstaaten ziehen, füllen Massen aus Asien den unteren Dienstleistungssektor, um vor der Armut ihrer Länder zu fliehen. Wegen sprachlicher Vorteile besitzen arabische Einwanderer Vorzug in vielen Bereichen. Philippinische Immigranten und vor allem Inder und Pakistani übernehmen die Arbeiten des untersten Dienstleistungssektors (vgl. Neuschäffer 2006, 31-32).

Auch wenn die Arbeitsbedingungen hart und die Arbeitsverträge befristet sind, hält der Strom von Gastarbeitern an, die als Taxifahrer oder Bauarbeiter ihren zurückgebliebenen Familien in den Heimatländern die Existenz sichern. Ohne diese Millionen von Gastarbeitern wäre die Entstehung einer modernen Infrastruktur nicht möglich gewesen (vgl. Heck 2004, 44).

Die Gesellschaft änderte ihr Gesicht vor allem an den Orten, wo die Gastarbeiter, die so genannten „Expats“, absolute Mehrheiten bilden. Die kosmopolitische Ausrichtung wird aber stark begrenzt von der herrschenden Schicht, die keine politische Beteiligung der Gastarbeiter vorsieht. Die Einheimischen, die als „Locals“ bezeichnet werden, bewahren ihre arabische Kultur und bleiben unter sich. Die arabische Gesellschaft ist auf der einen Seite der eigenen Tradition stark verbunden, auf der anderen Seite erlaubt der plötzliche Reichtum einen modernen Lebensstil, der nach westlichem Vorbild konsumorientiert ist. Gegenwärtig verwischen sich oft die Grenzen, ob traditionell orientierte Araber nach westlichen Standards leben oder ob die eigene Tradition nur noch als Hülle dient, um den arabischen Stolz zu bewahren. Dieser spielt in der arabischen Gesellschaft eine übergeordnete Rolle. Ein offenes Bekenntnis zum westlichen Lebensstil wäre ein nicht ausgleichender Gesichtverlust und Verrat an der eigenen Kultur.

Durch die Segregation zwischen „Locals“ und „Expats“, die sich auch wiederum in Gruppen nach ihrer Herkunft aufteilen, entsteht ein sehr heterogenes Gesicht der gegenwärtigen Gesellschaft. Fest steht, dass diese Gesellschaft zukünftig auf die Probe gestellt wird. Kulturell verbindet die beiden Gruppen mit Ausnahme der Muslime und Araber unter den „Expats“ nur wenig. Da nur die gegenseitige wirtschaftliche Abhängigkeit als Basis des Zusammenlebens dient, wird sich auch in Zukunft am wirtschaftlichen Erfolg zeigen, ob die Attraktivität der Golfstaaten für Gastarbeiter anhält. Der Verlust größerer Teile der Bevölkerung durch das Abwandern von Gastarbeitern würde vor allem den Kleinstaaten am Golf große Schwierigkeiten bereiten. Saudi-Arabien ist in diesem Zusammenhang eine Ausnahme, da es seit einiger Zeit bemüht ist, die Zahl der „Expats“ zu reduzieren, um die eigene stark wachsende Bevölkerung vor der drohenden Arbeitslosigkeit zu bewahren. Diese Entwicklung ist aber in Qatar oder den VAE noch lange nicht abzusehen.

Die Arabische Halbinsel kann man grob in zwei Gesellschaftsformen aufteilen. Zum einen in die überwiegend traditionell geprägte Gesellschaft, in der die Einheimischen die Mehrheit der Bevölkerung ausmachen. Hier sind vor allem Saudi-Arabien, Jemen und Oman zu nennen. Diese Gesellschaften unterscheiden sich in ihrer größeren Ursprünglichkeit von Gesellschaften, die aus einer Mehrzahl von Ausländern bestehen, wie beispielsweise den VAE, Qatar oder Kuwait, deren Bevölkerung zum größten Teil von „Expats“ gebildet wird.

Die Mehrheit der Gastarbeiter besitzt nur auf wenige Jahre befristete Arbeitsverträge und es erfolgt somit ein ständiger Austausch von Arbeitskräften. Durch diese Situation kann keine wirkliche Identifikation der Gastarbeiter mit ihrem Arbeitsort entstehen. Zudem bevorzugen die Gastarbeiter mit ihresgleichen zu leben, und es gibt einen gewissen Grad der Segregation innerhalb ethnischer Gruppen. Somit ist das Bild einer kosmopolitischen Gesellschaft am Golf ein rein oberflächlicher

Eindruck. Es findet keine Synthese der verschiedenen Kulturen statt. Diese Gesellschaftsform des parallelen Zusammenlebens ist auch aus anderen Teilen der Welt bekannt, aber in dieser großen Dimension neu. Die traditionelle arabische Gesellschaft ist nur eine neben vielen anderen Parallelgesellschaften, die sich mit ihr den Ort teilen. Der Unterschied liegt in der Führungsgewalt, die sich ausschließlich in einheimischer Hand befindet und den Zuwanderern die vollständige Integration auf allen Ebenen des Systems verweigert. Auf diese Weise bestimmt sie alle Rahmenbedingungen dieser multikulturellen Gesellschaft, die in nur wenigen Jahrzehnten entstand und auf Grund ihrer großen Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung eine Zukunft voller Ungewissheit entgegen geht.

2 Die Stadt vor dem Ölboom: Die Oasenstadt

2.1 Oase als Ursprung

Die Arabische Halbinsel gehört zu einer der niederschlagsärmsten Regionen der Welt. Über Jahrtausende hinweg haben sich jedoch enorme Mengen von Grundwasser unterirdisch gesammelt. Dieses lagert überwiegend in großen Tiefen und nur an wenigen Stellen tritt es als Quellwasser an die Oberfläche. An diesen besonderen Orten entstehen die so genannten Oasen (griech. „oasis“: bewohnter Ort), die ihre eigene Flora und Fauna aufweisen. Neben der beschriebenen Quelloase gibt es die Grundwasser- und Flussoasen. Die Grundwasseroase entsteht, wenn Wasser in nicht allzu großen Tiefen gespeichert ist und durch Brunnen an die Oberfläche gelangt. Sie kann somit nur durch menschliches Eingreifen entstehen und ist kein alleiniges Produkt der Natur. Oasen können auch entlang von Flüssen vorkommen, wo auch im Falle eines oberflächlichen Austrocknens Wasser im Untergrund vorhanden ist (vgl. Microsoft Encarta 2001, Oase).

Die Menschen haben schon sehr früh begonnen, die Oasen für sich zu nützen und Landwirtschaft zu betreiben. Mit komplizierten Bewässerungstechniken wurden die landwirtschaftlichen Nutzflächen zum Teil erweitert. Ein Beispiel ist das „Falaj“-Bewässerungssystem in den Oasen Omans, wo über kilometerlange Galerien und eingeschlagene Rinnen das Wasser vom Gebirge und den Rändern der Wadis zu den Siedlungen und deren Anbauflächen geführt wird (Heck und Wöbcke 2005, 15).

Die Oasen waren die Zentren des Lebens und somit Ausgangspunkt aller Siedlungen der Arabischen Halbinsel. Die Nomaden nützten sie als Handelsplätze und die Karawanen als wichtige Versorgungsstellen. Alles menschliche Leben war abhängig von diesen wenigen Orten, die über die gesamte Arabische Halbinsel mit Ausnahme der großen Sandwüsten zu finden waren. So entstand eine Oasenkultur, die eine seit Jahrtausenden geformte und sich bedingende Einheit von Lebensform und Umwelt darstellt (Diener und Gangler 2003, 15).

Je nach Gegebenheit konnten Siedlungen unterschiedliche Größen erreichen. Die starke Abhängigkeit von der kargen Umwelt hat die Ausweitung stark begrenzt. Wichtigste Anbaupflanze war die Dattelpalme, deren Früchte durch ihren Nährstoffreichtum und ihre Haltbarkeit den Menschen als Lebensgrundlage dienten. Die Oasenbevölkerung tauschte ihre Produkte mit den umher ziehenden Nomadenstämmen, die wiederum ihre Ware zum Handel anboten. Nach dem Ölboom entwickelten sich einige Oasenstädte in Großstädte. Die einst bestimmende Oasenkultur wurde in wenigen Jahrzehnten in den Hintergrund verdrängt. An einigen Orten, wie beispielsweise im Oman oder Jemen, trifft man heute noch auf alte Oasenstädte, wie es sie bis zur Hälfte des 20. Jahrhunderts fast überall auf der Arabischen Halbinsel gab.

2.2 Aufbau der Oasenstadt

Die Siedlungsgröße wurde vor allem durch die Größe der Oase und ihre landwirtschaftlich nutzbare Fläche bestimmt. An der Küste dienten der Fischfang und der Seehandel als weitere wirtschaftliche Grundlage der Siedlungen. Generell waren es Landwirtschaft und Handel, die die Siedlungen entstehen ließen und am Leben erhielten. Durch die starke Abhängigkeit von der Umgebung waren Oasenstädte sehr ökonomisch angelegt und an die Umgebung angepasst. Unterschiedliche Stadturnisse sind somit in der Regel auf unterschiedliche äußere Gegebenheiten zurückzuführen. Im Allgemeinen gleichen sich die Oasenstädte und bilden einen Stadttyp, dessen Elemente sich nur geringfügig von Stadt zu Stadt unterscheiden. Die Oasenstadt der Arabischen Halbinsel liegt im islamischen Kulturkreis und ist somit auch dem islamischen Stadttyp zuzuordnen.

Stadtpolitisch übernahm jeweils der mächtigste Stamm die Führung. In einigen Fällen gehörte das gesamte Stadtgebiet einem Stamm. Wenn mehrere Stämme sich das Siedlungsgebiet teilten, konnten Auseinandersetzungen dazu führen, dass sich Stadtteile mit eigenem Wehrbereich entwickelten. Die Stammesstruktur prägte den gesamten Aufbau der Städte, in denen die einzelnen Clans unter sich blieben.

2.2.1 Strukturelemente

Grundvorgaben

Mit wenigen Ausnahmen besaßen alle Oasenstädte einen Befestigungsring, der die Stadt vor Angriffen feindlicher Stämme schützen sollte. Dieser bildete die Grenzen der Stadt und bestand in der Regel aus errichteten Mauern. Wichtigster Bestandteil der Befestigung war die Zitadelle. Diese Festung diente in vielen Fällen als Herrschaftssitz und ermöglichte dem Herrscher eine Flucht in zwei Richtungen. Oft gab es Wehrtürme, von denen aus die Umgebung überblickbar war. Eine weitere Grundvorgabe neben der Befestigung waren die Haupterschließungsstraßen, die sich im Zentrum der Stadtanlage trafen (Schrammel 1993, 17).

Zentrum

Am Kreuzungspunkt der Hauptachsen stand die Freitagsmoschee. Sie bildete als wichtigste öffentliche Institution den Kern der Siedlung. Die Größe der Moschee hing von der Zahl der Gläubigen ab, die sie zum Freitagsgebet besuchten. Mit zunehmender Einwohnerzahl wurde sie vergrößert und spiegelte somit die Siedlungsgröße wieder. Auch der Wohlstand einer Stadt war an der Moschee ablesbar, die neben dem Palast des Herrschers die auffälligste Architektur aufwies. Ihre Funktion war nicht nur auf die des Gebetortes beschränkt, sie war zugleich Treffpunkt und Diskussionsforum der Bevölkerung. Wichtige Angelegenheiten der Rechtsprechung wurden in der Moschee geregelt, die somit auch die Funktion eines Gerichtshofes übernahm. Des Weiteren war

ihr oft eine Koranschule angeschlossen, die meist die einzige Bildungseinrichtung der kleineren Oasenstädte war.

Die Moschee lag im Zentrum und bildete mit dem „Souq“ (arabisch: der Markt) das Zentrum allen öffentlichen Lebens. Das Gebäude der Moschee war in der Regel so errichtet, dass es weiter ausgebaut werden konnte. So wurde die vorgeschaltete Hofanlage oft großzügig bemessen, um bei steigender Einwohnerzahl eine Vergrößerung der Freitagsmoschee zu ermöglichen (Schrammel 1993, 17).

Rund um die Moschee und in den Hauptstraßen befand sich der Souq, der ausschließlich dem Zweck der Warenproduktion und des Warenhandels diente. Grundsätzlich war der Souq linear entlang der Durchgangsstraßen, die in der Regel keine Wohnbebauung aufwiesen, angeordnet. Die lineare Anordnung erleichterte die Parzellierung und damit die Vermarktung (Schrammel 1993, 17). In vielen Fällen war der Souq streng nach den unterschiedlichen Branchen aufgeteilt und besaß ein Eingangstor, das nach Ladenschluss abgeschlossen werden konnte. Der Souq bildete seit Jahrhunderten das Zentrum des gesellschaftlichen Lebens einer Oasenstadt. In größeren Städten gab es neben Schulen oder Universitäten, auch Krankenhäuser und Regierungsgebäude. Alle diese Institutionen waren im Normalfall zentrumsnah angeordnet. Öffentliche Plätze oder sogar Parkanlagen waren in den Oasenstädten weder im Zentrum noch in der übrigen Stadt zu finden. Die einzig größeren Platzanlagen lagen vor den Toren der Stadt und dienten dem Handel mit größeren Waren, zum Beispiel dem Viehhandel (Schrammel 1993, 19).

Stadtquartiere

Das Muster einer Moschee und eines Marktes am Kreuzungspunkt der Erschließungsachsen wiederholte sich im kleineren Maßstab in den Stadtquartieren. Die Moscheen dort waren kleiner und dienten dem täglichen Gebet. Die Märkte bestanden aus kleineren Läden für den täglichen Bedarf (Schrammel 1993, 17). In kleinen Oasenstädten besaßen die Stadtquartiere kein eigenes Zentrum.

Die Quartiere bestanden überwiegend aus Wohnbebauung, die streng nach außen abgeschlossen war. Jeder Clan bewohnte eine Häusergruppe, die je nach Gegebenheit dicht aneinander oder etwas lockerer angeordnet war. Diese Gliederung der Wohnquartiere nach Clans führte zu einer Segregation der Bevölkerung innerhalb der Stadt.

Die Wohnquartiere waren über ein hierarchisches Straßensystem erschlossen. Über die breiteren Durchgangsstraßen gelangte man in ein System von Nebenstraßen, von denen wiederum kleine Wege zu den einzelnen Häusern abzweigten. In der Regel besaßen diese Wege zu Beginn ein abschließbares Tor und endeten als Sackgassen im Zentrum der Häusergruppen. Durch die Hierarchie der Straßen und Wege wurden Fremde daran gehindert, die Wohnquartiere frei zu betreten (Schrammel 1993, 20).

Dieses Straßensystem folgte allerdings keinem geometrischen Raster, sondern ordnete sich der Umgebung und Bebauung unter. Das eng verwinkelte Netz aus Straßen und die geschlossene

Bebauung prägten die Stadtviertel und charakterisierten die Oasenstädte als introvertiert und verschlossen.

2.2.2 Zusammenfassung und Charakterisierung

Die Strukturelemente der historischen Oasenstadt bestanden aus den Grundvorgaben, die durch die Befestigungsanlage und die Erschließung gegeben waren, dem Zentrum aus Moschee und Souq und schließlich den abgeschlossenen Wohnquartieren. Friedhöfe und große Plätze für Viehmärkte befanden sich grundsätzlich außerhalb der Stadtmauern.

Eine geringe Anzahl von Stadtbausteinen, die sich auf das Notwendigste beschränken, kennzeichnet die Oasenstadt, deren Umfang oft über Jahrhunderte hinweg kaum zunahm. Durch die Befestigungsanlage verdichteten sich die Oasenstädte mit zunehmendem Bevölkerungswachstum zunächst im Inneren. Ein Wachstum über die Stadtgrenze hinaus wurde vermieden, da es entweder fruchtbares Ackerland kostete oder die Versorgung der Stadt mit Wasser erschwerte. Des Weiteren war die Verteidigung einer Stadt mit kleinerem Umfang leichter und eine Erweiterung der Stadtmauer gehörte zu den größten Investitionen.

Dies erklärt auch die Bedeutungslosigkeit öffentlicher Plätze, für die es keinen Raum in der ökonomischen Stadtstruktur gab. Die Orientierung der Häuser und der gesamten Stadt nach Innen lag in erster Linie an der lebensfeindlichen Umgebung, an die sich die Siedlungsweise über Jahrtausende anpasste. Sie war kein direktes Produkt aus der Zeit der Islamisierung. Lediglich die Moschee als Zentrum war eine Folge der Ausbreitung des Islams.

Die Oasenstadt ist ein Stadttyp, der sehr an seine Umgebung angepasst ist. Die dichte, geschlossene Bebauung und die verwinkelte Führung von Straßen und Wegen reduzieren die Beeinträchtigungen durch heiße, oft sandtragende Winde. Mauern, wie die der Befestigung, dienen als zusätzliche Windbarrieren am Rande der Siedlungen. Die Gebäude stehen dicht aneinander und beschatten sich somit gegenseitig. Auf diese Weise heizt sich die Bebauung nicht auf und die Wege sind vor der Sonne geschützt. In einigen Fällen werden Pergolen eingesetzt, um Straßen oder Gassen zu beschatten (Lauber 2003, 37). Alle Elemente dieses Stadttyps haben sich optimal an die extremen Gegebenheiten angepasst und haben es den Menschen ermöglicht, ein Leben in dieser kargen Region der Erde zu führen.

2.3 Architektur der Oasenstadt

Die in den Oasenstädten verwendeten Baumaterialien stammen fast immer aus der Region. Wichtigster Baustoff ist der Lehm, der in großen Mengen vorhanden ist. Entlang der Wadis und Bewässerungssysteme befinden sich in der Regel die größten Ablagerungen. Lehm ist ein

natürliches Verwitterungsprodukt aus den Gesteinsschichten der Erde. Sonne und Schlagregen trugen dazu bei, dass festes Gestein zu kleinen Körnern zermahlen wurde. Die Bestandteile des Lehms sind Ton, Schluff und Sand. Um den Lehm als Baustoff zu verwenden, wurde er zunächst schrittweise bearbeitet. Zunächst wurde er zerkleinert und anschließend mit Wasser und anderen Zusätzen vermischt. Die entstandene Masse ist viskos und wurde in der Regel mit Sand abgemagert um Risse beim Trocknen zu vermeiden. Oft wurden organische Zusätze wie Kuhdung hinzugefügt, um die Wetterbeständigkeit zu verbessern. Stroh verbesserte die Wärmedämmwirkung von Lehmbauten (Diener und Gangler 2003, 18).

Lehmmauern entstanden durch eine Aufschichtung von Hand geformten Kugeln. Bei dieser Technik wurde die Maueroberfläche noch im feuchten Zustand glatt gestrichen. Der Lehmsteinbau war eine Weiterentwicklung des Bauens mit Lehm. Der feuchte Lehm wurde dabei in Holzformen gepresst und getrocknet (vgl. Diener und Gangler 2003, 18).

Traditionelle Häuser bestehen in der Regel aus Lehmwänden, die wegen der statischen Eigenschaft des Materials, die kaum Zugbelastung zulässt, große Stärken von etwa 40 cm aufweisen. Nach oben nimmt die Wandstärke ab. Auch für den Bau von Decken wurde traditionell Lehm verwendet, der auf geviertelten oder halbierten Palmstämmen und Nebenträgern aus Matten von Palmästen den Abschluss der Decken bzw. des Daches bildet. Dabei erreicht die aufgetragene Lehmschicht Dicken von bis zu 30 cm. Das Dach weist denselben Aufbau auf und ist als begehbare Flachdach wichtige Nutzfläche des Hauses (vgl. Diener und Gangler 2003, 19).

Auf Grund seiner Eigenschaft, Feuchte schnell aufzunehmen bzw. abzugeben erzeugt der Baustoff Lehm eine nahezu konstante Feuchte in den Innenräumen und reduziert dadurch die gesundheitsgefährdende Feinstaubbildung. Zudem besitzt Lehm gute Dämmeigenschaften und schützt den Innenraum vor den großen Temperaturdifferenzen im Außenraum. Durch die Verdunstung der gespeicherten Feuchte herrscht auch bei heißen Außentemperaturen erträgliches Raumklima. In den kühleren Nächten gibt der Lehm, die tagsüber gespeicherte Wärme zeitversetzt an den Innenraum weiter. Eine 40 cm dicke Lehmwand besitzt einen U-Wert von $0,3 \text{ W/m}^2\text{k}$ und hat auf Seiten der Wärmedämmung große Vorteile gegenüber einer Betonwand, die mit einer Stärke von 24 cm einen U-Wert von $3,3 \text{ W/km}^2\text{k}$ besitzt (vgl. Diener und Gangler 2003, 19).

Durch unterschiedliche Maueröffnungen wird das Raumklima zusätzlich geregelt. Neben Fenstern gibt es besondere Be- und Entlüftungsöffnungen, durch sie strömt die aufgeheizte Außenluft knapp über den Fußboden in den Innenraum und steigt durch den Kamineffekt nach oben, wo sie aus weiteren Öffnungen ins Freie entweicht (Diener und Gangler 2003, 20). Diese Luftzirkulation führt zu einem angenehmeren Raumklima. Regional haben sich auf der Arabischen Halbinsel zum Teil unterschiedliche Lüftungssysteme entwickelt. Neben der beschriebenen Variante, die man in den Oasenstädten Omans findet, gibt es am Persischen Golf die so genannten Windtürme. Diese aus Persien stammende Variante verbessert das Raumklima durch bis zu 15 Meter hohe Türme mit 4 Kammern. Kühlere Luft strömt dabei durch zwei Kammern des Windturmes

in das Haus und zieht durch die beiden anderen Kammern wieder nach oben (vgl. Heck 2004, 90). Diese Beispiele zeigen wie sich die Architektur der Oasenstädte an die klimatischen Bedingungen der Region angepasst hat.

In Abhängigkeit vom Wohlstand der Besitzer besitzen die Wohnhäuser auch einen Innenhof. Der Hofhaustyp als Baustein der islamischen Stadt ist nicht immer der Regelfall. In größeren Städten entstand er unter anderem, um die Lichtverhältnisse in den Häusern, die dicht aneinander gebaut waren, zu verbessern. Kleinere Oasenstädte bestehen aus Hofhäusern und einfachen kubusartigen Gebäuden, die wiederum Häusergruppen mit Höfen bilden können. Die Geschossanzahl ist wiederum bestimmt von den Möglichkeiten und Bedingungen. In der Regel besitzen die traditionellen Lehmhäuser ein bis zwei Geschosse. Eine Ausnahme ist zum Beispiel die Oasenstadt Shibam im Jemen, die aus Häusern mit sieben bis acht Geschossen besteht (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 260).

Das Flachdach der Häuser wird bei jeder Geschosshöhe vollwertig genutzt und dient als privater Aufenthaltsbereich der Frauen. Hier wird gekocht, Datteln getrocknet und geschlafen. Eine bis zu zwei Meter hohe Attika schützt die Dachfläche vor Einblicken der Nachbarhäuser. Das Erdgeschoss ist der dunkelste Teil des Hauses, da sich aus statischen Gründen kaum Öffnungen zur Belichtung und Belüftung befinden. Es dient als Lager von Datteln und anderen Waren. Wichtigstes Geschoss ist das Obergeschoss, auf dem die Familie des Hauses wohnt. Vergitterte Fenster und Lüftungsöffnungen schaffen private Atmosphäre und ein erträgliches Raumklima (Diener und Gangler 2003, 20).

Die Grundrissorganisationen können sich von Region zu Region leicht unterscheiden. Generell sind die Wohnhäuser nach außen schlicht und bilden mit den umgebenden Häusern eine Einheit. Selbst die Moscheen haben in der Regel schlichte Fassaden. Diese Introvertiertheit und die große Bedeutung des Innenraums liegen in der Kultur und dessen Raumvorstellung begründet. Die Weite und Kargheit der umgebenden Landschaft führt psychologisch zum Wunsch der Geschlossenheit. Dies hat Auswirkung auf die Formensprache der Architektur, die sich nach Innen orientiert um den Menschen Schutz und Geborgenheit zu bieten. Gärten und Wasserflächen sind auf Grund der kargen Wüstenlandschaft Ausdruck von irdischen Wunschbildern.

In der Architektur treten diese überwiegend in Privatgärten auf. Öffentliche Parks waren der Kultur fremd, da es an Platz und Wasser mangelte. Die islamische Tradition führte zudem dazu, dass das familiäre Leben nur in privaten Räumen statt fand. Der Innenhof mit Garten war abgeschlossen und bot die erstrebte Privatsphäre. Nur wohlhabende Familien konnten sich derartige Gärten leisten. Der Wohlstand wurde hierbei nie nach Außen sondern stets nach Innen gezeigt. Da in der islamischen Religion jedes Element im Ganzen die gleiche Rolle spielt, kommt der Gleichheit eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund unterscheiden sich Fassaden alter Oasenstädte in der Regel nur in wenigen Details. Die einheitliche Architektur trägt zum geschlossenen Charakter der Oasenstädte bei.

2.4 Heutige Entwicklung der Oasenstadt

Die Oasenkultur prägte die Gesellschaft der Arabischen Halbinsel. Nach dem Einsetzen des Ölbooms transformierten sich einige traditionelle Oasenstädte in Großstädte. Mit hohem Energieaufwand wurden alle Faktoren beseitigt, die einst das Stadtwachstum begrenzt hatten.

Wichtigste Ursache des schnellen Wandels war die Ölförderung. So ist zum Beispiel im Jemen, der das einzige nicht Öl fördernde Land der Arabischen Halbinsel ist, ein deutliches Defizit in der Infrastruktur vorhanden. In den Ölboom-Regionen am Persischen Golf, aber selbst im noch ländlicheren Oman, haben sich die Städte innerhalb weniger Jahrzehnte von ihrer teilweise Jahrtausende alten Form getrennt. Ein neues, modernen Verkehrsmitteln angepasstes Straßensystem wurde angelegt. Durch die Möglichkeit Salzwasser zu entsalzen, wurde die Wasserversorgung mit erheblichem Energieaufwand möglich. Diese teure Infrastruktur drängte die traditionelle Lehmarchitektur in den Hintergrund. In den meisten Fällen verschwand sie fast vollständig aus dem Stadtbild.

Da die Oasenwirtschaft nicht mehr entscheidend für das Überleben der Menschen war und als unrentabel galt, wurde sie in vielen Fällen stark reduziert oder eingestellt. Viele kleinere Oasenstädte wurden, nachdem sie an Großstädte angeschlossen worden waren, zu Pendlerstädten. Im Fall von Oman lässt sich dieser Vorgang im Großraum der Hauptstadt Maskat nachweisen.

In der omanischen Oasenstadt Ibra, die heute ca. 25 000 Einwohner zählt, lassen sich schrittweise Transformationsprozesse feststellen. In der ersten Phase wurden die alten Ortskerne zugunsten eines neuen Zentrums aufgegeben. Dies führt zu einem Zerfall des alten Ortskerns, da der zeitliche Aufwand, die Lehmarchitektur in Stand zu halten, zu hoch ist. Die Wohngebiete im direkten Umfeld des neuen Zentrums sind zunächst in Selbstbauweise errichtet und folgen keiner gezielten Stadtplanung. In der zweiten Phase werden die traditionellen Ortskerne verlassen und am Rand der Oasenstadt neue Häuser errichtet. Die Eigentumsverhältnisse und die Wasserversorgung bestimmen die Standortwahl. Da es keine Planung gibt, entstehen die neuen Siedlungsflächen in einer Art Selbstbildungsprozess, in dem sich die Bebauung den Bedingungen anpasst. In der dritten Phase werden erstmals Planungen vorgenommen, die die Fläche der neuen Wohngebiete in der Umgebung des neuen Zentrums in Parzellen aufteilen. Dies geschieht auf der Basis eines geplanten Erschließungsnetzes. Die neu ausgewiesenen Wohngebiete verbinden sich in manchen Bereichen mit den Rändern des alten Ortskerns (vgl. Diener und Gangler 2003, 17- 18).

Generell kann man zwei verschiedene Entwicklungen in den ehemaligen Oasenstädten feststellen. Im Fall der großen Städte, die machtpolitisch oder wirtschaftlich eine Rolle spielen, wird die alte Oasenstadt vollkommen durch eine moderne Infrastruktur ersetzt. Nur noch Teile des alten Zentrums, wie beispielsweise der Souq und die Moschee, bleiben erhalten. Durch die fehlende Abhängigkeit von der Oasenwirtschaft entsteht ein neuer, stark expandierender Stadtyp, der kaum etwas gemein hat mit der alten traditionellen Stadt.

Im zweiten Fall sind es meist kleinere Oasenstädte, die sich auf Grund des Abzugs der Bevölkerung im Zerfall befinden. Da die Oase als wirtschaftliche Grundlage nicht mehr ausreicht, pendeln viele Einwohner in die nächstliegenden Großstädte. Der alte Kern der Oasenstädte und seine Lehmarchitektur sind oft nicht mehr bewohnt, da er den Ansprüchen nicht genügt und wegen den verwinkelten engen Straßen dem Autoverkehr meist nicht erschlossen werden kann. Die Folgen sind ein vereinzelter Umbau der Lehmarchitektur in Betonbauten, wo ein Kraftfahrzeugzugang möglich ist, und ein verstärkter Bau neuer Siedlungen am Rand der alten Stadt.

Die neuen Stadterweiterungen dehnen sich im Gegensatz zu den ökonomisch angelegten historischen Oasenstädten stark in die Fläche aus. Die Besiedlung ist in der Regel spontan und folgt keiner bewussten Planung. In einigen Fällen entstehen geplante Siedlungen an Verkehrswegen, die zu Großstädten führen. Diese sind vollkommen abgelöst von der alten Oasenstadt und bilden mit der verlassenen Lehmstadt und den spontanen Siedlungsgebieten eine Agglomeration, die kein gemeinsames Zentrum oder andere verbindende Elemente besitzt (vgl. Ribbeck 2003, 24). Die ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzflächen werden oft nicht mehr kultiviert und im Falle der omanischen Oasenstadt Nizwa kam es zu einer Zersiedelung der einst großen Palmenhaine. Die neue Wohnform besteht aus frei stehenden Häusern auf relativ großen ummauerten Grundstücken. Auf Grund dieser Typologie ist der Flächenverbrauch enorm und die Siedlungsdichte gering. Dies bedeutet eine aufwendige Infrastruktur und einen hohen Wasser- und Energieverbrauch (vgl. Ribbeck 2003, 24).

Die einzige Möglichkeit, den totalen Zerfall der historischen Oasenstadt zu verhindern, scheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Tourismus. Wie der Fall Oman zeigt, erkennt man den Wert des historischen Erbes als touristische Attraktion und beginnt sich von Regierungsseite gegen den Zerfall einzusetzen. Die ursprüngliche Oasenstadt wird zukünftig kaum noch zu finden sein. Das liegt in erster Linie am wirtschaftlichen Wandel. Der Ölboom und seine Folgen haben die Jahrtausende alte Oasenwirtschaft abgelöst und die Ansprüche der Bevölkerung an ihren Lebensstandard grundlegend verändert.

II Stadtanalyse

A Riad- Megastadt in der Wüste

Riad ist die Hauptstadt Saudi-Arabiens und mit etwa 4,3 Millionen Einwohnern mit Abstand die größte Stadt der arabischen Halbinsel. Im Gegensatz zu den Millionenstädten am Persischen Golf liegt Riad im Landesinneren und nicht an der Küste. Die Stadt hält den Weltrekord für das schnellste Wachstum. Seit der Staatsgründung 1932 und der Ernennung Riads zur Hauptstadt ist die Bevölkerungszahl um das 200fache und die Stadtfläche um das 1000fache angestiegen (ADA Report 2005, 18). Dieses spektakuläre Wachstum fand vor allem nach 1950 statt, als die Ölförderung Saudi-Arabien zu einem der reichsten Staaten der Welt machte.

Saudi-Arabien ist das konservativste aller arabischen Länder. Es besitzt keine geschriebene Verfassung, kein Parlament, keine Parteien und keine Gewerkschaften. Wahlen finden nicht statt und die Presse hat ausschließlich stabilisierende Funktion. Frauen unterliegen zusätzlichen Einschränkungen. Saudi-Arabien bezeichnet seine Staatsform als „islamische arabische Monarchie“. Der König fungiert als absoluter Herrscher, oberster Richter und geistliches Oberhaupt. Die dynastische Nachfolge ist erblich an die Familie Al Saud gebunden (Heck und Wöbcke 2005, 46).

Der Sitz der königlichen Familie war seit 1902 die Stadt Riad, die somit schon vor der Staatsgründung Anfang der 30er Jahre wichtiges politisches und gesellschaftliches Zentrum war. Die Stadt Riad und ihre gesamte Entwicklung ist sehr stark mit der Geschichte des Stammes Al-Saud verknüpft, der die einstige Oasenstadt zur Hauptstadt und zum Verwaltungszentrum des Landes ausbauen ließ.

1 Geografie und Klima

Die Stadt liegt im östlichen Teil des zentral-arabischen Hochlandes, dem Nedschd-Plateau, unter 24°38´ nördlicher Breite und 46°43´ östliche Länge. Wie der größte Teil der Arabischen Halbinsel, so gehört auch das Nedschd-Plateau dem großen afroasiatischen Trockengürtel an. Es handelt sich um eine vegetationsarme Steinwüste, der stellenweise Sand und Dünenfelder auflagern. Die durchschnittliche Meereshöhe des Plateaus von 1000 m üNN – Riad liegt in einer Höhe von 611 m üNN – bedingt ein trockenes subtropisches Höhenklima typisch kontinentaler Ausprägung (Pape 1977, 15).

Gegen Norden neigt sich das Hochland zur Wüste Nefud, nach Osten über die Ad Dhana zum Persischen Golf und gegen Süden zum „Leeren Viertel“, der Wüste Rub al Khali. Im Westen wird es durch die Randgebirge des Roten Meeres begrenzt. Tiefe canonartige Wadis teilen das Kalkplateau in zahlreiche Tafeln. Diese prägen die topografische Situation der Stadt, die im Mündungswinkel

zweier Wadis liegt. In nordwestlich-südöstlicher Richtung verläuft im Westen der Stadt das Wadi Hanifah, das sich unmittelbar südlich der Stadt zu einer flachen Mündung öffnet. An dieser Stelle mündet das Wadi Batha von Norden kommend in einem spitzen Winkel ins Haupttal. Dieses flachausgebildete Wadi teilt die Stadt in eine Ost- und eine Westhälfte. An seinem Westufer liegt der Altstadt kern. In einer Tiefe von 24 Metern führen beide Wadis ergiebige Grundwasservorkommen, die für die Entstehung und Entwicklung der Stadt notwendige Voraussetzung waren (Pape 1977, 15).

Neben der zentralen großräumlichen Position ergibt sich für Riad auch eine günstige verkehrsgeografische Lage. Diese wird aber durch zwei Fakten relativiert. Zum einen sind die Entfernungen zu den eigentlichen ökonomischen Zentren des Landes am Persischen Golf mit 600 km und zu den Aktivräumen am Roten Meer mit ca. 1200 km sehr weit. Zum anderen liegt die Stadt in einer sehr menschenarmen Umgebung. Die wenigen umgebenden Siedlungen sind Oasen, deren Lage und Existenz von dem Grundwasservorkommen der Wadis abhängen (Pape 1977, 15).

Das Klima der Stadt ist gekennzeichnet durch geringen Niederschlag und hohe Temperaturunterschiede. Der kälteste Monat ist der Januar, wobei die durchschnittliche Temperatur im Winter bei 11°C liegt. Im Sommer beträgt die durchschnittliche Temperatur 42°C und der Juli ist in der Regel der heißeste Monat. Der unregelmäßige Niederschlag fällt in den Monaten November bis Mai. Auf Grund der zentralen Lage, den wenigen Wasserflächen und Niederschlägen ist das Klima sehr trocken. Die Luftfeuchtigkeit beträgt durchschnittlich 47% im Winter und 19% im Sommer (ADA Report 2005, 16).

2 Stadtentwicklung

2.1 Von der Oase zur Hauptstadt

Die Stadt Riad ist einst aus der Oasenstadt Hajr entstanden. Diese hatte bereits eine Befestigung und galt seit dem 6. Jahrhundert als wichtiges Handelszentrum der Region. Sie lag auf dem Kreuzungspunkt zweier Karawanenwege. Der eine führte von Südarabien in Richtung des Persischen Golfes und der andere von den Häfen Bahrains zum Roten Meer. Noch im 11. Jahrhundert blühte die befestigte Oasenstadt, deren Niedergang sich im 15. Jahrhundert abzeichnete. Eine Trockenperiode im 16. Jahrhundert ließ schließlich nur eine Anzahl von kleineren Dörfern zurück (vgl. Pape 1976, 16).

Im 18. Jahrhundert wurde die kleine Agglomeration von Siedlungen erstmals Riad genannt. „Er Riad“ bedeutet „Die Gärten“. Der Ursprung des Namens ist zurückzuführen auf den grünen Pflanzenteppich, der nach der Regenzeit auftrat und die Wüste kurzzeitig grün färbte. Der Name ist zudem ein Hinweis auf die relative Fruchtbarkeit der Oase Riad (vgl. Pape 1976, 17).

Das Jahr 1730 gilt als das Gründerjahr der Stadt Riad, das zu dieser Zeit das erste Mal Hauptstadt und geistiges Zentrum der Wahabiten wurde. Der Wahabismus war eine reformistische Glaubensbewegung, die den Islam auf Einfachheit und Strenge zurückführen wollte. Die Bewegung geht zurück auf Abdul Wahab (gestorben 1787). Dieser wurde vom Stamm Al Saud aufgenommen, um mit seiner Hilfe die Stämme zu vereinen und diese für die eigene Politik zu gewinnen. Der Sitz des Stammes Al Saud und somit die Hauptstadt der Wahabiten musste 1738 von Riad in das 20 km entfernte Diriyah verlegt werden. Am Anfang des 19. Jahrhunderts wurde die wahabitische Bewegung unter Führung des Stammes Al Saud von den osmanischen Besatzern niedergeschlagen und in den Norden abgedrängt (vgl. Pape 1976, 17).

Erst im Jahr 1902 gelang es Abdul Aziz Ibn Saud, die Stadt Riad für seinen Stamm zurückzuerobern. In den folgenden Jahrzehnten verfolgte der als „Ibn Saud“ in die Geschichte eingegangene Abdul Aziz mit harter Konsequenz eine Einigung Arabiens. 1921 umfasste der Wahabitenstaat das heutige Staatsgebiet Saudi-Arabiens. Auf Grund von innen- und außenpolitischen Schwierigkeiten wurde das Königreich Saudi-Arabien offiziell erst im Jahr 1932 gegründet. Die Stadt Riad als Stammessitz der Saudis wurde infolgedessen offiziell Hauptstadt (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 53).

Riad spielte als Kreuzungspunkt von Karawanenwegen und als Hauptstadt der Region Nedsch schon seit seiner Gründung eine überregionale Rolle. Seit seiner Ernennung als Landeshauptstadt wurde es kontinuierlich zum Verwaltungszentrum eines streng zentralistisch ausgerichteten Staates ausgebaut.

Die Stadtentwicklung war immer an politische Ereignisse gekoppelt. Auf Grund der wechselnden Machtverhältnisse und Kämpfe konnte die Stadt bis 1930 nicht aus der 1750 errichteten Befestigung herauswachsen. Zudem erzwang die wahabitische Lehre eine strenge Isolation nach Außen. So war Riad lange Zeit von technischen Neuerungen unbeeinflusst.

Noch bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts wurde traditionell mit Lehm gebaut. Die Lehmarchitektur der Region Nedsch hat einige besondere Charakteristika, wie Zinnen auf den Attikas der Flachdächer, Wandreliefs und dreieckige Lüftungsöffnungen. In der Grundrissplanung wurde die Geschlechtertrennung so realisiert, dass es unterschiedliche Eingänge und Räume für Männer und Frauen gab. Die Wohnhäuser besaßen in der Regel maximal zwei Stockwerke (Ragette 2003, 201).

Das alte Riad war aufgebaut wie eine alte Oasenstadt, mit Freitagsmoschee, Souq und Herrscherpalast im Zentrum. Die gesamte Stadt war durch einen 8 Meter hohen Befestigungsring geschützt. Der so genannte Al Masmak Palast war nahe der Freitagsmoschee errichtet und durch eine Brücke mit ihr verbunden. Wie üblich befand sich an den größeren Strassen ein Souq. Die Wohnviertel waren durch ein System von engen verwinkelten Straßen und Sackgassen erschlossen. In den 20er Jahren begann man Verwaltungsgebäude in der unmittelbaren Umgebung des Zentrums zu errichten (vgl. Al Hathloul 2003, 1).

In den folgenden Jahrzehnten kam die entscheidende Wende in der Stadtentwicklung. Die Stadt begann sich über den Befestigungsring hinaus auszudehnen. Von 1900 bis 1920 stieg die Bevölkerung von 5000 auf 19000 Einwohnern an (vgl. Pape 1977, 18).

2.2 Entwicklung bis Mitte des 20. Jahrhunderts

Um 1930 wuchs die Stadt vorwiegend in nördlicher und westlicher Richtung über die Umwallung hinaus. Zunächst waren es nur Wohngebiete, die sich in großer Geschwindigkeit am nördlichen Stadtrand ausbreiteten. In den 30er Jahren folgten das erste Krankenhaus und eine Schule für die Söhne des Königs. Im Jahre 1944 wurde die erste Volksschule errichtet (Pape 1977, 18).

Im Jahr 1939 wurde Saudi-Arabien in 13 Emirate gegliedert. Riad und die umliegende Region des Nedschd waren eines davon (vgl. Garba 2003, 599).

In einer Entfernung von etwa 2 km vom Zentrum entstand 1940 mit dem großen Lehmpalast von Al Murabaa eine neue königliche Residenz im Norden. Insgesamt umfasste das Areal des neuen Palastes 16 Hektar. In Folge des Palastbaus nahm das Stadtwachstum in Richtung Norden zu. Erstmals wurden drei neue Technologien eingeführt. Neben der Anbindung an ein Straßennetz wurde der Palast an eine Abwasserentsorgung und an Elektrizität angeschlossen. Die eigentliche Palastarchitektur war traditionell und man verwendete nach wie vor Lehm als wichtigsten Baustoff. Die technologischen Neuerungen waren lange Zeit der königlichen Familie vorbehalten und führten in den 40er Jahren zu keinem einschlagenden Wechsel in der Architektur (vgl. Al Hathloul 2003, 3).

Die Verlagerung der Residenz brach erstmals die städtebauliche Tradition, in der Palast, Moschee und Souq das Stadtzentrum bilden. An Stelle des alten Palastes traten die Gebäude des Gouverneurs und der Justiz, so dass die gewachsene Funktionseinheit in neuer Form entstand (Pape 1977, 18).

Die ersten beiden Jahrzehnte nach der Staatsgründung waren gekennzeichnet von einem hohen Bevölkerungswachstum und einer großen flächenhaften Ausdehnung auf Grund der zunehmenden Bedeutung der Stadt. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts fand aber kein durchgreifender Wandel, weder im formalen Bild noch im funktionalen Gefüge, statt. Saudi-Arabien blieb bis in die 50er Jahre ein armer Wüstenstaat, dessen einzige nennenswerte Einnahmequelle die Steuern der Pilger zu den heiligen Stätten des Islams waren (Pape 1977, 18).

2.3 Die 50er und 60er Jahre im Zeichen des einsetzenden Ölbooms

In den 50er Jahren leitete die steigende Ölförderung einen entscheidenden Wandel in der Stadtentwicklung Riads ein. In einer relativ kurzen Zeitspanne wurde die arabische Gesellschaft mit

der Moderne konfrontiert. Der plötzliche Reichtum veränderte das Gesicht Riads grundlegend. Um Riad weiter auszubauen, musste vor allem die Wasserversorgung abgesichert sein. In den 50er Jahren lösten Leitungen aus dem Wadi Hanifah die Versorgung mit einfachen Brunnen ab (vgl. Pape 1977, 19).

Die nächste wichtige Maßnahme war das Anbinden der Stadt an ein Verkehrsnetz. So entstand 1951 die erste Eisenbahnlinie, die Riad mit dem Erdölhafen Dammam am Persischen Golf verband. Zeitgleich begann man mit dem Bau der die gesamte Arabische Halbinsel durchquerenden Transkontinentalstraße mit einer Länge von etwa 2000 km. Sie wurde 1967 fertig gestellt und verbindet seitdem die wirtschaftlichen, administrativen und geistigen Zentren des Landes. Mit dem Bau des ersten Flughafens im Jahr 1953 wurde Riad an das internationale Flugnetz angebunden (vgl. Pape 1977, 20).

Ebenfalls im Jahr 1953 wurden sämtliche Ministerien aus Jeddah nach Riad verlegt, so dass sich die Stadt im Laufe der 50er Jahre immer mehr zum administrativen Zentrum Saudi-Arabiens entwickelte. In der Folgezeit wurden Krankenhäuser und Schulen errichtet, die erste Universität entstand im Jahr 1961. Im Zuge der Modernisierung wurde 1954 die Stadtmauer beseitigt. Der alte Stadtkern wurde als Geschäftsviertel ausgebaut (vgl. Pape 1977, 20).

Ein Palastbau in Al-Nasriyah, der 1950 erstmals als Stahlbetonbau errichtet wurde, führte zu einem entscheidenden Wandel in der, bis zu diesem Zeitpunkt, traditionell geprägten Architektur. In den folgenden Jahren wurden moderne Bauweisen immer häufiger verwendet (vgl. Al Hathloul 2003, 2).

Da alle Ministerien des Landes nach Riad umzogen, wurden viele neue Verwaltungsgebäude in neuer Bauweise entlang der Flughafenstraße errichtet. Auf Grund des steigenden Bedarfs an Wohnhäusern für die zugezogenen Beamten und ihren Familien entstand das Al-Malaz Projekt. Das neue Wohnviertel, das später das „neue Riad“ genannt wurde, entstand 4,5 km nordöstlich vom Stadtzentrum auf der östlichen Seite der Flughafenstraße. Es umfasste eine Fläche von über 500 Hektar und bestand aus 750 Wohnhäusern und drei größeren Wohnblocks. Diese Wohnblocks waren eine Neuheit für Riad. Das Leben in Wohnungen war der Bevölkerung Riads bis zu diesem Zeitpunkt fremd. Neu waren auch die frei stehenden Wohnhäuser, die auf größeren Grundstücken gebaut wurden und durch hohe Mauern gegen Sicht geschützt waren. Dieser neue Typ sollte in den nächsten Jahren die traditionellen Hofhäuser immer mehr ablösen. Das Al-Malaz Projekt war auch eines der ersten geplanten städtebaulichen Großprojekte und somit neu für eine Stadtentwicklung, die bis dahin relativ unkontrolliert war (vgl. Al Hathloul 2003, 4).

Ein weiteres Großprojekt war der Ausbau des Ortes Al-Nasriyah, wo zahlreiche neue Residenzen der königlichen Familie entstanden. Zusammen mit den Verwaltungsgebäuden entlang der Flughafenstraße und dem Al-Malaz Projekt bildete dieser Ausbau einen Wegweiser für die zukünftige städtebauliche Entwicklung. Insbesondere das moderne Straßennetz sollte in kürzester Zeit die verwinkelten Wege und Sackgassen ersetzen. Die 50er Jahre kennzeichnen somit eine

Abkehr von dem traditionellen Städtebau, so wie von der traditionellen Lehmarchitektur, die durch Anwendung moderner Baustoffe ersetzt wurde.

Der hohe Bevölkerungsanstieg von 82 000 Einwohnern im Jahr 1950 auf über 160 000 Einwohnern im Jahr 1960 und etwa 300 000 Einwohnern Ende der 60er Jahre führte zu einem erhöhten Flächenbedarf, der auf Grund der neuen Bauweise zusätzlich stieg (vgl. Pape 1977, 20). Neben dem Anstieg der einheimischen Bevölkerung strömten auch immer mehr Gastarbeiter, vorwiegend aus den arabischen Nachbarländern wie dem Jemen, ins Land, um sich am Aufbau zu beteiligen. Diese Gastarbeiter lebten zum Teil in Wohnblocks, die seit dem Ende der 50er Jahre verstärkt gebaut wurden. Einer der ersten sechsstöckigen Wohnblocks wurde 1959 errichtet. Dabei war es von besonderer Bedeutung, dass die Höhe des Gebäudes die Privatsphäre der Nachbargebäude nicht verletzt, da im islamischen Kontext keine Einsicht in die Höfe der in der Regel nur ein- bis zweistöckigen Wohngebäude erlaubt ist (Al Hathloul 2003, 4). Der Bau von höheren Nachbargebäuden war aus rechtlicher Sicht so erschwert, dass sich Riad flach mit erhöhtem Flächenverbrauch ausdehnte. Gelenkt wurden die Entwicklungen dieser Zeit, so weit möglich, von einem nationalen Stadtbauamt (vgl. Pape 1977, 20).

In der Folge der wirtschaftlichen Entwicklung entstanden auch soziale Unterschiede je nach Einkommensklasse. Die wohlhabenderen Gesellschaftsschichten lebten vorzugsweise in freistehenden Villen mit Ummauerung. Zu Beginn des Gastarbeiterzustroms gab es in Riad noch keine Segregation zwischen Einheimischen und Gastarbeitern, da diese Situation für eine Gesellschaft, die über Jahrhunderte ethnisch homogen war, vollkommen neu war. Lediglich die Höhe der Miete oder der Bodenpreis führte zu einer Art Segregation, die aber nicht direkt die Herkunft, sondern nur die Einkommensklasse betraf. Die Grundstückspreise stiegen im Laufe der 60er Jahre auf Grund von Spekulationen und dem nicht anhaltenden Stadtwachstum dramatisch an. Die Kluft zwischen Arm und Reich hielt sich aber auf Grund des großen wirtschaftlichen Reichtums noch immer in Grenzen (vgl. Al Hathloul 2003, 4).

2.4 Die Stadt Riad am Ende der 60er Jahre

Am Ende der 60er Jahre besaß Riad noch keine administrative Grenze. Der dicht bebaute Altstadt kern unterschied sich deutlich von den neuen Siedlungsgebieten. Generell kann man das Stadtgebiet in dieser Entwicklungsphase nach zwei Hauptmerkmalen gliedern. Zum einen in das Gebiet mit Sackgassengrundriss und zum anderen in das Gebiet mit Schachbrettgrundriss (Pape 1977, 29).

Der Sackgassengrundriss ist ein typisches Charakteristikum einer islamisch-orientalischen Stadt. Seine Struktur ist regellos und kennzeichnend für die traditionellen Wohngebiete. Der erschlossene Haustyp ist das Hofhaus mit einer durchschnittlichen Größe von 10 x 12 m und einer Gebäudetiefe

von 3 - 4 m. Die einzelnen Häuser wurden ohne vorgegebene Fluchtlinie aneinandergereiht, und so entstand ein verwinkeltes System aus Gassen und Strassen (Pape 1977, 31).

Die Regellosigkeit war aber nicht das einzige Bauprinzip. Im Fall von Riad kann man vier weitere Prinzipien feststellen. Eines ist die haufenartige Anordnung von Häusern um einen rechteckigen Platz. Neben diesem Haufenprinzip gibt es das Achsenprinzip, bei dem eine Achse die Sicht auf eine Moschee frei gibt. Die Moschee bildet dabei den optischen Abschluss. Das dritte Prinzip ist das Radialprinzip. Es kennzeichnet die Situation, wenn Moschee und Vorplatz frei im Zentrum des Teilraums liegen, worauf die Gassen radial zulaufen. Das letzte festzustellende Prinzip ist das Blockprinzip, bei dem die Moschee und die umliegende Wohnbebauung nahezu rechteckige Blöcke bilden (Pape 1977, 31).

Der Altstadt kern von Riad wird zum größten Teil durch ein System von Gassen in Blöcke zerlegt. Diese nehmen in Richtung der Randbezirke immer mehr die Form von Streifen an. Diese Bebauung entstand erst nach 1930 und kennzeichnet den Übergang zum Schachbrettgrundriss, da sie keine verästelte Erschließung aufweist. Innerhalb dieser neuen Struktur sind rechteckige Plätze für öffentliche Gebäude, hauptsächlich Moscheen, eingebettet (Pape 1977, 31).

Das alte Stadtzentrum umfasst ca. 35 ha, was im Vergleich zu anderen islamischen Städten, wie beispielsweise Damaskus mit einer Fläche von ca. 135 ha, relativ klein ist. Nach dem Überwinden der Stadtmauer in den 30er Jahren blieb die Architektur lange Zeit traditionell. Die neuen Siedlungen verdichteten sich aber nicht und es entstand keine enge verwinkelte Erschließung, die von diesem Zeitpunkt an nur noch im Gebiet des Altstadt kerns zu finden ist (vgl. Pape 1977, 33).

Seit die Stadt vom Wadi Batha aus, an dessen westlichem Ufer sie entstand, verkehrsmäßig erschlossen wurde, war das alte Zentrum über kurze Zufahrtswege verbunden. Um die Erschließung für den Verkehr zu ermöglichen, wurden große geradlinige Durchbruchstraßen, die in Form von Schneisen den gewachsenen Grundriss durchziehen, gebaut. Von diesem Zeitpunkt an entstand der Schachbrettgrundriss, der sich im Vergleich zum Sackgassengrundriss durch ein geometrisch exakt geführtes Straßensystem auszeichnet. Die Straßen verlaufen in der Regel orthogonal zueinander. Die Häuser stehen frei auf dem Grundstück, sind individuell gestaltet und in Ziegelbauweise erstellt. Der Innenhof wurde aufgegeben und durch einen Außenhof mit hohen Sichtschutzmauern ersetzt (Pape 1977, 38).

Der Schachbrettgrundriss tritt in der Regel als geschlossener Komplex auf. Er entstand entweder als Folge neuer geplanter Siedlungen oder auf Grund der Durchbruchstraßen, die die innere Struktur des alten Straßensystems auflösten. Es entstand ein neues Netz von Straßen, das sich nur teilweise an der vorhandenen Straßenführung orientierte. Die neu erschlossenen Felder waren rechteckig und wurden im Laufe der Zeit zum Schachbrettgrundriss umgebaut. Diese Umwandlung fand vor allem seit dem Ende der 50er Jahre verstärkt statt (vgl. Pape 1977, 38).

Die Neubaugebiete wurden grundsätzlich mit dem Schachbrettgrundriss geplant. So entstand im Norden der Stadt ein großes Neubaugebiet mit Schachbrettgrundriss in einem System radial

verlaufender Straßen. Die Lage zwischen Stadtzentrum und den Ministerien auf der Westseite der Flughafenstraße mag die radiale Form beeinflusst haben. Das Wohngebiet war der höheren Einkommensklasse vorbehalten (vgl. Pape 1977, 39).

Mit einer durchschnittlichen Geschosshöhe von nur 1,3 im Jahr 1968 war Riad eine der „flachsten“ Städte der Welt und sollte dies auch in den folgenden Jahrzehnten bleiben. Fast 80% der Bebauung war 1968 eingeschossig. Das lag zum einen an der traditionellen Bauweise aus Lehm, mit der ca. 46% aller Häuser errichtet wurden. Zum anderen wurden die neuen Wohnhäuser im einstöckigen Bungalowstil westlich-mediterraner Prägung erbaut. Selbst am Ende der 60er Jahre war es durchaus üblich, Wohnhäuser aus Lehm zu bauen. Die neuen Baustoffe kamen vermehrt zum Einsatz, ersetzten aber den traditionellen Baustoff Lehm nicht schlagartig (vgl. Pape 1977, 41).

Die Stadt Riad bestand 1968 aus den Überresten der traditionellen Stadt und den Erweiterungsgebieten im Norden und Westen. Im Stadtkern befanden sich nach wie vor die Freitagsmoschee und der alte Souq. Der Sackgassengrundriss wurde auch im Zentrum teilweise von dem Schachbrettgrundriss abgelöst. Die Innenstadt wurde vom Verkehr aber weitgehend gemieden. Die Wohnquartiere der Altstadt waren von der Bevölkerung mit niedrigem Einkommen bewohnt, im Gegensatz zu den neuen Wohnsiedlungen im Norden, die gut an das Verkehrsnetz angeschlossen waren und wo sich vor allem die wohlhabende Schicht niederließ. Im Nordwesten befanden sich die Palastanlagen und Residenzen der königlichen Familie. Zwischen diesen und der Altstadt entstanden Wohnquartiere für die Mittelschicht, die mit den neu gebauten Quartieren entlang der Ostseite der Flughafenstraße die größten Neubausiedlungen darstellten. Exklusive Wohnquartiere entstanden in nördlicher Richtung hinter dem Residenzbezirk Murabaa.

Die wichtigste Erschließungsachse war die Straße entlang des Wadi Bathna zum Flughafen. Hier entstand neben zahlreichen neuen Wohnquartieren der Verwaltungsbezirk. Die Flughafenstraße teilte zudem den Stadtkern in zwei Hälften. Auf der Höhe des Residenzbezirkes Murabaa mündeten mehrere Hauptstraßen. Im Nordosten verläuft die Transkontinentalstraße, die vom Persischen Golf kommend bis nach Jeddah am Roten Meer führt.

Am Ende der 60er Jahre war die Stadt Riad ungeordnet. Der alte Stadtkern war noch klar erkennbar und befand sich im Umbau. Die Bautätigkeit konzentrierte sich vor allem auf die Erschließung neuer Siedlungsflächen. Innerhalb der 70er Jahre sollte ein Masterplan das rasante Stadtwachstum in neue geordnete Bahnen lenken.

2.5 Der Masterplan von C. Doxiadis und die 70er Jahre

Zwischen 1968 und 1972 entstand der Doxiadis Masterplan, der bis zum Jahr 2000 realisiert werden sollte (Al Hathloul 2003, 4). Der griechische Planer und Architekt Constantinos Doxiadis wurde beauftragt, diesen Masterplan zu entwerfen. Er gründete nach dem zweiten Weltkrieg sein

international agierendes Planungsbüro „Doxiadis Associates“, das durch zahlreiche Masterpläne in die Geschichte einging. Unter anderem für Metropolen in Pakistan, Iran, Ghana und Nigeria. Doxiadis entwickelte vor allem auch in der Städtebauteorie neue Leitvorstellungen, die die Planer dieser Zeit stark beeinflussten. Die 60er Jahre waren geprägt von einem größer werdenden Stadtwachstum, und auf Grund des steigenden Individualverkehrs stand man vor großen planerischen Herausforderungen. Doxiadis war überzeugt, dass die Städte ihre Balance verloren haben und durch ihre unkontrollierte Ausbreitung die Natur zerstören. Er entwickelte die Lehre der so genannten „Ecistics“ (abgeleitet aus dem griechischen „oikizio“= Erschaffung einer „idealen“ menschlichen Siedlung). Diese interdisziplinäre Methode sollte alle AS&Pekte einer menschlichen Siedlung beachten und die Stadtplanung revolutionieren (vgl. <http://www.csiss.org/classics/content/36>, 11.10.06).

Nach der Ansicht von Doxiadis lag das Hauptproblem in dem unkontrollierten Wachstum der Städte. Er vertrat die Ansicht, dass man das Wachstum auf eine Achse reduzieren sollte, um eine unkontrollierte Wucherung der Stadtfläche zu vermeiden. Seine Vision war die menschliche Stadt, die die menschlichen Maßstäbe berücksichtigen würde. So schlug er vor, die Gebäudehöhen auf maximal drei Geschosse zu limitieren und jede Abweichung unter amtliche Kontrolle zu stellen. Des Weiteren entwickelte er ein Rastersystem aus Zellen mit 2 x 2 km, die seiner Ansicht nach eine für Fußgänger noch zu ertragende Distanz darstellten. Jede Zelle sollte wie eine Stadt im Kleinen funktionieren und den Menschen das Leben so angenehm wie möglich gestalten.

Diese Ideen finden sich auch in dem Masterplan für Riad, der in folgenden Jahrzehnten die Stadt prägen sollte. Der so genannte „Doxiadis Grid“ teilte die gesamte Stadtfläche in etwa gleich große 2 x 2 km große „Supergrids“.

Jeder „Supergrid“ sollte ein eigenes Subzentrum erhalten. Diese lokalen Zentren werden durch öffentliche Gebäude wie beispielsweise Moscheen und Schulen, aber auch durch Geschäfte gebildet. Die vier Haupterschließungsstraßen treffen sich auf einer Ringstraße um das Subzentrum. Auf diese Weise wird auch verhindert, dass Durchgangsverkehr die Abkürzung durch den „Supergrid“ wählt. Ein Raster aus Nebenstraßen erschließt die restliche Fläche für die Wohnbebauung, die überwiegend aus zweistöckigen Einzelhäusern besteht. Doxiadis plante Riad unter der Annahme, dass das Kraftfahrzeug das bestimmende Fortbewegungsmittel ist. Aus diesem Grund entstand eine Hierarchie von Straßen, die von der mehrspurigen Stadtautobahn bis hin zur einfachen Nebenstraße reichte (vgl. Al Hathloul 2003, 5).

Das Wadi Hanifa sollte eine natürliche Grenze in Richtung Westen bilden, während sich das eigentliche Stadtwachstum vor allem entlang der Nord-Süd-Achse konzentrieren sollte. Um die Nord-Süd-Entwicklung festzusetzen, entschloss man sich, innerhalb zweier mehrspuriger Stadtautobahnen einen so genannten „Central Grid“ als neues lineares Wirtschaftszentrum entstehen zu lassen. Dieser neue lineare CBD von Riad sollte das Wachstum bündeln. Diese Idee einer Art Bandstadt sollte das Wachsen der Stadt nach Westen und Osten aufhalten. Doxiadis

schlug vor, die weitere Ausweitung entlang der Verbindung zum Persischen Golf durch ein Industriegebiet im Osten aufzuhalten. Neben der Nord-Süd-Achse sollte die bestehende Achse für Regierungs- und Verwaltungsgebäude auf der Flughafenstraße erweitert werden.

In den 70er Jahren begann man den Doxiadis Plan zu verwirklichen. Vor allem die neue Nord-Süd-Achse und die Struktur des „Supergrid“ aus 2 x 2 km prägten das künftige Stadtbild Riads. Später sollte das französische Planungsbüro SCET den Masterplan überarbeiten und erweitern. Seine Grundelemente wurden aber nie verändert (Al Hathloul 2003, 6).

Die 70er Jahre wurden Zeuge eines unvorhersehbaren Baubooms, der vor allem durch den gestiegenen Ölpreis verursacht wurde. Zwischen 1977 und 1986 wurden jährlich durchschnittlich 11 500 Baugenehmigungen erteilt. Riad wurde über Nacht zur größten Baustelle der Welt (vgl. Al Hathloul 2003, 5).

Die neue Architektur verdrängte den Baustoff Lehm in kürzester Zeit. Wichtige Landmarks, wie der Wasserturm mit Formanspielungen an eine Dattelpalme oder der 170 Meter hohe Fernsehturm entstanden noch im Laufe der 70er Jahre. Richtungsweisende Architektur war unter anderem das von dem amerikanischen Architekten Minoru Yamasaki entworfene Head Office für die Saudi-Arabian Monetary Agency. Der Gebäudekomplex hatte eine zurückhaltende und schlichte Fassade. Auf Grund des äußeren Sonnenschutzes war die Architektur nicht nur zeitgemäß, sondern auch den klimatischen Bedingungen angepasst (vgl. Al Hathloul 2003, 5).

Neben neuen repräsentativen Bauten für Ministerien und Kommerz sind auf Grund des großen Bevölkerungsdruckes große Trabantenstädte entstanden. Ihre Architektur entspricht der des westlichen Massenwohnungsbaus. Da sich der Großteil der einheimischen Bevölkerung nach wie vor nicht mit dem Leben in Wohnungen abfinden wollte, lebten in diesen wenig attraktiven Wohnblocks vor allem Gastarbeiter. Viele Trabantenstädte waren bis in die 80er Jahre kaum bewohnt (vgl. Kieferle 1987).

2.6 Rasantes Wachstum und Großprojekte in den 80er Jahren

Die 80er Jahre waren geprägt von einem steigenden Stadtwachstum. Viele Großprojekte veränderten das Gesicht der Stadt. Im Jahr 1982 entstand der Al-Khayriyya-Komplex (oder „King Faisal Foundation“), der von dem japanischen Architekten Kenzo Tange entworfen wurde. Der Komplex umfasst ein Bürogebäude, einen Wohnblock, ein Auditorium, eine Moschee und ein Shopping Center. Zwei Hochhäuser mit dreieckigen Grundrissen bilden den Kern des Komplexes. Die Architektur der Moschee und der restlichen Anlage ist der Postmoderne zuzuordnen (vgl. Al Hathloul 2003, 6).

Ein weiteres Großprojekt war der 1983 fertig gestellte King Khalid International Airport im Norden der Stadt. Er wurde etwa in 35 km Entfernung im Nordosten auf einer Fläche von ca. 225 km²

errichtet (Ritter 1987, 21). Geplant wurde der Flughafen von dem Planungsbüro Helmuth, Obata und Katabaum aus den USA. Der Flughafen umfasst 4 Terminals und ist über die Autobahnringstraße erschlossen. Seine Architektur ist auffallend, da sie die ornamentale Formensprache des Orients aufnimmt und in moderner, hoch anspruchsvoller Architektur wiedergibt (vgl. Al Hathloul 2003, 6).

Das gleiche Planungsteam war auch am Entwurf der neuen König Saud Universität beteiligt, die 1984 fertig gestellt wurde (vgl. Al Hathloul 2003, 6).

In den 80er Jahre zeichnete sich dann ein größerer Einfluss einheimischer Architekten und Planer ab. Ihr Ziel war es, das alte Erbe der islamischen Architektur mit der Moderne zu verbinden. Wichtigster Vertreter war Basim Al Shibabi, der Vorsitzende von „Omrania and Associates“. Er entwarf unter anderem den Gebäudekomplex des Golf Kooperation Rates (GCC). Eines seiner weiteren Projekte war der 1985 fertig gestellte Tuwaiq Palast im Diplomatischen Viertel, der 1998 den Aga Khan Preis gewann (vgl. Al Hathloul 2003, 6).

Ein weiteres einheimisches Architektenteam waren die Saudi Beeah Group Consultants (SBGC), die maßgeblich am Design des Diplomatischen Viertels und des „Al Kindi Plazas“ beteiligt waren. Der „Al Kindi Plaza“ liegt im Zentrum des Diplomatischen Viertels. Zu ihm gehören die Freitagsmoschee, das Gebäude der ADA (Ar Riyadh Development Authority) und umliegende kommerzielle Gebäude. Er gewann 1989 ebenfalls den Aga Khan Preis.

In der Folgezeit bemühten sich internationale Planungsbüros, dem neuen Anspruch gerecht zu werden und Elemente der historischen Nedschd-Architektur in die Moderne zu übersetzen. So entstand 1984 das Außenministerium durch Kombination moderner Architektur mit vielen Formelementen aus der regionalen Architektur. Der dänische Architekt Henning Larsen gewann mit diesem Projekt zahlreiche internationale Preise, unter anderem einen Aga Khan Preis im Jahr 1989. Im Jahr 1987 wurde das König-Fahd-Stadion nach einem Entwurf der britischen Architekten Fraser, Roberts und Partner in dieser neuen Stilrichtung gebaut. Ende der 80er Jahre wurde die Moschee des Imam Mohammed bin Saud ebenfalls in der Architektur dieser arabischen Postmoderne errichtet. Zeitgleich entstand das Innenministerium von Riad. Mit seiner auffallenden Form einer umgedrehten Pyramide, gekrönt von einer Kuppel, wurde es zu einer neuen Landmark der Stadt (vgl. Al Hathloul 2003, 7).

Im Laufe der 80er Jahre spielte die ADA (Ar Riyadh Development Authority) eine immer größere Rolle bei der städtebaulichen Entwicklung Riads. Eines der bedeutendsten Projekte der ADA war das Diplomatische Viertel, das auf die Entscheidung aus dem Jahr 1975 hin gebaut wurde, alle ausländische Botschaften und das Außenministerium aus Jeddah nach Riad zu verlegen. Die deutsche Planungsfirma Albert Speer und Partner wurde für den Entwurf des 800 m² großen und etwa 8 km nordwestlich vom Stadtzentrum gelegenen Areals beauftragt. Während die deutschen Stadtplaner den Masterplan anfertigten, entwarf die Saudi Beeah Group Consultants den bereits erwähnten „Al Kindi Plaza“ als Zentrum des Viertels. Der Architekt Farahat Tashkandi übernahm die

Planung der Wohnviertel. Neben den 120 Botschaften sollten Wohnhäuser und Wohnungen für insgesamt 30 000 Menschen entstehen. Das ganze Viertel sollte wie eine kleine autarke Stadt funktionieren und alle wichtigen Versorgungseinrichtungen aufweisen. Das Projekt ist bis heute nicht abgeschlossen. Im Jahr 2003 waren 54 Botschaften, über 40 öffentliche Gebäude und zahlreiche Wohnhäuser und Wohnblocks fertig gestellt. Vor allem auch durch die Landschaftsplanung von den deutschen Landschaftsarchitekten Bödeker, Boyer und Wagenfeld erregte das Viertel international großes Aufsehen. Die Landschaftsarchitekten verwendeten regionale Pflanzen, die an das extreme Klima angepasst sind. Auf Grund ihres Erfolgs bekamen sie Aufträge für weitere Großprojekte (vgl. Al Hathloul 2003, 8).

Ein weiteres städtebauliches Großprojekt in den 80er Jahren war die Wohnsiedlung der Angestellten des MFA (Ministry of Foreign Affairs). Das Wohnprojekt umfasst 40 Hektar und liegt etwa 12 km vom alten Zentrum entfernt, an der Nord-Süd-Achse. Die Wohnformen reichen von der freistehenden Villa bis hin zum Reihenhaus oder Appartementblock. Außerdem wurden öffentliche Gebäude wie zwei Moscheen, einige Shopping Center, Kindergärten, eine Bücherei und eine Polizeistation in die Wohnsiedlung integriert. Für den Entwurf wurde wiederum Albert Speer und Partner von der ADA beauftragt. Wichtigstes Element ihrer Planung war die autofreie innere Zone des Quartiers. Die Gebäude bilden Cluster, die teilweise durch Sackgassen zusätzlich erschlossen werden. Auf diese Weise entstehen auch kleinere Platzsituationen, die begrünt als öffentlicher Raum konzipiert sind. Diese fußgängerfreundliche innere Zone des Quartiers wurde zum Vorreiter für viele darauf folgende Projekte in Riad und ganz Saudi-Arabien. Der Wert einer inneren verkehrsfreien Zone ist in Riad umso größer anzusehen, da im überwiegenden Teil des Stadtgebiets dem Kraftfahrzeug Priorität eingeräumt wird (vgl. Al Hathloul 2003, 8).

2.7 Zwischen Revitalisierung und Hochhausbau (1990 bis Heute)

Seit den 70er Jahren wurde die Revitalisierung des alten Zentrums von Riad geplant. Der italienische Architekt Marco Albin entwarf einen Masterplan für die Gegend um den Qasr Al Hokm und die Freitagsmoschee. Anfang der 80er Jahre erarbeitete die Beah Group Consultants den Plan für eine umfassende Erneuerung des Zentrums. Im Anschluss war es die ADA, die stark in der städtebaulichen Entwicklung des alten Stadtkerns involviert war. Im Jahr 1992 wurde das Projekt schließlich abgeschlossen. Durch die besondere Architektur, die Elemente aus der traditionellen Bauweise der Nedschd Region übernahm, wurden zahlreiche Preise gewonnen, unter anderem der Aga Khan Preis 1995 und der arabische Architekturpreis für den Aufbau von arabischen Städten im Jahr 1990. Der sensible Umgang mit dem historischen Erbe und die Integration des historischen Zentrums innerhalb der Stadtstruktur führten zum Erhalt eines Teils des ursprünglichen Charakters (vgl. Al Hathloul 2003, 8- 9).

Ein weiteres vergleichbares Großprojekt war der Bau des historischen Zentrums König Abd Al Aziz auf dem 37 Hektar großen Al Murabaa Gelände im Norden des alten Zentrums. Das Projekt umfasste zahlreiche Renovierungen der alten Palastanlage und Nachbauten von Gebäuden, die nicht mehr instand gesetzt werden konnten. Nach relativ kurzer Bauzeit von nur 13 Monaten wurde das Projekt 1999 fertig gestellt. Des Weiteren entstanden das saudi-arabische Nationalmuseum und „Darat Al Malik Abd Al Aziz“ (= eine Stiftung für Forschung und Archive). Auffallend ist vor allem auch die Landschaftsarchitektur des Areals. Die deutschen Planer um den Landschaftsarchitekten Bödeker entwarfen einen Platz mit 100 Palmen, der heute einen Kern des Areals darstellt (vgl. Al Hathloul 2003, 9).

Um die Jahrtausendwende entstanden zwei moderne Hochhäuser als neue Landmarks der Stadt. Den Anfang machte der 267 Meter hohe Al Faisaliah Tower nach einem Entwurf von Norman Foster und Partner. Nach seiner Fertigstellung im Jahr 2000 war er das höchste Gebäude Saudi-Arabiens. Die spitz zulaufende Form des Hochhauses wurde gekrönt durch den Bau einer Laterne mit Kugel als höchstem Punkt des Gebäudes. Der gesamte Komplex umfasst ein 5 Sterne Hotel, riesige Büroflächen und eine Shopping Mall. Seit dem Jahr 2002 wird es von dem 302 Meter hohen Kingdom Center an Höhe übertroffen (vgl. <http://www.emporis.com/en/wm/bu/?id=100934>, 29.09.06). Das Hochhaus wurde von Omrania & Associates mit Unterstützung der Amerikanischen Firma Ellerbe Becket entworfen. Der Turm öffnet sich nach oben in parabolischer Form und wird durch eine Brücke im obersten Stockwerk abgeschlossen. Die Nutzung des Gebäudes ist vergleichbar mit der des Al Faisaliah Tower. Neben der Funktion als Bürogebäude beherbergt es ein Fünf-Sterne-Hotel und andere kommerzielle Nutzungen. Mit nur 41 Geschossen und über 300 Metern Höhe gehört das Hochhaus zu einem der höchsten Gebäude mit weniger als 50 Geschossen (vgl. Al Hathloul 2003, 10).

Beide Hochhäuser stehen auf der Nord-Süd-Achse und bilden die neuen Kerne des CBD („Central Business District“) der Stadt. Sie sind in der sonst flachen Stadt von weitem sichtbar und dienen als Orientierungspunkte. Ihre Architektur kann als modern und global bezeichnet werden (vgl. Al Hathloul 2003, 10).

2.8 Zusammenfassung der Entwicklungsstufen

Nachdem die Stadt nach 1930 die Stadtgrenze, festgelegt durch die historische Stadtmauer, überschritten hatte, wuchs sie bis 1950 kontinuierlich an. Die traditionelle Architektur aus überwiegend ein- bis zweistöckigen Gebäuden führte zu einer schnellen, zunächst unkontrollierten Ausbreitung in die Fläche. Das Wachstum beschränkte sich auf die unmittelbare Stadtumgebung mit leichter Tendenz nach Norden, wo ein bevorzugtes Wohngebiet der höheren Einkommenschicht entstand. Insgesamt zählte die Stadt ca. 80 000 Einwohner in der Mitte des 20.

Jahrhunderts. Im Nordwesten befanden sich die Vororte Dirriyah und Arqah, wo noch traditionelle Oasenwirtschaft stattfand. Die 50er Jahre waren die erste große Wende in Architektur und Städtebau. Erste geplante Großsiedlungen lösen das Prinzip des unkontrollierten Selbstbaus ab. Die Lehmarchitektur ist noch gängige Bauweise wird aber immer mehr durch das Bauen mit modernen Baustoffen abgelöst. Die frei stehende Villa auf einer Parzelle mit Ummauerung begann mehr und mehr den traditionellen Hofhaustyp zu ersetzen.

Eine weitere wichtige Entwicklungsstufe wurde durch die Anbindung der Stadt an ein funktionierendes Verkehrsnetz erreicht. Von Eisenbahn, Transkontinentalstraße bis hin zu einem internationalen Flughafen wurde Riad innerhalb eines Jahrzehnts verkehrstechnisch erschlossen. Dies war nur durch die Gewinne aus der steigenden Ölförderung möglich.

Im Jahr 1960 zählte die Bevölkerung bereits 160 000 Einwohner, von denen ein großer Anteil Gastarbeiter waren. Das Stadtwachstum war dementsprechend groß. Die Stadt breitete sich vor allem in Richtung Norden entlang der neuen Flughafenachse aus. Die nach Riad umgezogenen Ministerien reihten sich nach und nach entlang der Flughafenstraße auf. Die neuen Palastanlagen im Nordwesten führten zu einem verstärkten Wachstum der Stadt in diese Richtung. In den folgenden Jahrzehnten sollte sich das Stadtwachstum in gesteigerter Form fortsetzen.

Im Jahr 1968 setzte sich die Bevölkerung aus 15% Einheimischen, 62,3% saudi-arabischen Staatsangehörigen, 21,3% arabischen Gastarbeitern und 1,4% Gastarbeitern aus aller Welt zusammen. Das große Stadtwachstum war also zu 85% durch neu hinzugezogene Bewohner entstanden. Es waren fast ausschließlich Araber, die sich in Riad niederließen (vgl. Pape 1976, 50).

Anfang der 70er Jahre zählte die Bevölkerung bereits etwa 370 000 Einwohner mit stark ansteigender Tendenz. Die nächsten Jahrzehnte waren gekennzeichnet durch einen unvergleichlichen Bauboom. Auf Grund des großen Wohnungsbedarfs entstanden auch vereinzelt große Trabantenstädte. Dies führte aber zu keinem entscheidenden Wandel in der Stadtstruktur. Nach wie vor baute man frei stehende, nur ein- bis zweistöckige Wohnhäuser, die sich in Massen ausbreiteten und zu einem erhöhten Flächenverbrauch beitrugen.

Erstmals wollte man dem Wachstum eine kontrollierte Richtung verleihen, indem man Doxiadis beauftragte einen Masterplan zu entwerfen. Dieser Masterplan mit seinem Netz aus 2 x 2 km großen „Supergrids“ sollte das Gesicht der Stadt von nun an prägen. Sein Ziel war es die Stadtentwicklung verstärkt auf eine Nord- Süd Achse zu beschränken. Ein so genannter „Central Spine“ sollte dabei die Nord- Süd Achse als neues lineares Stadtzentrum bilden.

Im Gegensatz zu diesem 1971 entstandenen Plan entwickelte sich die Stadt bis 1980 überwiegend horizontal. Obwohl das Wadi als natürliche Begrenzung des Stadtwachstums im Westen und Südwesten vorgesehen war, entstanden immer mehr Siedlungen zwischen den cañonartigen Armen des Wadis. In gleicher Weise dehnten sich die Siedlungen nach Osten aus, auf Grund der Verkehrsanbindung zum Persischen Golf. Zeitgleich wuchs die Stadt entlang der „Central Spine“ in Richtung Norden.

Während es im Jahr 1980 noch 1,25 Millionen Einwohnern waren, näherte sich die Bevölkerung 1990 mit 1,975 Millionen schnell der Zwei-Millionen-Grenze. Der für das Jahr 2000 geplante Doxiadis Masterplan war zu dieser Zeit längst überholt. Die Stadt wuchs weiter in alle vier Himmelsrichtungen. Das Wachstum konzentrierte sich entlang der wichtigen Verkehrsanbindungen im Norden und Osten, insbesondere in Richtung des neuen Flughafens im Nordosten. Im Nordwesten wuchs die Stadt an das Wadi heran, wo unter anderem das Diplomantenviertel und die Universität entstanden. Der Vorort Dirriyah war nun Teil des enormen Stadtgebietes von Riad. Während sich die Stadt ausbreitete, wurde ihr altes Zentrum revitalisiert und zu einem wichtigen kulturellem Ort der Stadt.

Um die Jahrtausendwende betrug die Einwohnerzahl bereits weit über 3 Millionen. Im Jahr 2004 wurde schließlich die Vier-Millionen-Grenze überschritten. Die Stadtfläche wuchs weiter in alle Richtungen und mit verstärkter Tendenz nach Norden, wo das Siedlungsgebiet den über 30 km vom Stadtzentrum entfernten Flughafen fast schon erreicht hatte. Das Wachstum wird durch mehrere Faktoren gelenkt. Ein Faktor ist die natürliche Begrenzung durch geografische Gegebenheiten, wie beispielsweise das Wadi im Westen. Ein anderer Faktor ist die Flächennutzung; so hemmt das Industriegebiet im Süden und Südosten das Stadtwachstum in dieser Richtung. Wichtigster Faktor für ein verstärktes Wachstum ist die bereits vorhandene Infrastruktur. Das Straßennetz wird stetig ausgeweitet und ausgebaut. Schon in den 80er Jahren entstand die Ringstraße, die um das gesamte Zentrum führt. Die riesigen Straßenkreuzungen aus mehrspurigen Stadtautobahnen wurden im Lauf der Zeit zu Stadtbild prägenden Elementen und machten Riad zu einem Musterbeispiel einer „Autostadt“.

3 Die Stadt Riad heute

3.1 Gesellschaft und Wirtschaft

Im Jahr 2004 fand eine intensive Untersuchung der Bevölkerung von Riad unter der Leitung der ADA (Arriyadh Development Authority) statt. Auf Grund der rasanten Bevölkerungszunahme in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wuchs Riad in wenigen Jahrzehnten zu einer Millionenstadt heran. Die Einwohnerzahl betrug 2004 4,26 Millionen. Davon besaßen 66% die saudi-arabische Staatsbürgerschaft. 34%, und damit 1,32 Millionen Menschen, waren keine Saudis (vgl. ADA Report 2005, 18).

Dieses Verhältnis kann auch heute in etwa angenommen werden, obwohl die saudische Führung seit 2004 jedes Jahr 100 000 Gastarbeitern keinen Aufenthalt mehr gewährt. Dies betrifft aber das gesamte Land, auf Riad fällt somit nur ein Teil davon. Man nimmt an, dass etwa 5 - 6 Millionen Gastarbeiter in ganz Saudi-Arabien leben. Bei einer Gesamtpopulation von 22 Millionen ist folglich etwa ein Viertel der Bevölkerung zugewandert (vgl. Heck und Wöbcke 2005, 45).

Die saudische Bevölkerung besteht zu 53% aus Männern und zu 47% aus Frauen. Die schwierige Lage der Frau mag ein Grund sein für das klare Übergewicht der Männer, mit einem Anteil von etwa 63% bei den Gastarbeitern (vgl. ADA Report 2005, 18).

Zwischen 1997 und 2004 zogen jährlich etwa 33 000 Menschen aus den umliegenden Provinzen nach Riad. Dies ist eine deutliche Abnahme zu durchschnittlich 73 000 jährlichen Zuwanderern zwischen 1991 und 1997. Dies macht deutlich, dass Riad seit den 90er Jahren das explosive Wachstum der 70er und 80er Jahre schrittweise hinter sich gelassen hat. Das Wachstum ist im weltweiten Vergleich dennoch groß und wird nach wie vor von der Zuwanderung aus anderen Teilen des Landes verstärkt (vgl. ADA Report 2005, 18- 19).

Zeitgleich finden viele Familiengründungen statt. 73% der über 22 jährigen Saudis sind verheiratet. Die saudische Familie besteht durchschnittlich aus 6,7 Mitgliedern, im Vergleich zu 4,7 Mitglieder bei der nicht einheimischen Bevölkerung. Der große Kinderreichtum führt dazu, dass Kinder und Jugendliche bis zum Alter von 20 Jahren 56% der gesamten saudischen Bevölkerung Riads ausmachen. Bei den Gastarbeitern sind es lediglich 30%. Die einheimische Bevölkerung ist mit einem Durchschnittsalter von 18 Jahren sehr jung. Dagegen ist das Durchschnittsalter der Gastarbeiter mit 30 Jahren fast doppelt so hoch. Nur 20% der Bevölkerung ist über 60 Jahre alt. Die Gesellschaft besteht somit in erster Linie aus Menschen jungen und mittleren Alters (vgl. ADA Report 2005, 18- 20).

Der Großteil der Saudis arbeitet in Riad für die Regierung, deren Ministerien und verschiedenen Einrichtungen. Der riesige Verwaltungsapparat umfasst mehr als 400 000 Angestellte, wobei nur etwa 7% ausländischer Herkunft sind. Folglich ist die Mehrheit der ausländischen Angestellten im privaten Sektor zu finden, wo lediglich 14% der Saudis arbeiten. Die Gesamtanzahl der Angestellten beträgt etwa 1,3 Millionen, von denen nur 41% aus der einheimischen Bevölkerung stammen.

Obwohl der ausländische Bevölkerungsanteil deutlich niedriger ist, stellt er mit 770 000 Angestellten die Mehrheit auf dem Arbeitsmarkt. Etwa 12% der saudischen Bevölkerung waren im Jahr 2004 arbeitslos (vgl. ADA Report 2005, 21).

Das durchschnittliche monatliche Einkommen in Riad beträgt etwa 2866 SAR („Saudi-Arabische Real“: 1 SAR= 0.27 US Dollar). Auch hier gibt es eine klare Unterscheidung zwischen „Locals“ und Ausländern. Während die Saudis ein monatliches Gehalt zwischen 2000 und 9000 SAR erhalten, liegt das Gehalt für die nicht einheimische Bevölkerung zwischen 1000 und 5000 SAR. Dies zeigt, dass der ausländische Bevölkerungsanteil vor allem auch im unteren Dienstleistungssektor zu finden ist. Der saudische Bevölkerungsanteil zieht anscheinend die Arbeitslosigkeit vor dem Arbeiten im unteren Einkommensbereich vor (vgl. ADA Report 2005, 21- 22).

Da das Auto das Fortbewegungsmittel Nummer eins darstellt, erklärt sich die hohe Zahl von 1,61 Autos pro Familie. Im Jahr 2004 waren etwa 985 000 Kraftfahrzeuge auf Riads Straßen (vgl. ADA Report 2005, 22).

Die Wirtschaft Riads ist stark vom Erdöl abhängig. Die wirtschaftliche Haupteinnahme des Staates ist nach wie vor der Verkauf des Erdöls. Auf diese Weise kann sich der Staat einen riesigen Verwaltungsapparat mit mehreren 100 000 Angestellten leisten. Von diesem Reichtum hängt mittelbar auch der gesamte Dienstleistungssektor ab. Des Weiteren ist ein Großteil der Industrie direkt oder indirekt mit der Erdölförderung verbunden. Neben Maschinenbau findet man die Industriezweige Petrochemie und Baustoffherstellung (vgl. ADA Report 2005, 31).

Gerade einmal 56 Hotels in der gesamten Stadt deuten darauf hin, dass der Tourismus nach wie vor keine wirtschaftliche Rolle spielt. Abgesehen von architektonischen Attraktionen und einigen wenigen Parks gibt es kaum touristische Ziele (vgl. ADA Report 2005, 34).

Die Gesellschaft Riads ist überwiegend arabisch geprägt. Denn auch der Großteil der nicht einheimischen Bevölkerung stammt aus dem arabischen Raum. Die traditionelle Prägung und die konservative Haltung bestimmen das Zusammenleben. Frauen sind nach wie vor sehr stark vom öffentlichen Leben ausgeschlossen. Da das Autofahren ihnen verwehrt bleibt, können sich Frauen in einer Autostadt wie Riad nur mit Begleitung fortbewegen. Die wahabitische Auslegung des Islams bestimmt nach wie vor den Alltag. Von der starken Geschlechtertrennung bis hin zu öffentlichen Hinrichtungen greift der Wahabismus stark in die Gesellschaft ein und formt sie. Auch im neuen Jahrtausend besteht die starke Bevorzugung des Privaten, an Stelle des Öffentlichen. Die Familie ist Mittelpunkt des Lebens. Der starke arabische Traditionalismus mit seiner patriarchalischen Struktur kennzeichnet die Bevölkerung Riads. Die Vorzüge von Technik und Luxus wurden gerne angenommen ohne aber dabei die eigene Tradition und Denkweise grundlegend zu reformieren.

3.2 Ausbreitung und Erschließung

Riad nimmt heute eine Fläche von etwa 1554 km² ein. Mit allen Stadterweiterungsflächen und nicht bebaubaren Zonen sind es nach dem neuen Masterplan sogar 4900 km² (ADA Report 2005, 18). Im weltweiten Vergleich ist Riad eine der größten Städte, die sich mit einer sehr niedrigen Bebauungsdichte auf eine relativ große Fläche ausdehnten. In London leben beispielsweise etwa 7,5 Millionen Menschen auf einer in etwa vergleichbaren Fläche von 1579 km². Kairo hat eine Stadtfläche von nur 214 km², auf der mehr als 7 Millionen Einwohner leben. Während die Bevölkerungsdichte in Kairo 36 143 Einwohner/ km² beträgt, sind es in Riad nur 2785 Einwohner/ km² (Daten: Wikipedia).

Die heutige Stadtfläche lässt sich als Quadrat mit 40 km Seitenlänge beschreiben. Die Stadt hat sich trotz aller planerischen Bemühungen, das Stadtwachstum auf eine Nord-Süd-Achse zu reduzieren, auch in West- und Ostrichtung, ausgedehnt.

Im Norden markiert der King Khalid International Airport die gegenwärtige Stadtgrenze. Im Osten wuchs die Stadt im besonderen Maße entlang der Verkehrsverbindung zum Persischen Golf. In südwestlicher Richtung markiert das Industriegebiet das Ende der Stadt. Auf Grund der geografischen Gegebenheit des cañonartig zerklüfteten Reliefs des Wadis im Westen wuchs die Stadt nur zum Teil in diese Richtung. Der Doxiadis Masterplan sah ursprünglich vor, das ganze Gebiet des Wadis vor Besiedlung zu schützen. Doch schon früh in den 80er Jahren begannen Siedlungen sich im Südwesten zwischen den Cañons auszudehnen. Heute ist der Westen Siedlungsfläche und lediglich in nördlicher Richtung ist das Wadi noch unbesiedelt. Die Altstadt Riads liegt nach wie vor zentral, obwohl der Schwerpunkt der Siedlungsfläche eindeutig im Norden und Nordosten liegt.

Die Erschließung Riads erfolgt durch ein dominantes Straßenkreuz und eine Ringstraße innerhalb eines regelmäßigen Rasters. Die Hauptachsen werden gebildet aus der König-Fahd-Straße und der Mekka-Straße. Die beiden Straßen treffen sich im geografischen Zentrum der Stadt.

Die König-Fahd-Straße führt in Richtung Qasim im Norden und schlägt im Süden die südwestliche Richtung nach Mekka ein. Die mehrspurige Stadtautobahn führt direkt durch das Zentrum und bildet die Nord-Süd -Achse mit dem linear angeordneten CBD.

In etwa auf der Höhe des Diplomantenviertels kreuzt die Mekka-Straße die König –Fahd-Straße. Sie mündet in westlicher Richtung in die Salbokh-Straße, die vom Nordwesten in den Süden führt und nach der Erschließung des Diplomantenviertels in Richtung Südwesten abbiegt und anschließend in die Autobahn nach Jeddah übergeht. Im Osten endet die Mekka-Straße nach der Kreuzung mit der östlichen Ringstraße und geht in die Khorais-Straße und schließlich in die Autobahn nach Dammam über.

Beide Hauptachsen gehen somit in wichtige Autobahnen, die alle großen Zentren des Landes mit Riad verknüpfen, über. Die Ost-West-Achse führt von Dammam am Persischen Golf nach Jeddah am Roten Meer. Die Nord-Süd-Achse liegt auf der Strecke von Qasim im Nordwesten bis

Mekka im Südwesten. Die mehrspurigen Straßen sind Stadtautobahnen und sehr großzügig bemessen. Sie wurden in den letzten Jahrzehnten immer weiter ausgebaut. Entlang des CBD verlaufen parallel zur Stadtautobahn mehrere Straßen, dies führt zu einer enormen Breite der Verkehrsschneise.

Um den Verkehr weiter zu optimieren beschloss man, eine Ringstraße aus Stadtautobahnen um die Stadt zu legen. Der Kreuzungspunkt der Hauptachsen liegt dabei in etwa zentral und teilt die Stadt mit Hilfe der Ringstraße in vier ungefähr gleich große Teile.

Die Ringstraße ist heute nur zu etwa drei Viertel fertig gestellt. Im Nordwesten übernimmt die Salbokh-Straße die Verbindung der nördlichen Ringstraße mit der südlichen. Insgesamt umfasst die geplante Ringstraße eine Länge von 73 km Länge. Die achtspurigen Stadtautobahnen sind für eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 120 km/h entworfen (Verkehrsministerium Saudi-Arabien).

Die Ringstraße verbindet alle Hauptgeschäftszentren im Umkreis von Riad. Sie ermöglicht zudem den Verkehr zwischen gegenüberliegenden Stadtteilen durch Umgehung der Innenstadt. Damit können Staus vermieden werden. Zudem wird der Fernverkehr um das Zentrum geführt und somit der innerstädtische Verkehr zusätzlich reduziert (Verkehrsministerium Saudi-Arabien).

Der südöstliche Zweig der Ringstraße setzt sich nach Süden fort und erschließt das Industriegebiet. Im Norden führt die Verlängerung der östlichen Ringstraße zum König Khalid International Airport (Verkehrsministerium Saudi-Arabien).

Mit Hilfe der Hauptachsen und der Ringstraße sind alle Stadtteile in etwa gleichem Maße durch Stadtautobahnen erschlossen. Durch eine klare Hierarchie von Straßen folgt die weitere Erschließung. Die sogenannten Straßen zweiter Ordnung bilden ein Netz aus in der Regel 2 x 2 km großen Maschen, die die von C. Doxiadis geplanten Supergrids umfassen. Das Innere des Supergrid wird durch verschobene Straßenachsen, die sich auf einer Ringstraße um das Zentrum treffen, erschlossen. Ein Netz aus Nebenstraßen übernimmt die restliche Erschließung.

Neben dem bereits erwähnten Flughafen im Norden besitzt Riad eine Eisenbahnbindung zum Persischen Golf. Der Bahnhof liegt östlich vom alten Zentrum im Anschluss zum Industriegebiet im Südosten der Stadt. Im Übrigen wird Riad überwiegend durch den Kraftverkehr erschlossen. Es gibt keine Untergrund- oder Straßenbahnen. Einzige öffentliche Verkehrsmittel innerhalb der Stadt sind Busse und Taxis.

3.3 Flächennutzung

Das alte Stadtzentrum ist heute geprägt durch eine gemischte Nutzung. Im Mittelpunkt des alten Stadtkerns befinden sich die historische Freitagsmoschee und einige Verwaltungsgebäude, wie die der Justiz. Der große öffentliche Platz wird auch heute noch für öffentliche Hinrichtungen genutzt. In der unmittelbaren Umgebung sind teilweise noch alte Strukturen erkennbar. Es gibt gewerbliche

Nutzung in Form von Straßen mit Läden, die historisch an den alten Souq anknüpfen. Im östlichen Teil gibt es eine größere Shopping Mall.

Die Wohnqualität im alten Zentrum kann als niedrig eingestuft werden. Die Wohndichte ist höher als in der übrigen Stadt. Vor allem in südlicher Richtung wohnen viele Menschen der unteren Einkommenskategorie, von denen die Mehrheit Einwandererhintergrund hat.

Die große Verkehrsschneise der König-Fahd-Straße teilt das alte Zentrum in zwei Hälften. Neben der Nutzung des Wohnens und Gewerbes, gibt es einen größeren Park, als öffentlichen Raum in unmittelbarer Nähe zum alten historischen Kern im Süden. Im Norden wurde im Anschluss an das alte Zentrum die gesamte alte Palastanlage revitalisiert und bildet heute mit Museen und Park einen der wichtigsten öffentlichen Räume der Stadt.

Die Nutzungen konzentrieren sich im übrigen Teil der Stadt auf bestimmte Achsen. Entlang der ehemaligen Flughafenstraße und heutigen König-Abdul-Aziz-Straße befindet sich das lineare Verwaltungszentrum, das den Großteil aller Ministerien des Landes umfasst. Des Weiteren ist das heutige Zentrum mit CBD linear entlang der König-Fahd-Straße in Richtung Norden angeordnet. Seit dem Doxiadis Plan war vorgesehen, eine so genannte „Central Spine“ mit überwiegend gewerblicher Nutzung als Nord-Süd-Achse entstehen zu lassen. Entlang dieser prägenden Achse verdichtete sich die Bebauung. Viele zentrale Funktionen der Stadt ordneten sich hier an. Eine weitere Achse, die zu den wichtigen Zentren der Stadt zählt, ist die Mekka-Straße. Hier befindet sich beispielsweise der größte Klinikkomplex.

Neben der Konzentration von Nutzungen auf Achsen gibt es die Nutzungsaufteilung in klar gekennzeichneten Zonen und Stadtvierteln. Das von König-Fahd-, Mekka- und König-Abdul-Aziz-Straße eingeschlossene Gebiet ist überwiegend kommerziell genutzt und kann als eine gewerbliche Kernzone bezeichnet werden. Der Herrschersitz mit seinem Palastkomplex befindet sich ebenfalls in einem klar abgegrenzten Gebiet in nordwestlicher Richtung vom historischen Zentrum. Auch Bildungseinrichtungen wie Universitäten nehmen einen Stadtteil ein. Die große staatliche Universität befindet sich nördlich vom Diplomantenviertel, das ein weiteres Beispiel für einen Stadtteil mit klar zugewiesener Nutzung ist. Neben den Botschaften und anderen staatlichen Einrichtungen entstanden Wohnviertel. Öffentliche Einrichtungen, wie beispielsweise Kindergärten, Moscheen und Geschäfte sind zentraler Teil des Viertels.

Auf diese Weise sind auch die meisten Wohnviertel aufgeteilt. Die Wohndichte ist mit Ausnahme vom alten Zentrum und entlang der linearen Zentren fast überall gleich niedrig. Jeder 2 x 2 km große „Supergrid“ ist als Wohnviertel eine kleine Stadt mit zentralen öffentlichen Einrichtungen. Diese Wohnviertel erstrecken sich im Norden und Nordosten und bilden den größten Teil der Stadtfläche. Der Süden und Südosten wird weniger bewohnt, da sich hier die industrielle Nutzung befindet. In der Nähe des Bahnhofs erstreckt sich in Südöstlicher Richtung eine größere industriell genutzte Fläche.

Die Flächennutzung innerhalb des Wadis im Westen bzw. Südwesten ist ebenfalls fast ausschließlich durch das „Low Density“-Wohnen geprägt, das den größten Teil der Stadtfläche für sich in Anspruch nimmt.

Öffentliche Räume gibt es wie in vielen orientalischen Metropolen nur sehr wenige. Es gibt einen Zoo und kleinere seltene Parkanlagen, die über die Stadt verstreut sind. Das Wadi Hanifah soll in naher Zukunft als öffentliche Fläche und Erholungsraum dienen und den Mangel an Freizeitflächen ausgleichen. Ganz im Osten befindet sich in Al Janadiriya ein Sportzentrum mit Stadion.

Überall in der Stadt trifft man auf größere nicht bebaute Flächen. Die mit Abstand Größte ist das Areal des alten Flughafens, das vom Militär noch nicht zur Bebauung frei gegeben wurde. Ein Teil der riesigen Fläche wird nach wie vor militärisch genutzt. Ein weiteres militärisch genutztes Gebiet befindet sich im Osten der Stadt.

3.4 Typologie

Die Stadt Riad gehört zu den flachsten Städten der Welt. Das liegt an der in der Regel nur zweistöckigen Wohnbebauung, die den größten Teil der Stadtfläche einnimmt. Der Typus der Villa auf einem ummauerten Grundstück findet sich verstärkt auf den Siedlungsflächen außerhalb des alten Zentrums und in allen Vororten. Er ist zudem wichtigster Baustein der 2 x 2 km großen „Supergrids“, die auf Grund dieser Typologie eine sehr geringe Geschossflächenzahl aufweisen.

Der Ursprung dieses Typs geht zurück auf die 50er Jahre, als das erste große Stadtplanungsprojekt namens „Al Malaz“ die freistehende Villa erstmals in Riad einführte. In Saudi-Arabien kann man die Entstehung des Typs auf die in den Erdölgebieten von der Firma ARAMCO errichteten Großsiedlungen für ihre saudi-arabischen Angestellten zurückführen. Da die Architekten der Firma nicht aus dem arabischen Raum stammten war die gewählte Architektur geprägt durch einen internationalen mediterranen Stil. Diese Siedlungen aus den frühen 50er Jahren in Dammam und Al Khobar hatten mit dem Projekt Al Malaz ihr Pendant in Riad (vgl. Al Hathloul 1996, 168).

Die wichtigste Besonderheit dieser Typologie ist, dass sie im großen Widerspruch zum jahrhundertealten Hofhaus steht. Das nach außen abgeschlossene Hofhaus war den Bedürfnissen des kulturell bedingten Sichtschutzes angepasst und verbrauchte zudem sehr viel weniger Grundfläche, da die Häuser dicht aneinander gebaut werden konnten. Im Fall des neuen Typus der mediterranen Villa sorgen hohe Mauern für den nötigen Sichtschutz. Aber auf Grund des zweiten Stockwerkes mussten viele Häuser zusätzlichen Sichtschutz in Form von Metallgerüsten mit Kunststoffverkleidung anbringen. Die Gesetzgebung beinhaltet genaue Vorschriften, die die Fenster und Balkone im Obergeschoss betreffen (vgl. Al Hathloul 1996, 215).

Zudem wurde gesetzlich festgelegt, welche Abstände das frei stehende Gebäude von seiner Ummauerung haben darf. Der seitliche Abstand ist in der Regel auf ein Minimum von 2 Meter

begrenzt. Der Abstand von der Straße muss mindestens ein Fünftel der jeweiligen Straßenbreite betragen (vgl. Al Hathloul 1996, 188).

Der Grund für die starke Verbreitung einer einzigen Wohntypologie liegt im besonderen Maße an den Gesetzen für die Landvergabe, die in Folge der wachsenden Wohnungsnot erlassen wurden. In den 60er Jahren beschloss man, das erschlossene Land in festgelegten Größen zu parzellieren. Die Grundstückspartellen waren in der Regel quadratisch und hatten eine Seitenlänge von mindestens 20 Meter. Die Vorschriften definierten die Parzellen somit nach Dimensionen wie 20 x 20 m und nicht durch die Angabe der Quadratmeter. Durch die Vorgaben der Regierung kam es zu einer Institutionalisierung der Villa auf quadratischer Parzelle. Durch diese Voraussetzung konnte sich dieser Typus rasch ausbreiten. Ein Beispiel ist der Stadtteil Al Urayja, wo man das Land in 20 000 Parzellen mit einer Größe von jeweils 20x 20 m aufteilte. Die standardisierte Vorgehensweise vereinfachte und beschleunigte die Landvergabe (vgl. Al Hathloul 1996, 168).

Im alten Zentrum trifft man vereinzelt noch auf die alte Typologie des Hofhauses. Typologisch ist das Zentrum heterogener als die Stadterweiterungen. Die alte Lehmarkeitektur wurde im Normalfall ersetzt und die Grundfläche neu überbaut. Die Dichte der Bebauung blieb aber durch diese Erneuerung bestehen. Die deutlich niedrigere Wohnqualität führte zudem zu einer Art Ghettobildung. Durch die ärmeren Bewohner kam es zum Zerfall der Häuser, da man sich keine Renovierung leisten konnte.

Auf Grund des großen Bevölkerungswachstums hat man bereits in den 50er Jahren begonnen, mehrstöckige Appartementshäuser zu errichten. Diese Wohntypologie ist aber weniger verbreitet. Ihre Ausbreitung konzentriert sich auf die Umgebung des alten Zentrums und die wenigen Trabantenstädte, die noch aus den 70er und 80er Jahren stammen.

Vor Ende der 60er Jahre gab es noch keine speziellen Regulierungen für die Höhe von Gebäuden. Man entschied von Fall zu Fall. Nach den ersten Appartementshäusern im Rahmen des Al-Malaz-Projektes folgten weitere Projekte, die versuchten, die Typologie in Riad zu etablieren. Grundproblem war und ist bis heute die Störung der Privatsphäre der niedrigeren Wohnhäuser in der Nachbarschaft. Auf Grund der staatlichen Restriktionen konnte sich das Wohnen in mehrstöckigen Appartementsblocks nur begrenzt ausweiten (vgl. Al Hathloul 1996, 202).

Im alten Zentrum befinden sich Appartementsblocks mit gewerblicher Nutzung in den Erdgeschossen. Außerhalb des Zentrums gibt es Gruppen von Wohnblöcken im Stil von Trabantenstädten mit gemeinschaftlichen Nutzflächen. Wohnhochhäuser sind nur sehr vereinzelt zu finden. Die Architektur der meisten Appartementshäuser kann als schlicht bezeichnet werden. Landestypische Elemente oder Anpassung an das Klima findet man selten. Die Mehrheit aller Appartementshäuser ist, wie der größte Teil der freistehenden Wohnhäuser, ohne Klimaanlage in den Sommermonaten unbewohnbar.

Die Typologie der Gebäude mit gewerblicher Nutzung reicht von einfachen Blockbauten über Zeilenbauten bis hin zu Hochhäusern. Die gemischte Nutzung mit Gewerbe im Erdgeschoss und

Wohnen im Obergeschoss findet man heute in der Regel nur noch im alten Zentrum. In der übrigen Stadt konzentriert sich die gewerbliche Nutzung auf großzügig bemessene Shopping Malls mit dementsprechenden Parkplatzflächen. Die Bürobauten sind in der Regel einfache Blockbauten. Den in Europa verbreiteten Blockrand gibt es in Riad so gut wie nicht. Die Mehrheit der gewerblich genutzten Gebäude entlang des linearen CBD hat etwa zehn Stockwerke.

Die Typologie des „Central Spine“ ist hauptsächlich geprägt durch höhere Gebäude mit großzügiger Erschließung und flächenraubende Gebäudekomplexe, wie etwa Shopping Malls. Zwei Hochhäuser, das Kingdom Center und der Al Faisaliyah Tower dominieren durch ihre Höhen von über 250 Metern und sind zudem die höchsten Gebäude der ganzen Stadt. Neben diesen zwei herausstechenden Hochhäusern gibt es noch eine begrenzte Anzahl von kleineren Hochhäusern, die aber bezüglich der riesigen Stadtfläche Riads nicht weiter auffallen.

4 Stadtimage und Probleme

Riad wird oft als Stadt ohne Charakter bezeichnet (vgl. Al Hatloul 1996, 212). Das liegt in erster Linie an der Monotonie der Typologie. Ein Meer von zweistöckigen Villen hinter hohen Mauern bestimmt das Stadtbild.

Auf Grund dieser Wohnform musste das Verkehrsnetz immer weiter ausgebaut werden. Steigender Verkehr führte zu mehrspurigen Stadtautobahnen, die sich in riesigen Kreuzungen treffen. Auffallende Elemente des Straßensystems sind neben den riesigen Autobahnkreuzen viele gestaltete Kreisverkehre. Die übrige Gestaltung des Straßenraums ist sehr zurückhaltend, lediglich ein paar gelungene Straßenbrücken und Grünanlagen werten die Verkehrsumgebung auf.

Riad ist wohl eine der größten Autostädte der Welt und besitzt daher auch alle negativen Merkmale dieses Stadttyps. Ohne Kraftfahrzeug ist die Stadt so gut wie nicht erlebbar. Der Fußgänger ist Fremdkörper und kann sich nur sehr eingeschränkt bewegen.

In ganz Riad gibt es wenig öffentliches Leben. Nur wenige Parkanlagen und öffentliche Einrichtungen finden sich innerhalb der riesigen Stadtfläche. Die Gründe für die wenigen öffentlichen Flächen sind vielschichtig. Zum einen gab es in der historischen Oasenstadt nie die Möglichkeit, größere Fläche innerhalb der Bebauung als öffentliche Räume zu nutzen. Jahrhunderte lang war das öffentliche Leben nur auf die Moschee und den Souq reduziert. Der Bedarf an öffentlichen Flächen war also kulturell bedingt lange Zeit nicht vorhanden. Des Weiteren wäre jede öffentliche Fläche nur belebt, wenn sie auch leicht zugänglich ist. Auf Grund der Siedlungsweise und Abhängigkeit vom Kraftfahrzeug sind die bestehenden öffentlichen Flächen oft schwer zu erreichen.

Die Shopping Mall übernahm die Rolle des Souq als ein öffentliches Zentrum. Das Bedürfnis nach Freizeit ist heute viel größer, und deshalb verwundert es nicht, dass dem öffentlichen Raum

mehr Beachtung geschenkt wird. Im Mittelpunkt des Interesses stehen das Vergnügen und die Abwechslung vom Alltag, soweit es die Kultur erlaubt.

Der wahabitische Islam und vor allem das saudische Königshaus selbst haben entscheidenden Einfluss auf das Gesicht der Stadt und ihre Entwicklung. Es gibt keine Möglichkeit politischer Beteiligung auf Seiten der Bevölkerung. Riad ist Hauptstadt eines zentralistischen Landes, und als solche ist sie Verwaltungszentrum. Ein großer Teil der Bevölkerung arbeitet für die Regierung und erhält seinen Lohn durch die Gewinne der Erdölförderung. Die heutige Stadt ist somit ein direktes Produkt des Rohstoffreichtums, von dem mittelbar auch der Dienstleistungssektor abhängt.

Auf Grund der Landvergabeentwicklung entstand eine räumliche Segregation zwischen arm und reich. Die Verwaltung teilte das Stadtgebiet in Parzellen, die je nach Ort unterschiedliche Mindestgrößen aufweisen. Die Grundstücksflächen im alten Zentrum und in den südlichen Stadtvierteln sind mit durchschnittlich 150 bis 250 m² deutlich kleiner im Vergleich zum Norden, wo man Parzellen mit einem Minimum von etwa 400 m² findet. Durch diese Aufteilung entstand der ärmere Süden und der reichere Norden, der sein Pendant auch in vielen anderen Millionenstädten dieser Welt findet. Riad beendete mit dieser Segregation die Tradition des gemischten Zusammenlebens aller Einkommensklassen, die das historische Riad noch vor der Mitte des 20. Jahrhunderts hatte (vgl. Al Hatloul 1996, 217).

Seit den 80er Jahren war man in Riad bemüht, eine moderne Architektur mit Elementen des regionalen Stils zu fördern. Diese arabische Variante der postmodernen Architektur konzentrierte sich überwiegend auf öffentliche und staatliche Repräsentationsbauten. Auf Grund der starken Richtlinien, die die Gebäudehöhe betreffen, ist Riad eine flache Stadt mit wenigen auffallenden Elementen. Lediglich zwei Hochhäuser haben es seit der Jahrtausendwende geschafft, als wichtige Landmarks in die Stadtgeschichte einzugehen. Sie kennzeichnen den linearen CBD und betonen die Nord-Süd-Orientierung der Stadt.

Riad hat mit seinen über 10 km langgestreckten „Central Spine“ Charaktereigenschaften einer Bandstadt. Die flächige Ausbreitung der Wohnbebauung in alle Richtungen, insbesondere nach Osten konnte die lineare Ausrichtung des Zentrums aber nicht verhindern.

Der große Grad der Suburbanisierung zieht eine Vielzahl von Problemen nach sich. Ein großer Prozentsatz des erschlossenen Gebietes ist noch nicht bebaut. Durch die großen Umsätze der Erdölförderung gab es auch immer mehr wohlhabende Menschen, die aber auf Grund des islamischen Verbots von Zinsen ihr Geld überwiegend in Immobilien und Grundstücke investierten. Die Folge war eine exponentielle Steigerung der Suburbanisierung. Da viele Investoren ihr Land aus spekulativen Gründen nicht verkauften und das Bevölkerungswachstum sehr groß war, wurden immer weitere Siedlungsflächen erschlossen (vgl. Al Mubarak 2004, 588).

Diese Entwicklung förderte die starke Zersiedlung einer riesigen Fläche, die im weltweiten Vergleich sehr dünn besiedelt ist. Ökonomische, soziale und ökologische Probleme wurden ignoriert

und ein schnelles Stadtwachstum standardisiert (Al Mubarak 2004, 589). Vom Städtebau bis hin zur Architektur vertraute man den immer gleichen Bausteinen. So wurde der „Supergrid“ aus 2x 2 km zum Rahmenelement des Wachstums, das mühelos in alle Richtungen kopiert werden konnte. Die quadratische Siedlungsfläche von 4 km² wurde erschlossen und in Grundstückspartellen einheitlicher Größe aufgeteilt. Die in der Regel ebenfalls quadratischen Partellen sind äußerst unökonomisch aus Sicht der Erschließung mit Infrastruktur, da die längeren Abstände zu größeren Kosten für Wartung und Instandsetzung führen (vgl. Al Hathloul 1996, 227).

Sozial ist problematisch, dass die Bevölkerung aus ihrem traditionellen Kontext gerissen wurde. Im alten Riad lebten Clans eng zusammen in der Nachbarschaft, und es gab keine Segregation zwischen arm und reich. Vor allem das alte Zentrum und die südlichen Stadtviertel bieten sozialen Sprengstoff, da hier die untere Einkommensschicht dicht gedrängt lebt. Ein größer werdendes Problem ist die Arbeitslosigkeit unter der einheimischen Bevölkerung, die kaum im unteren Dienstleistungssektor zu finden ist. Da die saudische Bevölkerung sehr jung ist und schnell wächst, gibt es immer mehr politische Bemühungen, die Gastarbeiter durch einheimische Arbeitskräfte zu ersetzen (vgl. ADA Report 2004, 44).

Die Stadt Riad ist auf Grund ihres Städtebaus, ihrer Architektur und ihrer Lage hochgradig unökonomisch. Der Verbrauch an Energie ist vor allem in den Sommermonaten auf Grund der Klimaanlage sehr hoch. Zudem reicht das erschlossene Grundwasservorkommen nicht aus, die Stadt Riad zu versorgen, und es müssen erhebliche Mengen Meerwasser entsalzt und nach Riad transportiert werden.

Die großflächige Suburbanisierung der Wüste führte zu einem ständig wachsenden Bedarf an Energie und Wasser. Diese Entwicklung hat eine Vielzahl ökologischer Probleme als Folge. Beispielsweise wurde ein großer Teil des Wadis im Westen der Stadt besiedelt, ein wichtiger Naturraum in unmittelbarer Umgebung der Stadt ging dadurch für immer verloren. Seit 1991 konnte die Wasserversorgung nicht mit dem steigenden Bedarf mithalten. Der größte Teil des Wassers ist entsalztes Meerwasser aus dem 460 km entfernten Persischen Golf. Es wird mit Grundwasser aus 8 verschiedenen Quellen vermischt und dann an die Haushalte weitergeleitet. Die hohen staatlichen Subventionen für den Wasserverbrauch verschlimmern die Problematik, da sie die Wasserverschwendung fördern. Durch den steigenden Verbrauch fällt der Grundwasserspiegel an manchen Stellen, einige Quellen drohen zu versiegen (vgl. Garba 2003, 602).

An anderen Stellen stieg der Grundwasserspiegel auf Grund der Auflast der Bebauung. Im Süden der Stadt gibt es Viertel, die von Überschwemmung bedroht sind. Auf Grund von Leckagen im Abwassersystem wird das Grundwasser zudem kontaminiert. Nach Klärung des Abwassers wird es im Wadi Hanifah entsorgt, wo sich über die Jahre eine regelrecht grüne Seenlandschaft entwickelt hat. Die Planung reagierte auf den hohen Wasserbedarf, indem man geklärtes Abwasser für die Bewässerung von Grünanlagen verwendete. Einer der Vorreiter auf diesem Gebiet war die Planung für das Diplomantenviertel. Nach wie vor besteht aber die Problematik der

Grauwassernutzung in Riad. Das Leitungswasser hat Trinkwasserqualität und besteht aus der bereits erwähnten Mischung von entsalztem Meerwasser und Grundwasser, das der Geschmacksverbesserung dient. Durch Sparventile versucht man den Wasserverbrauch einzudämmen (Frauenfeld 2006, 08.09.06).

Neben der Wasserproblematik sind der steigende Verkehr und all seine negativen Folgen eines der Hauptprobleme. Parallel zur größeren Siedlungsfläche wuchs auch der Verkehr. Die Luftverschmutzung ist ein ernst zunehmendes Problem, das die Lebensqualität deutlich einschränkt. Mit dem immer größer werdenden Verkehr wuchs auch das Staurisiko. Das Autofahren ist bei niedrigen Benzinpreisen günstig und gilt als einzig angesehenes Fortbewegungsmittel. Durch schlechte Aufteilung der Flächennutzung muss die Bevölkerung teilweise lange Strecken für ihren Alltag zurücklegen. Der öffentliche Verkehr beschränkt sich auf Buslinien und wird auf Grund der noch bestehenden Vorteile des eigenen Kraftfahrzeugs fast nur von der ärmeren Bevölkerungsschicht genutzt. Die Stauproblematik konzentriert sich auf alle Stadtautobahnen, wo sich der Verkehr vor allem zu Zeiten der Rushhour stark verdichtet. Fast eine Million Kraftfahrzeuge sind in Riad zugelassen. Neben der Luftverschmutzung und des Lärms ist der Zeitverlust durch Staus eine Begleiterscheinung, die die Lebensbedingungen der Bevölkerung verschlechtert. Zudem wirkt sich der Zeitverlust negativ auf die gesamte Wirtschaft aus (vgl. Al Mosaind 1998, 263).

Eine so große Stadt in der Wüste ist zweifelsfrei eine der teuersten Metropolen dieser Erde. Ohne den Erdölreichtum wäre eine Stadt in dieser Form und Größe nicht vorstellbar. Da die Endlichkeit des Rohstoffreichtums fest steht, ist die Frage nach der Nachhaltigkeit umso dringender. Im Moment stellt man im Fall von Riad keinen größeren Wandel im Denken fest. Noch vertraut man auf den großen Reichtum des Landes, der wohl auch in den nächsten Jahrzehnten Grundlage des Wachstums sein wird. Parallel dazu gibt es den Versuch, neue Industrie, wie die der Kommunikationstechnologie, in Riad anzusiedeln, um neue Wirtschaftssektoren zu erschließen und das drohende Problem der Arbeitslosigkeit einzudämmen.

5 Zukünftige Entwicklung

Die Stadt Riad wird auch in Zukunft weiter wachsen, man geht davon aus, dass sie im Jahr 2021 etwa 10 Millionen Einwohner zählt. Um dieses Wachstum in allen Ebenen besser zu beherrschen, hat die ADA (Ar Riyadh Development Authority) einen Generalmasterplan entwickelt. Dieser sieht vor, wie sich die Stadt bis zum Jahr 2021 politisch, wirtschaftlich und städtebaulich entwickeln sollte.

Um dem Wachstum einen Rahmen zu verleihen, sollen zukünftig drei Satellitenstädte im Norden, Osten und Süden Grenzen setzen. Im Westen in Richtung des Wadi soll das Stadtwachstum ganz eingestellt werden. Die nördliche Satellitenstadt hat eine vorgesehene Fläche von 163 km² und soll auf Grund der Nähe zum Flughafen ein Zentrum für die Informatikindustrie werden. Zudem ist sie

durch die stark ausgebaute Nord-Süd-Achse direkt mit Riad und dem linearen CBD verbunden. Man geht davon aus, dass etwa 950 000 Menschen in dieser neuen Satellitenstadt leben werden (vgl. ADA Report 2004, 65).

Im Osten soll eine 183 km² große Satellitenstadt mit einer Einwohnerzahl von ca. 880 000 entstehen. Auf Grund der Lage im Osten, in Richtung des industriellen Zentrums des Landes am Persischen Golf, soll hier ein wichtiges kommerzielles Zentrum entstehen. Import, Export und Umverteilung von Gütern sollen wirtschaftliche Schwerpunkte dieser Satellitenstadt werden. Zwei Autobahnen nach Dammam und nach Al Khobar verlaufen durch die Satellitenstadt in Richtung des Persischen Golfes. Eine neu ausgebaute Achse in westlicher Richtung soll die östliche Stadterweiterung mit dem Zentrum Riads verbinden.

Die südliche Satellitenstadt ist angedacht, aber noch nicht in Planung. Das liegt in erster Linie daran, dass auf Grund des Industriegebiets im Süden das Stadtwachstum in diese Richtung eingeschränkt ist. Für alle Satellitenstädte ist eine Pufferzone zur Stadtfläche in Form eines Grüngürtels vorgesehen (vgl. ADA Report 2004, 29).

Die wichtigste Achse der Stadt wird auch in Zukunft die Nord-Süd-Achse sein. Man plant in Zukunft ein weiteres Hochhaus, den „Al Rajihi Tower“. Seine moderne Architektur setzt den Trend der bereits bestehenden zwei Hochhäuser fort. Der „Central Spine“ wird somit Zentrum der größten Architekturprojekte, die es in Riad jemals gab. In Richtung Osten soll eine neue Achse ausgebaut werden und wichtige Stadtfunktionen übernehmen. Der so genannte Prinz-Abdullah-Korridor soll etwa 22 km lang werden und den stärker entwickelten Osten fest mit dem Zentrum Riads und seinem CBD verbinden. Ein etwa 1,7 km langes Teilstück mit dem Kreuzungspunkt des Korridors mit dem „Central Spine“ soll als „Boulevard Precinct“ ausgebaut werden. Das Planungsbüro AS&P übernahm durch den Auftrag der ADA das Entwerfen des Korridors und seines Kernstücks. Die Stadtautobahn soll zum Teil unterirdisch geführt werden, um das Gebiet fußgängerfreundlich zu gestalten. Als Neuheit ist eine elektrische Straßenbahn vorgesehen, die den Osten mit dem Zentrum verbindet. Viele Grünanlagen und intensive Straßenraumgestaltung sind geplant (vgl. AS&P 2003). Ein weiteres Beispiel hierfür ist das gegenwärtige Projekt, eine Vielzahl von Straßenräumen in der gesamten Stadt durch Alleen und Grünanlagen optisch reizvoller zu gestalten (Reichert, 26.09.06).

Um die Dezentralisierung des Stadtmanagements voranzutreiben, beschloss man fünf Subzentren an wichtigen strategischen Punkten zu entwickeln. Man erhofft sich darüber hinaus, den urbanen Raum zu verbessern und viele neue Arbeitsplätze zu schaffen. Ein Hauptproblem der Stadt ist die sehr begrenzte Vermischung von Wohnen und Arbeiten. Dies hat zu einem dramatischen Ansteigen des Verkehrs geführt, was wiederum die Lebensqualität der Bevölkerung reduziert hat. Die neuen Subzentren sollen auch für das öffentliche Leben von zentraler Bedeutung werden, um somit das städtische Leben in Riad zu verbessern (vgl. ADA Report 2004, 64).

Im Norden ist ein etwa 2,7 km² großes Subzentrum am Kreuzungspunkt der König-Fahd-Straße und der nördlichen Ringstraße geplant. Im Osten soll ein Subzentrum den neu geplanten Prinz-Abdullah-Korridor auf der Höhe der östlichen Ringstraße abschließen. Ganz im Süden ist in der Nähe der neuen Wohnsiedlungen ein Subzentrum vorgesehen, das zum Teil von einem neu geplanten Grüngürtel umschlossen wird. Die beiden letzten Subzentren befinden sich im Westen bzw. Südwesten der Stadt. Das westliche Subzentrum befindet sich in der Nähe des Kreuzungspunktes der Ringstraße mit der Verbindung nach Jeddah. Im Südwesten plant man ein Subzentrum am Kreuzungspunkt der Ringstraße mit der Autobahn nach Dirab. Alle Subzentren sind in etwa gleich groß und liegen alle in der Nähe der Ringstraße bzw. an wichtigen Kreuzungspunkten. Sie besitzen daher in etwa gleiche Abstände zum eigentlichen Stadtzentrum (vgl. ADA Report 2004, 44).

Auch das unmittelbare Zentrum der Stadt soll in Zukunft zwischen drei wichtigen Kernen neu organisiert werden. Im Norden soll das gesamte Gelände des alten Flughafens in einen „Central Park“ verwandelt werden. Der alte historische Kern bildet den südlichen Abschluss des neu definierten Zentrums. Im Westen sind es das diplomatische Viertel, der königliche Palastkomplex und die neu geplante Sportcity, die zusammen einen Kern bilden. Im umschlossenen Gebiet konzentriert sich die kommerzielle Nutzung, da hier die „Central Spine“ in die „Transition Spine“ übergeht. Zudem befinden sich in dieser Zone fast alle Ministerien und Verwaltungsgebäude.

Diese Neuordnung der Stadt in Vororte, Subzentren und Kernzonen soll die Stadt in Zukunft funktional verbessern. Da man von einer Verdopplung der Bevölkerung in den nächsten beiden Jahrzehnten ausgeht, versucht der Masterplan vor allem dringende Probleme wie die Dezentralisierung von Stadtfunktionen zu lösen.

Ein weiteres wichtiges Vorhaben der nächsten Jahre ist die Wiederherstellung des Wadi Hanifah als Naturraum und Erholungsgebiet. Jahrzehnte lang benutzte man große Teile des Wadis als Mülldeponie. Seit dem Jahr 2001 versucht man mit Hilfe eines Zehnjahresplans, das Wadi als Park und Naturschutzgebiet vor der Zersiedlung und Verschmutzung zu bewahren. Man verspricht sich dadurch auch ein Bewahren des noch bestehenden Grundwasservorkommens, das in Zukunft von immer größer werdender Bedeutung sein wird. Neben der Nutzung als Freizeitfläche soll das Wadi zum Teil auch landwirtschaftlich genutzt werden (vgl. ADA Report 2004, 66).

Neben dem Wadi Hanifah und dem „Central Park“ soll in Zukunft ein dritter großflächiger Freizeitpark namens Thumamah Park entstehen. Der Park liegt westlich von der Stadt und wird in Zukunft mit einer Fläche von 375 km² der größte Entertainment-Komplex von Riad. Neben einen Safaripark, der den größten Teil einnehmen wird, gibt es ein Naturkundemuseum und Abenteuerspielplätze. Der geplante Park ist ein Zeichen für das stärker werdende Bedürfnis der Bevölkerung nach Freizeit und Abwechslung. Zudem erhofft man sich, mit dem Park in eine wichtige touristische Attraktion zu investieren (vgl. ADA Report 2004, 66)

Ein weiteres zukünftiges Großprojekt ist die Revitalisierung der historischen Stadt Dariyah, die in den letzten Jahrzehnten vom Stadtwachstum erreicht wurde und am westlichen Stadtrand in unmittelbarer Umgebung des Wadis liegt. Die alte Lehmarchitektur soll eine wichtige Attraktion für Touristen und Einwohner werden (vgl. ADA Report 2004, 67).

In Zukunft wird vor allem die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs wichtiges Thema der Planung. Es sind erstmals zwei S-Bahnstrecken in Planung. Zum einen entlang der Nord-Süd-Achse und zum anderen von Ost nach West entlang des schon erwähnten Prinz-Abdullah-Korridors. Beide Bahnstrecken haben insgesamt eine Länge von 39 km. Der Zeitplan sieht vor, bis zum Jahr 2013 die ersten Bahnlinien zu eröffnen. In Zukunft soll das Bahnnetz weiter ausgebaut und der Flughafen sowie das Industriegebiet angebunden werden. Um das Bahnprojekt zu ermöglichen, wird parallel an der Einrichtung eines Shuttlebus-Services gearbeitet. Die Busse führen von den einzelnen Wohngebieten zu den Bahnhaltstellen. Man erhofft sich ein stärkeres wirtschaftliches Wachstum entlang der Bahnstrecken, die das ganze Zentrum erschließen und wichtige Subzentren anbinden. Um den öffentlichen Verkehr zu etablieren, plant man in Zukunft höhere Parkgebühren zu verlangen und damit den Individualverkehr einzuschränken (vgl. ADA Report 2004, 68).

Die Verkehrsplanung wird sich zukünftig der großen Herausforderung stellen müssen, ein effektives Management einzurichten, um eine dramatische Verschlechterung der Verkehrssituation in Riad zu vermeiden. Neben dem Überarbeiten der Flächennutzung, womit beispielsweise Stadtfunktionen dezentralisiert werden oder große Einkaufszentren mit größerem Abstand zu Stadtautobahnen geplant werden, müssen auch ökonomische Maßnahmen ergriffen werden. Höhere Benzinpreise und die Einführung von Gebühren könnten den Verkehr in Zukunft erheblich reduzieren. Um der Rushhour-Problematik entgegenzutreten, könnte eine flexible Verschiebung der Arbeitszeiten Abhilfe schaffen. Der Straßenbau bzw. Straßenausbau allein wird das Verkehrsproblem nicht nachhaltig lösen können (vgl. Al Mosaind 1998, 269).

6 Planung und Planungsentwicklung

Riad entwickelte sich innerhalb eines Jahrhunderts von einer kleinen Oasenstadt mit nur 1 km² Siedlungsfläche und ein paar tausend Einwohnern zu einer Millionenstadt in der Wüste, die heute mehr als 1600 km² einnimmt (vgl. Garba 2003, 603). Auch heute noch hat Riad eine bemerkenswerte jährliche Wachstumsrate von 8% und man prognostiziert 10 Millionen Einwohner für das Jahr 2020 (vgl. Garba 2003, 601). Um dieses Wachstum in Griff zu bekommen, ist ein effektives Planungsmanagement unabdingbar.

Nach 1930 entwickelte man stufenweise ein System, das die Stadtentwicklung leiten sollte. Die Probleme lagen zu Beginn im Fehlen von Institutionen, die die Planung übernehmen könnten. Aus

diesem Grund wuchs die Stadt zunächst verhältnismäßig unkontrolliert. Erst in den 50er Jahren wurde Planung vor dem Hintergrund des langsam einsetzenden Ölboom immer mehr institutionalisiert. Die Infrastruktur wurde in kürzester Zeit stark ausgebaut. Nach dem Umzug der Ministerien nach Riad entstand mit „Al Malaz“ die erste größere städtebauliche Planung. Am Ende der 60er Jahre hatte man bereits mehrere Einrichtungen für das Management der nationalen Entwicklung. Zudem entstand eine Struktur aus lokalem Management. Wichtiger Wendepunkt einer sehr begrenzten Stadtplanung war der Masterplan von Doxiadis. Hier wurde erstmals ein Plan entwickelt, der die gesamte Stadt in allen ihren Elementen betraf (vgl. Garba 2003, 599).

Die 70er und 80er Jahre waren geprägt vom Ölboom. Diese Ära bewirkte ein jährliches Wachstum von mehr als 8%. Da man mit diesem explosionsartigen Wachstum nicht gerechnet hatte, war die Planung überfordert. Der Masterplan war in kürzester Zeit hinfällig und musste Anfang der 80er Jahre generalüberholt werden. Von staatlicher Seite überwachte das Planungsministerium, kurz MOP, die nationale Entwicklung. Eine Stufe darunter übernahm das Ministerium für ländliche und kommunale Angelegenheiten, kurz MOMRA, die Überwachung der regionalen Entwicklung. 1977 gab man den Gemeinden eine gewisse finanzielle und verwaltungstechnische Unabhängigkeit. Ansonsten änderte sich nichts in der Struktur des nationalen Planungsmanagements, das als stark zentralistisch bezeichnet werden kann. Eines der dringendsten Probleme war der riesige Bedarf an Grundstücken. Neben der Bereitstellung und Konzession von mehreren tausend Grundstückspartikeln wurde ein Immobilienfond für die Vergabe von Baukrediten eingerichtet (vgl. Garba 2003, 600).

Durch die sehr eingeschränkte Weitsicht wurde Planung standardisiert und das immer gleiche Muster monoton in alle Richtungen kopiert. Auch die Überarbeitung des Doxiadis Masterplan von SCET Anfang der 80er Jahre änderte daran nichts. Ein Hauptproblem der Planung war die mangelnde Koordination zwischen den verschiedenen Einrichtungen und die schwache Datenlage. Im Jahr 1985 wurde der Ausbau der Städte landesweit für zwei Jahre gestoppt, um die zukünftige Planung besser in Griff zu bekommen. Das MOMRA wurde beauftragt, einen Expansionsplan für die nächsten 50 Jahre unter Beachtung der wirtschaftlichen Entwicklungspläne zu entwickeln. Diese Aktion veranschaulicht, wie weit die Planung hinter der eigentlichen Entwicklung lag. Dieses Problem änderte sich auch nicht in der Folgezeit (vgl. Garba 2003, 601).

Nach 1990 spricht man in Riad von der Post-Ölboom-Ära, auch wenn sich an der wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Rohstoff Öl nichts geändert hat. Auch das Stadtwachstum war bis heute ungebrochen. Ein Zeichen für die Ineffektivität der Planung in den letzten Jahrzehnten ist, dass im Jahr 2003 schätzungsweise ein Drittel des Stadtgebiets noch keine vollausgebaute Infrastruktur besaß. Dies betraf Wasseranschluss, Abwasserentsorgung, Elektrizität und Straßen. Im Vergleich zu 1990, als nur etwa 52% der Bevölkerung vollständig mit Infrastruktur versorgt war, kann man aber eine klare Verbesserung feststellen (vgl. Garba 2003, 601).

Wichtige Planungsprobleme waren in den 90er Jahren Landspekulation, unkontrolliertes Wachstum, Mangel an Daten der Grundstückbesitzer, Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung (vgl. Garba 2003, 602).

Während die HCDR („High Commission for the Development in Riyadh“) die Überwachung der Planung und Entwicklung der Stadt übernahm, war die ADA („Arriyadh Development Authority“) als Organ der HCDR für die direkte Planung zuständig. Sie überwachte den Masterplan und erarbeitete ihn mit. Zudem war sie bei Stadtplanungs- und Architekturprojekten Auftraggeber und involviert in der Planung. Die lokale Verwaltung übernahm die Umsetzung des Planes im Alltag der Stadt und versuchte die Richtlinien des Masterplans umzusetzen (vgl. Garba 2003, 602).

Neben diesen Verantwortungsträgern waren auch noch andere Akteure, wie andere Ministerien, an der Planung beteiligt. Eines der Hauptprobleme bestand darin, einen Weg zu finden, um Planungen besser abzustimmen und koordinieren zu können. Durch die Vielzahl und durch die Unterschiede der Beteiligten war es stets schwierig, effektive Planung auszuüben (vgl. Garba 2003, 602).

Im Jahr 1990 war der Masterplan von SCET bereits hinfällig und das MOMRA initiierte ein Projekt für eine „Metropolitan Development Strategy“ (MEDSTAR). Das MEDSTAR- Projekt begann 1996 unter der Führung eines Teams, das aus Spezialisten und Berater der ADA und der lokalen Verwaltung bestand. Das großangelegte Projekt sollte die Probleme der Stadt erkennen und eine dynamische Bewältigungsstrategie entwickeln. Zunächst begann man Daten zu sammeln und auf deren Basis eine Vision für die nächsten 50 Jahre der Stadt Riad zu erstellen (vgl. Garba 2003, 602).

Bis Heute gibt es eine starke Kontinuität der Entwicklung in der Stadtplanung auf nationaler Ebene. Alle Einrichtungen, wie auch die ADA, entstanden während der Ölboom-Ära in den 70er und 80er Jahren. Die Struktur ist nach wie vor sehr zentralistisch, was unausweichlich zu einer Überlastung bestimmter Organe führt. Dies verzögert Reformprozesse und wichtige Entscheidungen. In vielen Bereichen ist daher die Planung noch nicht abgeschlossen. Die lokale Planungsebene beschränkte sich darauf, das eigene Management zu entwickeln, und es kam zu keiner Mitbeteiligung in Entscheidungsprozessen auf nationaler Ebene. In anderen Ländern ist es üblich, dass die nationale Ebene für einen Rahmen sorgt, in dem die lokalen Verantwortungsträger frei operieren können. In Saudi-Arabien sind die lokalen Institutionen lediglich Agenten der nationalen Ministerien und keine selbstständig handelnden Akteure, die größere Entscheidungen treffen (vgl. Garba 2003, 605).

Dieses strukturelle Problem hat schwerwiegende Folgen. Da man auf nationaler Ebene mit größerer Distanz Entscheidungen fällt, sind diese oft falsch und können unter Umständen zu einer Verschlimmerung der Probleme oder zu neuen Problemen führen. Beispielsweise entschied man sich in der Phase der akuten Wohnungsnot, viele Baukredite durch Immobilienfonds zu gewähren und viele Grundstücke kostenlos zur Verfügung zu stellen. Dies führte unaufhaltsam zu

Landspekulationen und zu einer grenzenlosen Ausbreitung der Siedlungsfläche, deren Ausmaße heute das eigentliche Hauptproblem Riads sind (vgl. Garba 2003, 605).

Das Planungsmanagement hat sich nach 20 Jahren ohne Reformen kaum verändert. Und bis heute gibt es einen großen Mangel an klaren Definitionen, wer welche Rolle im Stadtmanagement übernimmt. Veraltete Gesetze, die fehlende Vernetzung der einzelnen Institutionen und die schwache Datenlage erschweren die Planung (vgl. Garba 2003, 605).

Es gibt eine sehr schwache Koordination zwischen den planenden Akteuren und denen, die die Planung schließlich umsetzen sollen. Dies führt zu einer sehr ausgeprägten Ineffektivität und somit zu starkem Zeitverlust. Darüber hinaus sind Fehler in der Planung nicht auszuschließen. Die von der ADA entwickelte Datenbank namens UIS („Urban Information System“) soll in Zukunft die Planung und das Management optimieren. Sie ist aber auf lokaler Ebene noch nicht verfügbar und hilft lediglich in der Planung (vgl. Garba 2003, 606).

Nur Reformen werden in Zukunft Abhilfe schaffen, um die Probleme in der Managementstruktur der Planung zu lösen. Dezentralisierung wäre in diesem Zusammenhang das richtige Stichwort. Nach wie vor fehlt es an vielen Fachleuten, und man muss auf Berater und Experten aus dem Ausland vertrauen. Die Problematik liegt darin, dass diese oft nicht in Riad ansässig sind und die Probleme eher von außen als von innen kennen (vgl. Garba 2003, 606).

Seit dem Einsetzen der Ölförderung kamen viele ausländische Architekten und Planer nach Riad. Beide Masterpläne stammten beispielsweise von europäischen Planungsbüros. Ein sehr engagiertes deutsches Planungsbüro war und ist AS&P aus Frankfurt.

Der Architekt Jürgen Frauenfeld arbeitete unter anderem in Kooperation mit AS&P an zahlreichen Städtebauprojekten, wie beispielsweise dem Diplomatenviertel. Im Rahmen eines Interviews beantwortete er Fragen, die das Planen in Riad betreffen (Interview am 12.09.2006):

1) An wie vielen Projekten waren Sie beteiligt und welches von diesen hatte den größten Umfang?

Das erste größere Projekt war das Diplomatenviertel 1975-76, gefolgt vom Wohnquartier des Außenministeriums (1978-82), der Review der damaligen Planung für die historische Stadtmitte von Al Shuiabi (Qasr Al Hokum, 1983) und nachfolgende städtebauliche Planung desselben, Planung des Thumamah Nationalparks (1984), Masterplan für die Konversion des alten Flughafengelände zum Public Park (1984).

Nach langer Pause dann erstmals wieder auf Einladung der ADA 1988 in Riyadh, anschließend habe ich mit AS&P an der Fortschreibung des Masterplans Diplomatenviertel mitgearbeitet (2000 und 2005).

Momentan bin ich als Berater des Finanzministeriums beim neuen Finanzdistrikt (King Abdullah Financial District) wieder öfters kurz in Riyadh.

2) Wer waren die Auftraggeber und wie werden Projekte in der Regel vergeben?

Auftraggeber war in allen Fällen die Arriyadh Development Authority (ADA) bzw. deren Vorläuferorganisation, als Exekutivorgan der High Commission for Riyadh. Den Auftrag für das Diplomatenviertel erhielten wir (damals Speerplan GmbH) auf Grund einer internationalen Ausschreibung über Präqualifikation – Angebotserarbeitung – shortlist – Präsentation – Vertragsverhandlung. Der Aufbau der Planungsorganisation in der ADA war Bestandteil des damaligen Auftrags. Die Projekte in den 1980er Jahren habe ich gemeinsam mit Verkehrs- und Landschaftsplanern als Kurzzeitberater für die ADA erarbeitet.

3) Wie haben Sie als ausländisches Team agiert? Hatten sie ein einheimisches Partnerbüro?

Beim Diplomatenviertel arbeitete ein Team von über 30 Experten 9 Monate lang vor Ort in Riyadh. Das war eine Bedingung des Auftraggebers. Beteiligt waren unter Leitung von Speerplan u.a. Rhein-Ruhr Ingenieurgesellschaft, Brandi Ingenieure, Heinle Wischer Architekten, Bödecker, Boyer Wagenfeld BBW Landschaftsarchitekten. Die ADA als Auftraggeber hatte auf ihrer Seite einen Beraterstab aus saudischen Planern und Ingenieuren und Profs aus den USA zugezogen. Da der ADA Direktor Prof. Mohammed Alsheikh als Verkehrsplaner-Professor an der Riyadh Universität tätig war, bestand eine enge akademische Zusammenarbeit.

Das Wohnquartier des Außenministeriums erfolgte im Direktauftrag durch die ADA und wurde von Speerplan gemeinsam mit der Planungsfirma Caudill Rowlett Scott aus Houston sowie wiederum BBW als Landschaftsplaner ebenfalls überwiegend in Riyadh erarbeitet.

Einen einheimischen Partner hatten wir nicht, aber eine ständige Kooperation mit Ali Shuaibi (BEAH Group), dem damals besten saudischen Planer.

4) Welche Schwierigkeiten oder Besonderheiten in der Planung traten auf?

Dass die beiden erwähnten Projekte, obwohl unkonventionell, dennoch erfolgreich waren und auch heute noch als vorbildlich gelten, ist in erster Linie das Verdienst von Prof. Mohammed Alsheikh. Als Fachmann und aufgrund seiner gesellschaftlichen Stellung in Saudi Arabien (die Alsheikhs sind die Nachfolger von Ibn Abd Al Wahhab) half er mit, bei vielen Vorschlägen z.T. gegen den Widerstand anderer Ministerien neue Wege zu gehen.

5) Wie würden Sie das Planungsmanagement in Riad charakterisieren und beurteilen?

Bis Ende der 1980er Jahre war die ADA wahrscheinlich eine der fähigsten Planungsagenturen im Nahen Osten, mit erfahrenen Fachleuten aus Australien, USA und GB. Heute arbeitet die ADA

fast nur noch mit saudischem Personal, Effizienz und Niveau haben nachgelassen. Eine Ausnahme bildet vielleicht das MEDSTAR Team, das die strategische Planung einschließlich der Gesamtverkehrsplanung betreibt. Für Qualität und Kontinuität bei Planungsentscheidungen bürgt vor allem die Riyadh High Commission. Weniger gilt das für die kommunalen Behörden, denen die Bauleitplanung und die Bauaufsicht obliegen.

6) Gibt es eine Tendenz zu einer mehr investorengesteuerten Stadtplanung? Oder wird die Planung auch in Zukunft stark von der staatlichen Seite abhängen?

In Saudi-Arabien gilt die klassische Aufgabenteilung zwischen öffentlichem und privatem Sektor, wobei auf Grund der saudischen Wirtschaftsstruktur nach wie vor der staatliche Sektor bei den Investitionen dominiert. Der Privatsektor investiert unter staatlich gesetzten Rahmenbedingungen im gewerblichen Bereich, von Wohnen bis Handel und Konsum, Freizeit und Industrie. Aus dem öffentlichen Wohnungsbau hat sich der Staat seit 20 Jahren fast ganz zurückgezogen.

7) Welches Hauptproblem der Stadt würden Sie nennen?

Riad hat mittlerweile 5 Millionen Einwohner, bis 2020 wird eine Verdoppelung erwartet. Trotz des enormen Wachstumstempos hat die Grundversorgung mit Infrastruktur, Straßenbau mit dem rapiden Wohnungsbau einigermaßen Schritt gehalten. Das ist eine nicht unbeträchtliche Leistung, wenn man sich die Ausgangslage der kleinen Lehmstadt der 1950er Jahre vergegenwärtigt.

Ungelöst ist das Problem des öffentlichen Verkehrs, das jetzt erst ernsthaft angegangen wird. Einem funktionierenden ÖPNV steht allerdings die flache, gering verdichtete Struktur der Stadt ebenso entgegen wie die Automentalität der saudischen Gesellschaft und deren soziokulturelle Gewohnheiten.

8) Wie hat sich heute die Landvergabe entwickelt und wird sie subventioniert?

Der Immobilienmarkt fungierte von Anfang an zur Verteilung des Ölreichtums auf breitere Bevölkerungskreise, wirkte daher systemstabilisierend und ist immer noch der wichtigste Einkommensfaktor der privaten Haushalte. Die Infrastruktur stellt der Staat kostenlos bereit, der Planungsmehrwert wird privatisiert, was auf Grund des Stadtwachstums enorme Spekulationsgewinne schuf.

9) Gibt es eine Tendenz des gesellschaftlichen Wandels?

Das lässt sich kaum mit wenigen Worten sagen. Natürlich ist die saudische Gesellschaft in Bewegung, aber keiner weiß wo sie hinführt. Gerade wurden die Befugnisse der Religionspolizei in Riad eingeschränkt, da wurden die Sittenwächter in Afghanistan auf Wunsch der Bevölkerung wieder eingeführt. Sicher ist, dass das rapide Bevölkerungswachstum – Saudi-Arabien hat mit die höchsten Geburtenraten – und ein enormes Potential an jungen Menschen im Erwerbsalter, für die es aber keine Arbeit gibt, bzw. keine, die für junge Saudis akzeptabel ist, kurz oder lang zu Unzufriedenheit und politischem Umbruch führen wird.

10) Gibt es eine größer werdende Kluft zwischen Arm und Reich?

Bekanntlich sind die Einkommensunterschiede in Ländern mit hohem Pro-Kopf-Einkommen wie in Saudi-Arabien weniger krass als in armen Ländern. Saudi-Arabien ist ein Feudalstaat. Das Königshaus, das ja einer Beduinenkultur entstammt, übt stets eine fein austarierte Macht aus, die auf Ausgleich bedacht ist. Wie im übrigen auch die sozialen Regeln des Islam gegenüber Bedürftigen hier im Nadj, wo der der Wahhabismus entstand, natürlich strenger befolgt werden. Dieser mäßigt auch die Außendarstellung von Reichtum.

11) Wird das Verkehrsproblem ihrer Ansicht nach richtig angegangen?

Riad ist die einzige Mehrmillionenstadt ohne organisierten ÖPNV. Es bleibt zu hoffen, dass die jetzt anstehenden Entscheidungen zugunsten einer U-Bahn getroffen werden und nicht einer unsinnigen Tram oder Hochbahn. Eine leistungsfähige Nord-Süd-Metro im Central Spine und ein bequemes Busnetz mit separaten Busspuren in die Stadtteile könnten viele der heutigen Verkehrsprobleme lösen. Auch wenn der durchschnittliche Saudi lieber Auto fährt, der Mobilitätsgewinn der Metro für Ausländer und der Frauen, mithin der Mehrheit in Riad, wäre jedenfalls signifikant. Noch aber stoßen Massenverkehrsmittel auf viele konservative Widerstände, da ist Dubai wie in Vielem undogmatischer.

12) Wird Riad in Zukunft ein großes Problem der Wasserversorgung haben?

Wie schon letztes Mal gesagt, steht Meerwasser unbegrenzt, solange wie die dafür benötigte Energie, zur Verfügung. Außerdem vermutet man unter der Arabischen Halbinsel große fossile Süßwasservorräte, die die Saudis, ganz im Gegensatz beispielsweise zu Libyen, nicht antasten.

13) Welches Umweltproblem ist Ihrer Meinung nach am Schwerwiegendsten?

Eines der prekärsten Umweltprobleme, welches die Stadt nicht in den Griff bekommt, ist das beständig ansteigende Grundwasser, Folge einerseits exzessiven Wasserverbrauchs aufgrund lächerlich niedriger Preise, üppiger Bewässerung und vor allem lecker Abwasserleitungen und alter Hausklärgruben, andererseits der Tonschicht unter der Stadt, die das Versickern sperrt.

Die Ironie besteht darin, dass Riad eben dieser Geologie die historische Existenzgrundlage und die üppigen Oasen, die die alte Stadt umgaben, verdankt, die freilich schon dem Wasser- und Landverbrauch der ersten Wachstumsepoche in den 50er Jahren zum Opfer fielen, als der Grundwasserspiegel zunächst sank.

Heute greift das abwasserbelastete Grundwasser in vielen der älteren Stadtteilen bereits die Fundamente der Häuser und die städtischen Versorgungsleitungen an und tritt in tiefer liegenden Stadtteilen in bedenklicher Weise an die Oberfläche.

Ferner der exzessive Energieverbrauch, der selbst amerikanische Werte übersteigt. Wie die USA, einer der größten Umweltverschmutzer, blieb Saudi Arabien dem Kyoto-Abkommen fern. Im Rückblick scheint mir, dass in den 1980er Jahren nachhaltiger geplant und mit Ressourcen umgegangen wurde, als es den Begriff noch nicht gab. Heute steht Nachhaltigkeit zwar in jedem Planungsreport, bleibt aber zumeist Lippenbekenntnis.

14) Hat Riad überhaupt urbane Qualitäten und wie schätzen Sie die Rolle des öffentlichen Raums ein?

Abgesehen vom Qasr Al Hokum, King Abdulaziz Historical Centre und Diplomatenviertel (alle von uns bzw. BBW geplant) sowie der King Faisal Foundation (Kenzo Tange, Norman Foster) gibt es tatsächlich wenig Orte mit urbanen Qualitäten. Die alten Souqs, die das traditionell boten, sind modernen Einkaufszentren gewichen. Auch die architektonischen Highlights sind überschaubar. Populär sind die modernen Parks, Plätze und Freiräume mit Wasserelementen, die in den Abendstunden gerne aufgesucht werden. Ansonsten ist Riad klima- und lagebedingt abweisend heiß, monoton und staubig.

15) Wird man in Zukunft weitere Hochhäuser bauen (besonders entlang der „Central Spine“) oder gibt es irgendeine andere Tendenz in der Architektur?

Die Zurückhaltung bei Hochhäusern scheint jetzt gänzlich aufgegeben zu werden, d.h. die Beschränkung auf max. 30 (Nutz-) Geschosse, die in der Vergangenheit ja schon mit zusätzlichen Galerie-, Gastronomie- oder Technikgeschossen umgangen wurde. Im neuen Finanzdistrikt wird mit Sicherheit ein über 300 m hoher Turm entstehen. Es bleibt zu wünschen, dass Türme nur am Central Spine entstehen.

Es wird viel über Nachverdichtung diskutiert, dem steht aber das Prinzip unbedingter Privatheit der Saudis entgegen, also nach Uneinsehbarkeit des eigenen Grundstücks, dafür werden bei der vorherrschenden zweigeschossigen 'Villen'-Bauweise erst noch praktikable Lösungen zu finden sein.

7 Zusammenfassung

Die Stadt Riad war ursprünglich eine klassische Oasenstadt. Die fruchtbare Gegend in der Nähe der Wadis ermöglichte eine Landwirtschaft, die für Jahrhunderte die wirtschaftliche Grundlage bildete. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde Riad erneut der Stammsitz der Al Saud. Unter dessen Führung folgte im Jahr 1932 die Staatsgründung Saudi-Arabiens. Riad, als Stammsitz, wurde Hauptstadt des Königreichs und schrittweise zum Verwaltungszentrum des Landes ausgebaut.

Wichtigste wirtschaftliche Grundlage war und ist die Erdölförderung. Der Ölboom begann in der Mitte des 20. Jahrhunderts und ermöglichte den Aufbau einer eigenen Industrie (überwiegend Petrochemie). Der riesige Verwaltungsapparat mit mehreren Hunderttausend Angestellten wird bis heute vor allem durch die Gewinne des Ölgeschäfts unterhalten. Indirekt hängt infolgedessen auch der Dienstleistungssektor zu großen Teilen vom Öl ab.

Die Gesellschaft Riads ist überwiegend arabisch-traditionell geprägt. Der Wahabismus als Staatsreligion hat noch immer großen Einfluss, insbesondere auf die Stellung der Frauen. Der Kern der saudischen Gesellschaft ist nach wie vor die Großfamilie. Seit dem Ölboom ist die Geburtenrate stark gestiegen und das Durchschnittsalter dementsprechend gesunken. Heute gibt es innerhalb der saudischen Bevölkerung eine Arbeitslosenquote von etwa 12% mit ansteigender Tendenz. Arbeit im unteren Dienstleistungssektor wird in der Regel abgelehnt, da es staatliche Subventionen gibt.

Der große Reichtum ermöglichte der politischen Führung große Ausgaben für den Stadtausbau. Auf Grund des Mangels von Fachwissen, innerhalb der eigenen Bevölkerung, holte man viele ausländische Experten ins Land. Tausende von Gastarbeitern, vornehmlich aus den arabischen Nachbarländern, kamen im Zuge des Aufbaus der neuen Stadt und füllten den unteren Dienstleistungssektor mit ihrer Arbeitskraft.

Auf Basis der Planung der 50er und 60er Jahre entstand eine moderne Infrastruktur. Ein hierarchisches Straßennetz durchbrach die alten Strukturen und erschloss neue Siedlungsgebiete. Der erste Masterplan von C. Doxiadis besaß jene funktionalistische Ausrichtung, die der Planergeneration der 60er Jahre eigen war. Ein regelmäßiges Netz aus Straßen erschloss einheitlich große Wohnquartiere. Der lineare CBD sollte dynamisch mit der Stadterweiterung wachsen. Das Modulare und der Anschein der Berechenbarkeit kennzeichnen diese Stadtplanung.

In Folge des ausländischen Engagements wurde weiterhin eine neue Typologie eingeführt: Die mediterrane Villa. Obwohl diese weder klimatischen noch kulturellen Ansprüchen genügte, ersetzte sie das traditionelle Hofhaus. Eine hohe Sichtschutzmauer war die kulturelle Reaktion, um die islamische Privatsphäre zu bewahren. Es folgten gesetzliche Bestimmungen, die die Einsicht in das Nachbargrundstück unterbinden sollten. Die Gebäudehöhe wurde in der Regel auf Zwei Stockwerke limitiert.

Auf Grund der günstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen kam es vor dem Hintergrund des Ölbooms zu einer unvergleichlichen Bevölkerungsexplosion. Millionen von Einheimischen und Gastarbeitern zogen in die Hauptstadt. Die Folge war eine große Wohnungsnot. Die politische Führung reagierte mit einer Landvergabepolitik, die eine schnelle Parzellierung und Verteilung von Grundstücken vorsah. Das Verfahren wurde standardisiert und über Jahrzehnte angewandt. Negative Begleiterscheinung war die Immobilienspekulation, die dazu führte, dass immer größere Stadtgebiete erschlossen wurden.

Die Folge des Ölbooms war eine Stadt mit dem höchsten Zersiedlungsgrad und Energieverbrauch dieser Erde. Riad besteht zum größten Teil aus suburbanen Flächen mit geringer Dichte. Wichtigstes Rahmenelement der Wohngebiete ist der 2x 2 km große „Supergrid“ (Doxiadis Masterplan). Die monotone Typologie der zweistöckigen Villenbebauung prägt die Stadtansicht. Riad gehört daher zu den flachsten Städten der Welt.

Das Stadtzentrum ist typologisch heterogener und dichter bebaut. Neben Wohnbebauung gibt es auch gewerbliche Nutzung. Vor allem die untere Einkommensschicht lebt in der alten Innenstadt und ihrer unmittelbaren Umgebung, insbesondere im Süden. Die Segregation zwischen armen Süden und reichen Norden ist Bestandteil der heutigen Stadt.

Wichtigstes wirtschaftliches Zentrum ist der lineare „Central Spine“, auf dem sich der heutige CBD befindet. Diese Nord-Süd-Achse entstand ebenfalls auf der Basis des Masterplans von Doxiadis. Lediglich zwei Hochhäuser prägen den CBD und sind wichtigste Landmarks der Stadt. Innerhalb des CBD gibt es kaum öffentliche Plätze. Die klimatisierte Shopping Mall ist der Ersatz des traditionellen Souq.

Einziges Verkehrsmittel in Riad ist das Kraftfahrzeug. Große mehrspurige Verkehrsschneisen und Autobahnkreuze prägen die Stadt. Der hohe Grad der Suburbanisierung führte zu einer Überbelastung des Verkehrssystems. Neben großen wirtschaftlichen Verlusten bedroht der zunehmende Verkehr die Umwelt und damit einhergehend die Lebensqualität der Bevölkerung. Der hohe Energieverbrauch der Stadt ist in erster Linie auf den Verkehr zurückzuführen.

Abgesehen vom Verkehr tragen Millionen von Klimaanlage und das Entsalzen von riesigen Mengen Meerwasser dazu bei, dass Riad eine der unwirtschaftlichsten Städte ist. Die Nachhaltigkeit hat in der bisherigen Planung keine größere Beachtung gefunden. Nur zögerlich entstehen Projekte, wie etwa das der öffentlichen Verkehrsmittel. Eine Verdichtung der Bebauung und eine Einschränkung des Individualverkehrs sind auch heute noch nicht erkennbar.

Bis zum Jahr 2021 erwartet man bei einer jährlichen Wachstumsrate von 8% über 10 Millionen Einwohner. Riad wäre damit die erste Megastadt in der Wüste. Um das Stadtwachstum Grenzen zu setzen, plant man Satellitenstädte an den Endpunkten der Hauptwachstumsrichtungen im Norden und Osten der Stadt. Neben dem Ausbau der Nord-Süd-Achse soll eine West-Ost-Achse entstehen, um den CBD zu vergrößern und zu verlagern. Neue Subzentren entlang der Ringstraße sollen die Stadtfunktionen dezentralisieren. Die weiten Wege zwischen Arbeiten und Wohnen sollen auf diese Weise in Zukunft vermieden werden.

Riad ist ein Musterbeispiel einer „Oil City“ und wird dies wohl auch noch einige Jahrzehnte bleiben. Eine Diversifizierung der Wirtschaft findet heute kaum statt. Am Ende des Ölbooms wird voraussichtlich nur ein gewachsener Binnenarbeitsmarkt die Stadt vor dem Untergang retten.

B Dubai - Global City am Golf

Mit über 1,2 Millionen Einwohnern ist Dubai nach Riad, Jeddah und Abu Dhabi die viertgrößte Stadt auf der arabischen Halbinsel. Aufgrund des gigantischen Wachstums geht man davon aus, dass sich die Bevölkerung bis zum Jahr 2017 mehr als verdoppeln wird. Die Metropole steht für den Beginn der „Post-Oil“-Ära wie kaum eine andere. Schon in den 90er Jahren war das Emirat wirtschaftlich weitgehend unabhängig von der Ölförderung. Der Ölreichtum Dubais ist zudem relativ begrenzt und man erwartet, dass das Erdöl bei gleichbleibender Fördermenge innerhalb der nächsten 40 Jahre aufgebraucht sein wird (Heck 2004, 32).

Die Herrscher Dubais begannen schon früh, ihren Reichtum in den Ausbau verschiedener Wirtschaftsbereiche zu investieren, um der Abhängigkeit vom Öl zu entgehen. Dubai entwickelte sich zum Banken- und Handelszentrum der Vereinigten Arabischen Emirate. Aufgrund der Freihandelszonen zog eine Vielzahl von Firmen, insbesondere aus der Software-Branche, nach Dubai. Heute gilt das Emirat zudem als wichtigstes Tourismuszentrum der Region, was auf die großen Investitionen in touristische Infrastruktur, die günstigen Einkaufsmöglichkeiten und die vergleichsweise äußerste liberale politische Haltung zurückzuführen ist.

Dubai ist mit einer Fläche von über 4000 km² das zweitgrößte Emirat der Vereinigten Arabischen Emirate. Sharjah ist Nachbaremirat und grenzt an die nördliche Stadtgrenze von Dubai. Die Regierung der VAE wird durch den Rat der Herrscher der sieben Emirate gebildet. Der Präsident dieses Rates ist gemäß der Verfassung der Emir von Abu Dhabi. Dessen Stellvertreter ist der Emir von Dubai. Die beiden Emire bilden mit exklusivem Vetorecht den eigentlich Kopf der VAE, deren Staatssystem in keiner Weise als Demokratie bezeichnet werden kann. Gewerkschaften und Parteien sind verboten.

Jedes Emirat verwaltet sich selbst und ist somit weitgehend autonom. In Zukunft ist geplant, eine zentrale Verwaltung in Abu Dhabi einzurichten. Das Budget der VAE besteht zum größten Teil aus Öl-Einkünften (Abu Dhabi 75%, Dubai 25%). Die Bevölkerung der VAE ist zu 80% ausländischer Herkunft. Die Zuwanderer besitzen in der Regel nur eine befristete Aufenthaltserlaubnis (Heck und Wöbcke 2005, 131).

1 Geografie und Klima

Die VAE bilden mit Oman den östlichen Teil der Arabischen Halbinsel. Sie besitzen ca. 600 km Küstenlinie am Persischen Golf und noch einmal ca. 100 km am Golf von Oman, jenseits der Spitze der Halbinsel Musandam, die in die Straße von Hormuz hineinragt und omanisches Staatsgebiet ist. An diesen langen, flach ansteigenden Küsten mit wenigen in das Hinterland hineinreichenden Meeresrinnen konzentrieren sich Städte und Bevölkerung.

Der Küste sind Korallenbänke vorgelagert, die größere Lagunen und ausgedehnte, periodisch überschwemmte Salzebenen auf dem Festland vom offenen Meer abgrenzen. Hinter der Küste beginnt die Wüste. Flache Sandebenen und wellige Schotterflächen lösen einander ab. Sanddünen wandern wegen des beständigen Windes vom Meer in südöstlicher Richtung. Im Hinterland der VAE gibt es nur sehr wenige Oasen wie Al Ain und Liwa. Im Süden schließt die Wüste Rub Al Khali an. Im Osten der VAE beginnt der Hajar-Gebirgszug, der Höhen von mehr als 3000 Metern erreicht. Klimatisch liegen Küste und Hinterland im subtropischen Trockengürtel. Sie gehören im Sommer zu den heißesten Gebieten der Welt (Heck 2004, 20).

Dubai liegt 25 Grad nördlicher und 55 Grad östlicher Breite am Persischen Golf und ist gekennzeichnet durch einen schmalen Meeresarm, der aufgrund einer Laune der Natur 14 km in das flache Wüstengebiet hineinreicht. Auch heute ist dieser Meeresarm unter der englischen Bezeichnung „Creek“ wichtigstes geografisches Merkmal von Dubai in der ansonsten flachen und nur sehr karg bewachsenen Wüstenumgebung (vgl. Heck 2004, 15).

Das Stadtklima Dubais kann als subtropisch und arid bezeichnet werden. Regenfälle sind selten und unregelmäßig. In der Regel regnet es nur in den Wintermonaten von Dezember bis März. Im Durchschnitt hat Dubai jährlich nur 25 Regentage. Die Regenschauer sind zudem kurz und nicht sehr stark. Im Jahr 2005 hatte Dubai einen jährlichen Niederschlag von 74 mm. Die Jahre zuvor war die Niederschlagsmenge deutlich niedriger. Zwischen 2000 und 2003 gab es eine längere Trockenperiode (vgl. Dubai Explorer 2006, 21).

Die Temperaturen reichen von einem Mindestwert von 10°C im Winter bis zu einem Maximalwert von 48°C im Sommer. Im Januar ist die Tagestemperatur im Durchschnitt 24°C und im August etwa 41°C. Die heißesten Monate sind Juli und August. Die Wintermonate Dezember, Januar und Februar sind bei einer Durchschnittstemperatur von unter 20°C die kühlest Zeit in Dubai. Die Luftfeuchtigkeit bewegt sich zwischen 50 und 65%. Im Sommer ist sie aufgrund der fehlenden Niederschläge etwas niedriger als im Winter. Vor allem im Frühling und Herbst gibt es morgens starken Nebel und Schwüle (vgl. Dubai Explorer 2006, 21).

In den Wintermonaten kann es gelegentlich zu Sandstürmen kommen. Zudem kann ein nordwestlicher Wind namens „Shamal“ vom Persischen Golf kommend, die Temperaturen zusätzlich abkühlen (vgl. Dubai Explorer 2006, 21).

2 Stadtentwicklung

2.1 Von der Entstehung bis zur Jahrhundertwende

Die Küste am Persischen Golf war schon sehr früh besiedelt. Ausgrabungen belegen menschliche Siedlungen aus der Zeit 5000 v. Chr.. Im sechsten Jahrhundert etablierten sich

einzelne Handelsniederlassungen, unter anderem in Jumairah, das im heutigen Stadtgebiet Dubais liegt. Diese Niederlassung war aber zunächst lediglich auf eine Karawanenstation beschränkt (vgl. Schnurrer 2006, 10).

In der Mitte des 18. Jahrhunderts entstanden aufgrund eines politischen Vakuums einige kleinere Siedlungen entlang der Küstenlinie des Persischen Golfes (vgl. Heck 2004, 31). Zum einen bestand die Bevölkerung aus sesshaft gewordenen Beduinenstämmen, zum anderen zogen im Seehandel erfahrene Araber zu. Außer vom Handel lebten die Bewohner dieser Siedlungen von der Perlentaucherei. Die wichtigste Grundlage für jede Siedlung war eine Süßwasserquelle.

Das immer größer werdende Engagement der großen Seefahrernationen insbesondere Großbritanniens, Handel mit Indien zu betreiben, führte zu einer politischen Aufwertung der Region. Und aufgrund des regen Seehandels wurde die Piraterie eine neue Einnahmequelle der Stämme (vgl. Schnurrer 2006, 10).

Im Jahr 1761 siedelte der Bani-Yas Stamm von der Liwa Oase im Landesinneren auf die Halbinsel Abu Dhabi um. Im Norden war es der Stamm der Qawasim, der sich auf den Gebieten des heutigen Sharjah und Ras Al Khaimah niederließ. Im Jahr 1820 unterzeichnete Großbritannien mit den bedeutenden Stämmen der Golfküste einen Vertrag, um die Piraterie zu beenden. Dies war die Geburtsstunde der „Trucial States“. Obwohl Großbritannien politisch sehr präsent war, wurden keine kolonialen Siedlungen gegründet. Auch die bestehenden Siedlungen wurden durch die britische Präsenz nicht verändert. Ein britischer Marine-Offizier beschreibt 1822 eine Siedlung auf dem heutigen Stadtgebiet Dubais als Ansammlung von Lehmhütten, umgeben von einer niedrigen Mauer. Zu dieser Zeit hatte das kleine Fischerdorf bereits den Namen Bur Dubai. (vgl. Schnurrer 2006, 11).

Der Ursprung des Namens „Dubai“ ist bis heute nicht geklärt. Man vermutet, dass es sich entweder aus der Zusammensetzung der persischen Wörter für „Zwei“ und „Brüder“ handelt und die beiden gegenüberliegenden Siedlungen an den Uferseiten des Creeks gemeint sind. Oder der Name stammt vom arabischen Begriff „Daba“, was soviel wie „gedeihender Markt“ bedeutet (vgl. www.sheikhmohammed.co.ae/english/dubai/dubai_old.asp#, 10.09.06).

Im Jahr 1833 kam es zum Bruch innerhalb des Stammes Bani Yas. Der Clanführer Maktoum Al Butti zog mit seinem Clan, der ungefähr 800 Personen zählte, in die bis dahin unbedeutende Siedlung „Bur Dubai“ um. Dies gilt als eigentliche Geburtsstunde des heutigen Emirats, das bis heute von der „Al Maktoum“ Dynastie beherrscht wird. Um 1894 förderte Dubais Scheich Maktoum ibn Hasher Al Maktoum den Handel durch weitgehende Steuer- und Zollfreiheit. Dies war richtungsweisend für das zukünftige Wachstum der Stadt (vgl. Schnurrer 2006, 12).

Die Stadt Dubai wuchs um die Jahrhundertwende von 1500 Einwohnern im Jahr 1833 auf mehr als 10 000 Einwohnern an (vgl. Pacione 2005, 257). Sie konzentrierte sich zunächst in ihrem Umfang auf die beiden Uferseiten des schmalen Meeresarms. Das schlichte Stadtbild war bestimmt

durch die einfachen beduinischen Barasti-Lehmhäuser. Mauern wurden zudem oft aus Korallenblöcken errichtet und mit Kalk verputzt (vgl. <http://www.rudy.net/pages/7259>, 19.09.2006).

Neben dem Herrscherpalast an der Mündung des Creeks gab es eine Freitagsmoschee. Diese befand sich in der Nähe der im Jahr 1860 erbauten Festung namens Al Fahidi Fort. Die Zitadelle, die bis heute als ältestes Gebäude der Stadt erhalten blieb, lag am südöstlichen Stadtrand in der Nähe des Creeks. Direkt im Anschluss an Moschee und Zitadelle gab es einen Souq. Die Stadtbefestigung war aufgrund der geringen Bedrohung nicht sehr stark und bestand aus einer einfachen Lehmmauer. Wichtigste wirtschaftliche Grundlage waren neben dem Handel Perlentaucherei und Fischerei. Bis zur Jahrhundertwende bestand die Bevölkerung überwiegend aus dem Stamm der Al Maktoum.

2.2 Die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts

Anfang des 20. Jahrhunderts profitierte Dubai von den im Jahr 1902 im persischen Reich erhöhten Zöllen und Steuern. Dubai gewann in der Folgezeit als Hafen am Persischen Golf schrittweise mehr Gewicht, da es im Gegenteil zu Persien sehr niedrige Steuern und Zölle verlangte. Aufgrund der wirtschaftlich schwierigen Situation verließen viele persische Händler ihre Heimat und siedelten nach Dubai um. Vor allem um 1920 ist eine größere Einwanderwelle dokumentiert. Den persischen Zuwanderern wurde ein Stadtviertel namens Bastakiya zugewiesen. Dieses befindet sich auf der südlichen Uferseite des Creeks (vgl. Schnurrer 2006, 12).

Neben ihrer wirtschaftlichen Erfahrung brachten die neuen Einwohner auch ihre Architektur nach Dubai. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts prägten die persischen Windtürme, die der raumklimatischen Verbesserung dienen, das Stadtbild Dubais (vgl. Heck 2004, 90).

Nach dem wirtschaftlichen Aufschwung als wichtiger Hafen und Umschlagplatz auf dem Handelsweg nach Indien kam es nach der Weltwirtschaftskrise 1929 zu einem Einbruch in Dubais wirtschaftlicher Entwicklung, der zudem durch das Einführen der künstlichen Perlenherstellung in Japan und dem damit verbundenen Niedergang der Perlentaucherei am Golf verstärkt wurde (vgl. Pacione 2005, 256).

Die Bevölkerung wuchs von 10 000 Einwohnern im Jahr 1900 auf mehr als 50 000 Einwohnern in der Mitte des 20. Jahrhunderts an (vgl. Pacione 2005, 257). Das Bevölkerungswachstum war in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten sehr begrenzt. Die Folge war eine ebenfalls nur begrenzte Ausweitung des Siedlungsgebietes. Die zu Beginn des Jahrhunderts lediglich etwa 10 000 Einwohner lebten in nur drei Wohnvierteln. Zum einen in Deira, das sich auf der nördlichen Uferseite des Creeks befindet. Hier lebte der größte Teil der aus Arabern, Persern und Belutschen bestehenden Bevölkerung. Neben den etwa 1600 Wohnhäusern gab es einen Souq, der um die 350 Geschäfte zählte (vgl. Pacione 2005, 259).

Das zweite Stadtviertel war Al Shindagha am südlichen Ufer des Creeks in unmittelbarer Nähe der Küste. Hier lebte die Herrscherfamilie. Das gesamte Viertel zählte lediglich 250 Häuser. Es gab keinen eigenen Souq, und nur Arabern war es erlaubt, sich dort niederzulassen. Auf der gleichen Uferseite in Richtung Landesinneres folgte Bur Dubai, das zu dieser Zeit mit nur 200 Häusern kleiner als Deira war. Es gab einen kleinen Souq mit etwa 50 Geschäften. Das Viertel war in der Hand von persischen und indischen Händlern (vgl. Pacione 2005, 259).

Um 1955 betrug die Stadtfläche etwa 3,2 km². Die Mehrheit der Bevölkerung lebte nach wie vor mit ihren großen Familien in den traditionellen Barasti-Häusern, die mit Hilfe von Lehm und Palmwedeln errichtet wurden. Die Wohnviertel besaßen die regionale Struktur der aneinandergereihten Cluster von nach außen abgeschlossenen Häusern. Die Hofhäuser dienten dem großen Bedürfnis nach Privatsphäre und kollektiver Sicherheit. Des Weiteren ermöglichten sie eine dichte Bauweise. Die engen Wege und Straßen waren so bemessen, dass Lasttiere das Trinkwasser von den öffentlichen Brunnen in die Viertel transportieren konnten (vgl. Pacione 2005, 259).

2.3 Vor dem Hintergrund des einsetzenden Ölbooms (1955 bis 1970)

Im Nachbaremirat Abu Dhabi begann man bereits im Jahr 1958 Erdöl, das durch britische Firmen gefunden wurde, zu fördern (vgl. Schnurrer 2006, 13). Die Ölboom-Ära begann, und Dubai sollte von ihr in großem Maße profitieren. Obwohl man in Dubai selbst zunächst lange Zeit kein Erdöl fand, verbesserte sich die wirtschaftliche Situation. Bereits 1946 eröffnete die erste Bankniederlassung in Dubai, das sich im Lauf der Jahrzehnte zum Bankenzentrum der Region entwickelte (vgl. Schnurrer 2006, 12). Erst 1966 fand man auch im Emirat Dubai Erdöl. Die Erdölvorkommen lagen offshore im Persischen Golf und waren deutlich geringer als die des Nachbarn Abu Dhabi.

Noch vor der Ära des Ölbooms entstand 1960 der erste Masterplan für Dubai, der von einem britischen Architekten stammte. Dieser Masterplan umfasste die Entwicklung eines modernen Erschließungssystems, die Aufteilung des Stadtgebiets in Zonen und die Zuweisung verschiedener Flächennutzungen. Zudem war ein neues Stadtzentrum geplant. Die Zielsetzungen des Masterplans waren bescheiden und entsprachen den wirtschaftlichen Erwartungen, bevor Öl gefunden wurde. Die Strategie des Masterplans war gekennzeichnet von einer streng zentralistisch ausgerichteten Stadtentwicklung. Der Auftraggeber des Plans war die Stadtbehörde von Dubai, die 1957 die Befugnisse für die Koordinierung aller Verwaltungsdienste unter der Aufsicht eines Stadtrates erhielt. Dieser Stadtrat bestand zum größten Teil aus führenden Persönlichkeiten der Wirtschaft. Die Festlegung des Musters der Stadtentwicklung wurde zudem stark durch die Struktur

des Immobilienmarktes beeinflusst, der sich von dem westlichen Modell wesentlich unterscheidet (vgl. Pacione 2005, 260).

Entsprechend der arabisch-islamischen Traditionen basiert das Eigentumsrecht eines Grundstücks auf zwei Prinzipien. Jedes Stück Land innerhalb einer Siedlung, das für eine längere Zeitdauer bebaut und bewohnt wird, gehört dem Eigentümer des Hauses. Über das übrige nicht besiedelte Land bestimmt der Herrscher. In Dubai wurden diese Prinzipien gesetzlich im Jahr 1960 festgeschrieben. Von jenem Zeitpunkt an gehörte jedes Grundstück dem jeweiligen Hausbesitzer. Das übrige nicht bebaute Land war nun Besitz des Herrschers und wurde von ihm vermietet oder verkauft. Er konnte es zudem jeder staatlichen Nutzung zuteilen. Wenn der Herrscher Land vergab, ohne eine Bezahlung zu verlangen, konnte er es nach diesem Gesetz zukünftig zurückfordern. Die Besitzer von noch unbebautem Land im Jahr 1960 wurden nicht enteignet. Sie waren nur verpflichtet, ihr Land in Kürze zu bebauen, andernfalls waren sie zum Verkauf gezwungen. Die zentralistische Ausrichtung der Landvergabe sollte die Umsetzung eines Entwicklungsplanes erleichtern (vgl. Pacione 2005, 260).

Der Einzug der Modernisierung ging auch an der Architektur nicht spurlos vorüber. Im Jahr 1956 wurde das erste Haus aus Zementblöcken errichtet (vgl. Pacione 2005, 260). In der Folgezeit sollte die mediterrane Villa mit zeitgemäßer Bauweise die alte Lehmararchitektur schnell ersetzen. Die ummauerte Villa wurde auch in Dubai der neue Standard des Wohnens.

2.4 Das erste Jahrzehnt nach der Staatsgründung (70er Jahre)

Zu Beginn der 70er Jahre endete das Protektorat Großbritanniens und es entstanden die Vereinten Arabischen Emirate. Neben Scheich Zayed von Abu Dhabi war es Scheich Rashid von Dubai, der die entscheidende Kraft des Föderationsprozesses war (vgl. Schnurrer 2006, 13).

Die Entwicklung der Ölindustrie sollte die Wirtschaft und Gesellschaft Dubais in kürzester Zeit revolutionieren. Das Öl ermöglichte riesige Projekte, die zunächst den Ausbau der Infrastruktur und der Industrie betrafen. So entstanden in der Folgezeit unter anderem die riesigen neuen Häfen Port Rashid und Jebel Ali Port. Des Weiteren errichtete man die Trockendocks, eine Aluminiumproduktionsstätte und schließlich das gesamte Industriegebiet in unmittelbarer Nähe des Jebel Ali Port (vgl. Pacione 2005, 256). Dubai wurde über Nacht zu einer industriellen Stadt, die nach der Eröffnung des internationalen Flughafens im Jahr 1971 auch global an größerer Bedeutung gewann (vgl. Schnurrer 2006, 13).

Ein weiterer wesentlicher Faktor der schnellen wirtschaftlichen Entwicklung war die Dichte von erfahrenen Händlern in der Bevölkerung Dubais, die aufgrund ihrer unterschiedlichen Herkunft ein Netzwerk internationaler Kontakte besaßen. Im Bereich Erdölförderung bis hin zum Marketing war es vor allem zu Beginn von entscheidender Bedeutung, dass die kaufmännische Bevölkerung große

Projekte mitfinanzierte, als wirtschaftliche Berater fungierte und als Teilhaber in private Firmen, wie etwa die „Dubai Telephone Company“, investierte (vgl. Pacione 2005, 257).

Aufgrund des wirtschaftlichen Wachstums kam es zu einem raschen Anstieg der Bevölkerung. Im Jahre 1968 waren es etwa 59 000 Einwohner. Innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte sollte sich diese Zahl mehr als versechsfachen. Dieses explosionsartige Wachstum erklärt sich durch den hohen Zuzug von Gastarbeitern, die aufgrund des schlagartigen wirtschaftlichen Wachstums als Arbeitskräfte benötigt wurden (vgl. Pacione 2005, 257). Neben Fachleuten aus dem Westen und Immigranten der arabischen Nachbarländer wanderten tausende von asiatischen Gastarbeitern für den unteren Dienstleistungssektor ein.

Die 70er Jahre sind gekennzeichnet von einem schnellen suburbanen Wachstum. Um 1971 wurde ein neuer Masterplan entwickelt, der im Vergleich zu seinem Vorgänger bei weitem ambitionierter war und das neue wirtschaftliche Wachstum mit einbezog. Das neue Potential zur Entwicklung der Stadt war groß und der Expansionsdruck wuchs stetig. Der Plan sah vor, einen Ring aus Stadtautobahnen um die Stadt zu legen und mit einem radialen Straßennetz die neuen Vororte zu erschließen. Ein weiteres Megaprojekt in der Verkehrserschließung war der Bau des Shindagha-Tunnels unterhalb des Creeks. Dieser Tunnel sollte die Stadtviertel Deira und Bur Dubai verbinden und die innerstädtische Erschließung entscheidend verbessern. Des Weiteren wurden die zwei Brücken Maktoum und Garhoud über den Creek gebaut. Auf diese Weise wurden die beiden Uferseiten verkehrstechnisch so erschlossen, dass einer weiteren Entwicklung nichts im Weg stand. Zuvor war man noch auf den Transport mit Fähren angewiesen (vgl. Pacione 2005, 260).

Das Gebiet östlich am Creek in der Umgebung von Deira entwickelte sich rasch zum ersten wirtschaftlichen Zentrum. Viele Banken und staatliche Einrichtungen ließen sich dort nieder. Es war zudem wirtschaftlich von großer Bedeutung, da man hier die Küsten- und Reexportspedition auf der nördlichen Uferseite des Creeks einrichtete. Im direkten Anschluss an diesen neu entstandenen CBD wurde der internationale Flughafen Anfang der 70er Jahre eröffnet. Auf der anderen Seite des Creeks entstand der internationale Import- und Containerhafen, der sich entlang der Trockendocks erstreckte. Neben den großen industriellen Standorten entstand mit dem World Trade Center erstmals auch eine Landmark der Stadt (vgl. Pacione 2005, 260).

Der 39-stöckige Hochhausturm wurde 1979 eröffnet. Mit einer Gesamthöhe von 149 Metern war es zu jener Zeit das höchste Gebäude im Nahen Osten. Es wurde zum Aushängeschild des wirtschaftlichen Wachstums der Region (vgl.

http://de.wikipedia.org/wiki/World_Trade_Centre_%28Dubai%29, 18.09.06). Das dominierende Hochhaus markiert den Kreuzungspunkt zwischen alter Stadterweiterung und den erst später folgenden Stadtgebieten in Richtung Jebel Ali. Es ist auch Endpunkt einer nahezu geraden Achse zum Creek, die den Namen Trade Centre Road erhielt. Die Straße führte über das WTC in Richtung Jebel Ali und wurde wichtigste Achse des Stadtwachstums. Später wurde der längere Teil der Straße zwischen WTC und Jebel Ali in Sheikh Zayed Road umbenannt.

Neben dem Bau des Port Rashid an der Mündung des Creeks sah man die Planung neuer Wohnsiedlungen entlang der Küste in Richtung Jebel Ali vor. Dieses riesige neue Siedlungsgebiet erhielt den Namen Jumeirah. Im Süden der Stadt plante man die Erschließung zusätzlicher Flächen für Gesundheits-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen. Von sehr großer Bedeutung für die Struktur der modernen Stadt war die Einrichtung des Wachstumskorridors entlang der Küste in Richtung Jebel Ali.

Die mehrspurige Trade Center Road wurde im Laufe der Zeit immer mehr ausgebaut und zum linearen Zentrum des neuen Stadtgebiets, das auch das „neue Dubai“ genannt wurde. Dieses lineare kommerzielle und finanzielle Zentrum wurde in den folgenden Jahrzehnten der neue CBD der Stadt (vgl. Pacione 2005, 260). Die Achse verband wichtige wirtschaftliche Aktivräume im Norden und Süden des Emirats. Zudem schloss sie im Süden direkt an die Verbindung nach Abu Dhabi an.

Die Villa mit Ummauerung wurde bevorzugte Wohntypologie in den neu erschlossenen Siedlungsgebieten. Aufgrund des großen Stroms von Gastarbeitern wurden zudem viele mehrstöckige Appartementhäuser errichtet. Vor allem im alten Zentrum und dessen unmittelbarer Umgebung verdichtete sich die Bebauung, und die alte Typologie wurde ersetzt. Die reichere Bevölkerung, insbesondere die staatlich begünstigten Einheimischen, zog in die neuen Siedlungsgebiete in Jumeirah, wohingegen die großen Massen der Gastarbeiter, vor allem die im unteren Dienstleistungssektor tätigen, in unmittelbarer Nähe des Zentrums oder der Industriestandorte lebten.

2.5. Auf dem Weg zu einer „Global City“ (1980 bis Heute)

Die Wirtschaft Dubais entwickelte sich seit dem Ölfund explosionsartig. Zudem wurde sie durch den ersten Golfkrieg zwischen Iran und Irak begünstigt, als ein lukrativer Handel zwischen dem Iran und Dubai entstand. Außerdem gewann der Hafen Dubais durch den Krieg zunehmend an Bedeutung, da man Kuwait und dessen Hafen als gefährdet einstufte. Seit Anfang der 80er Jahre wurde der Handel zwischen Dubai und allen GCC Staaten intensiver, und Dubai entwickelte sich zum wichtigsten Hafen der Region (vgl. Pacione 2005, 257).

Aufgrund des steigenden Handels ließen sich auch immer mehr Banken in Dubai nieder. Dies wiederum steigerte Dubais Attraktivität als Investorenstandort. Niedrige Steuersätze, eine geschäftsfreundliche und politisch stabile Umgebung trugen dazu bei, dass sich viele Firmen in Dubai niederließen. Die Strategie den eigenen Markt zu öffnen führte zum Einrichten der Jebel Ali Freihandelszone im Jahr 1985, wodurch internationale Firmen ohne gesetzliche Einschränkung und mit Niedriglohnarbeitern günstig produzieren konnten. Wichtigstes Argument für einen Firmensitz im Emirat war die weitgehende Befreiung von Steuern und Zöllen (vgl. Pacione, 257).

Mitte der 90er Jahre gab es bereits über 800 Firmenniederlassungen aus 72 verschiedenen Ländern. Unter anderem investierten große multinationale Kooperationen wie Nokia, Daewoo oder Reebok in einen Firmensitz in Dubai, um sich am immer größer werdenden Markt zu beteiligen. Die Zahl der Firmenniederlassungen stieg kontinuierlich. So waren es im Jahr 2002 über 2051 Firmen, die in Dubai die wirtschaftliche Entwicklung voran trieben (vgl. Pacione 2005, 257).

In Dubai hat man früh erkannt, dass die Zukunft von der wirtschaftlichen Unabhängigkeit vom Erdöl abhängt. Seit den 90er Jahren versucht man die Stadt intensiviert als Tourismuszentrum auszubauen. Zwischen 1993 und 2000 wuchs die Anzahl der Hotelzimmer um mehr als 37%. Die Etablierung Dubais als Touristenattraktion ist zudem Teil des Stadtmarketings, damit auch in Zukunft Investoren ihr Kapital in Projekte des Emirats anlegen (vgl. Pacione 2005, 257).

Die wirtschaftliche Stadtentwicklung der 80er und 90er Jahre unterscheidet sich von der der 70er Jahre insofern, dass weniger der Ausbau der Industrie als der Aufstieg zur Global City im Vordergrund stand. Dubai sollte sich zum wichtigsten Bank- und Finanzzentrum der Region entwickeln und für Firmen aus aller Welt attraktiver Standort sein. Der elfte September 2001 förderte Dubais wirtschaftliche Bedeutung, da aus Angst vor Sanktionen vor allem saudisches Kapital in das Emirat floss. Beispielweise schätzt man ein saudisches Investment von 7 Milliarden US Dollar in Dubais Bauprojekte, allein für das Jahr 2004 (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8601>, 19.09.2006).

Mit dem Zuwachs der wirtschaftlichen Bedeutung nahm auch die Bevölkerung stark zu. Im Jahr 1985 waren es 370 788 Einwohner. Nur zehn Jahre später hatte sich die Zahl mit 689 420 Einwohnern fast verdoppelt. Im Jahr 2002 war man kurz davor, die Millionengrenze zu überschreiten. Heute leben mehr als 1,2 Millionen Menschen in Dubai. Das rapide Bevölkerungswachstum lässt sich auf zwei Faktoren zurückführen. Zum einen auf den massiven Zuzug von Gastarbeitern, insbesondere in den letzten Jahren. Heute stammen mehr als zwei Drittel der Bevölkerung aus dem Ausland. Im Jahr 2000 waren es im Vergleich nur etwa 53%. Und zum anderen auf die hohe Geburtenrate, die zu einem Anstieg der einheimischen Bevölkerung führte (vgl. Pacione 2005, 257).

Seit dem Jahr 1980 expandierte die Stadt in immer größer werdender Geschwindigkeit. Im Jahr 2004 nahm die Stadt bereits 605 km² ein. Das jährliche urbane Wachstum liegt bei durchschnittlich 4%. Der aktuelle Entwicklungsplan sieht mit einer Stadterweiterung von 501 km² neu erschlossenem Gebiet eine nahezu verdoppelte Stadtfläche bis zum Jahr 2015 vor (vgl. Pacione 2005, 260).

In den frühen 90er Jahren entstand ein neuer Generalplan, der die Entwicklung von 1993 bis 2012 umfasste und das physische und wirtschaftliche Wachstum der Stadt betraf. Man plante, in welchen Richtungen und in welchen Stufen neues Stadtgebiet in Zukunft erschlossen und wie die Flächennutzung verteilt werden sollte. Des Weiteren sollte die Infrastruktur weiter ausgebaut werden, um mit dem Wachstum Schritt halten zu können. Der Plan hatte zum Ziel, optimale

Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Interessen privater Investoren zu steigern. So sollten die Verwaltung und die Planungsprozesse der Landvergabe vereinfacht werden. Zudem war man bemüht, durch den Plan Transparenz zu erzeugen und den Investoren die zukünftige Richtung der Stadtentwicklung zu veranschaulichen. Um Megaprojekte umsetzen zu können, sollte die Zusammenarbeit zwischen staatlichen Institutionen und Firmen des privaten Sektors weiter ausgebaut und optimiert werden (vgl. Pacione 2005, 260).

Damit der Kapitalverlust durch den Transfer ins Ausland so gering wie möglich ausfiel, versuchte man die „Expats“ von einer Investition in den lokalen Markt zu überzeugen. Durch die Vielzahl der Zielsetzungen war die Entwicklung eines besseren Managements unabdingbar. Wichtig war es, die verschiedenen Interessen auf einen gemeinsamen Nenner zu vereinen (vgl. Pacione 2005, 260).

Aufgrund der Typologie aus hauptsächlich freistehenden Einfamilienhäusern wuchs die Stadtfläche schnell an, insbesondere entlang der neuen Achse zwischen Jebel Ali und Stadtzentrum. Mit zunehmendem Stadtwachstum wurden auch Entwicklung und Ausbau des Straßennetzes immer wichtiger. Dubai ist eine typische Autostadt, in der in den letzten Jahren weniger als 5% des Verkehrs öffentlich war. Der öffentliche Verkehr bestand zudem nur aus Taxis und Bussen. Die stark belastete Sheikh Zayed Road wurde immer weiter ausgebaut und besitzt heute acht Spuren. Um die wichtige Straßenachse zu entlasten, wurde die parallel laufende Al Kail Road gebaut. Des Weiteren wurde mit der Emirates Road, die von Abu Dhabi bis nach Sharjah führt, ein Autobahnring um die Stadt gelegt (vgl. Pacione 2005, 262).

Schon früh entwickelte sich eine klare Trennung zwischen der Handhabung der Erschließung neuer Siedlungsflächen für Einheimische und der für Gastarbeiter. Durch die Politik der Landvergabe ist geregelt, dass jeder einheimische Mann mit über 20 Jahren ein Grundstück von 1400 m² erhält. Des Weiteren erhalten Einheimische zinsfreie Darlehen für den Erwerb eines Hauses. Somit wird die Beschaffung von Wohnraum für Einheimische von der öffentlichen Hand organisiert und stark subventioniert. Im Gegenteil dazu hängt die Beschaffung von Wohnraum für den größeren Bevölkerungsanteil der Gastarbeiter allein in privater Hand. Die Verwaltung übernimmt lediglich die Festsetzung und Überwachung, welches Land als Siedlungsfläche entwickelt werden kann (vgl. Pacione 2005, 261). Nachdem private Investoren das Land und das Recht, es zu bebauen, erworben haben, wird der erschlossene Wohnraum an die Gastarbeiter vermietet. Erst vor wenigen Jahren können auch Ausländer Immobilien mit Einschränkungen erwerben.

Diese Art Wohnpolitik hatte zahlreiche Folgen für das physische Wachstum der Stadt. Da man bei der Landvergabe an Einheimische nicht Haushalte, sondern einzelne Individuen mit Grundstücken versorgte, kam es zu einem exponentiellen Anstieg des Flächenbedarfs. Da man Einheimischen, die weniger als 1500 m² an Grundflächen besaßen, die Umsiedlung ermöglichte, kam es zu einem Zerfall vieler verlassener Häuser innerhalb alter innerstädtischer Viertel. Weiterhin

wurde dadurch die Suburbanisierung beschleunigt, und es entstanden neue Vororte wie Mazhar oder Nad Al Hamar an der Peripherie der Stadt. Durch die Entwicklung von zentrumsnahen Stadtvierteln wie Har Al Anz oder Al Hamriya versuchte man der Zersiedlung etwas entgegen zu wirken (vgl. Pacione 2005, 262).

Der Generalplan von 1993 sah keine staatliche Beteiligung am Bau von Wohnraum für Niedriglohnarbeiter vor. Der Grund lag vor allem darin, dass man durch den Bau von „Low Cost Housing“ in Konkurrenz mit dem privaten Sektor geraten wäre. Des Weiteren wäre man für die Verwaltung und Instandsetzung staatlicher Wohnprojekte verantwortlich. Um der Wohnungsnot entgegenzuwirken, wurden die Firmen angehalten, Wohnraum für ihre Arbeitnehmer bereitzustellen. So entstanden die Arbeitersiedlungen in der Umgebung von Al Quoz und Jebel Ali (vgl. Pacione 2005, 262).

In den 80er und 90er Jahren entstand eine Reihe von Hochhausprojekten: zum einen entlang der Baniyas Road auf der nördlichen Uferseite des Creeks, wo unter anderem die Twin Towers entstanden; zum anderen entlang der Sheikh Zayed Road, die das Rückgrat der neuen Stadtentwicklung bildete. Hier entstand nach dem World Trade Center mit den Emirates Towers ein weiteres Wahrzeichen der Stadt. Die beiden Türme sind mit 355 m und 312 m unterschiedlich hoch und werden unterschiedlich genutzt. Der Office Tower ist ein reines Bürohochhaus und momentan das höchste Gebäude der Stadt. Der Hotel Tower ist ein Fünf-Sterne-Business-Hotel mit über 400 Zimmern und Suiten. Nach vierjähriger Bauzeit wurden beide Türme im Jahre 2000 eröffnet (vgl. www.dubai-city.de 2006, 3). Sie sind seitdem prägendes Element der Hochhausreihe entlang der Sheikh Zayed Road, an der sie leicht versetzt stehen.

Mit dem im Jahr 1999 fertig gestellten Luxushotel Burj Al Arab erhielt Dubai eine weitere wichtige Landmark, die in der Folgezeit zum Aushängeschild der Stadtentwicklung wurde. Mit 321 Metern Höhe ist es höher als der Eiffelturm. Es wurde auf einer 280 Meter vom Festland entfernten Insel in der Nähe des Jumeirah Beach Resorts errichtet. Insgesamt mehr als 4000 Arbeiter waren drei Jahre an dem Projekt beteiligt. Um das Gebäude statisch abzusichern, musste das 1,5 Meter dicke Fundament 45 Meter tief in den Meeresboden verankert werden. 202 doppelstöckige Suiten mit teilweise über 500 m² Wohnfläche machten das Hotel zum weltweit teuersten und bekanntesten. Das Projekt sollte das World Trade Center als Wahrzeichen Dubais ablösen. Die Gebäudeform ist eine Anspielung auf ein Segel, das sich dem Wind beugt. Die Architektur kann als modern und global bezeichnet werden, wenn sich auch in der Innenraumausstattung das Orientalische stark bemerkbar macht (vgl. Heck 2004, 132).

In der Folgezeit sollte eine Reihe von architektonischen und städtebaulichen Großprojekten das Gesicht Dubais verändern. Dabei wurden die Grenzen des Möglichen ausgetestet und neue aufgezeigt. Dubai entwickelte sich in den letzten Jahren zur Stadt der Superlative. Neben einer klimatisierten Skihalle entstanden künstliche Inseln in Form einer Palme. Und man begann mit dem Bau des höchsten Hochhauses der Welt, dem Burj Dubai. Der Architekturstil ist global, aber mit

Tendenz zum orientalischen Facelifting. So findet man oft arabeske Ornamente in der Fassadengestaltung. Mit dem im Jahr 2003 eröffneten „Madinat Jumeirah“ entstand ein riesiger Hotelkomplex, der in historisch anmutender Architektur mit moderner Bauweise errichtet wurde. So zieren falsche Windtürme die Dächer des Komplexes, womit der Versuch unternommen wurde, eine historische Atmosphäre zu erzeugen (vgl. www.dubai-city.de 2006, 2).

Im Gegensatz zu den hohen Investitionen in die Entwicklung der neuen Stadterweiterungen wurde das historische Erbe im Stadtzentrum eher vernachlässigt. In Dubai wurde kaum alte Bausubstanz erhalten. Die alte Struktur der Straßen ist teilweise in Deira oder Bur Dubai noch zu finden. Dagegen wurde die alte Lehmarchitektur schon in den 60er und 70er Jahren fast vollständig ersetzt. Lediglich einzelne Bauten, wie Palastbauten oder Teile des Souq sind Zeugen der Vergangenheit. Die Restaurierung des alten Souqs in Deira dient vor allem dem Tourismus, der dadurch eine wichtige historische Attraktion gewann.

2.6. Zusammenfassung der Entwicklungsstufen

Als 1833 der Clan Al Maktoum den Stamm der Bani Yas verließ und nach Bur Dubai zog, war dieses noch ein kleines Fischerdorf ohne größere Bedeutung. Durch den Zuzug wuchs die Bevölkerung auf 1500 Einwohner. Bis zur Jahrhundertwende war die Siedlungsweise sehr einfach, und man lebte in den beduinischen „Barasti“ Hütten aus Lehm. Nach den üblichen Strukturprinzipien der islamischen Stadt entstanden in der Nähe der Zitadelle die Freitagsmoschee und der Souq. Die Stadt Dubai war durch den Creek von jeher zweigeteilt.

Die Bevölkerung lebte neben Handel und Fischfang auch vom lukrativen Geschäft des Perlentauchens. Um die Jahrhundertwende lebten bereits 10 000 Einwohner in der Stadt. Die Stadt war zu diesem Zeitpunkt in drei ungleich große Viertel geteilt. Das Stadtviertel Deira war mit Abstand das Größte und lag auf der nördlichen Seite des Creekufers. Durch die Nähe zum Hafen und zu Sharjah entwickelte sich dort ein florierender Souq. Auf der anderen Uferseite des Creeks gab es das kleine Viertel Al Shindagha, in dem die Herrscherfamilie wohnte und Bur Dubai, wo sich überwiegend Ausländer niederließen. Die örtliche Segregation der einzelnen Bevölkerungsgruppen beweist das in den 20er Jahren, durch persische Zuwanderung, entstandene Viertel Bastakiya. Die persischen Händlerfamilien trugen zur Etablierung Dubais als Hafen sowie zur Überwindung der wirtschaftlichen Probleme nach dem Einbruch der Perlentaucherei bei.

In der Mitte des 20. Jahrhunderts lebten bereits 50 000 Menschen in Dubai. Die Stadtfläche betrug in etwa 3,2 km² und war verhältnismäßig gering. Die Bebauungsdichte war hoch und entsprach annähernd der Dichte von anderen islamischen Metropolen, wie etwa Kairo. Die Höhe der Bebauung war in der Regel zweigeschossig. In der Folgezeit wuchs das Viertel Deira in besonderem Maße, da es durch den Souq wirtschaftlicher Aktivpunkt war. Auf der anderen

Uferseite wuchsen die Stadtviertel langsam zusammen und gingen ineinander über. Zudem erweiterte sich das Stadtgebiet in Richtung Süden.

Im Jahr 1960 entstand durch britische Architekten der erste Masterplan Dubais. Obwohl man in Dubai selbst noch kein Öl gefunden hatte, profitierte Dubai als Hafenstadt vom beginnenden Ölboom in der Region. Viele Bankniederlassungen machten Dubai zu einem wichtigen Finanzzentrum. Ende der 60er Jahre fand man auch in Dubai Öl, und im Emirat begann ein unvergleichliches Wachstum. Dies betraf im besonderen Maße die Bevölkerung, die 1968 nur etwa 59 000 Einwohner zählte.

Das Jahr 1971 war aus vieler Hinsicht richtungsweisend. Zum einen wurde das Emirat Dubai Teil der VAE und gewann dadurch politische Stabilität. Zum anderen wurde der internationale Flughafen eröffnet und Dubai erstmals global vernetzt.

Das schnelle Kapital des Ölbooms wurde in den 70er Jahren überwiegend in Infrastruktur investiert. Zwei Häfen und zwei Industriegebiete entstanden. Zudem wurden erstmals die beiden Stadtteile Bur Dubai und Deira mit zwei Brücken und einem Tunnel verkehrstechnisch verbunden. Entlang der Baniyas Road auf der nördlichen Uferseite des Creeks entstand das neue wirtschaftliche Zentrum in Richtung des Flughafens.

Ende der 70er Jahre leitete der Bau des World Trade Centers eine zunehmende Konzentration des Stadtwachstums in Richtung Jebel Ali ein. Da man in Richtung Norden durch das Nachbaremirat Sharjah in der Stadterweiterung begrenzt war, sah ein neuer Masterplan von 1970 die Errichtung eines linearen Zentrums entlang der Sheikh Zayed Road in Richtung Jebel Ali vor. In den 80er Jahren nahm die Suburbanisierung des unter dem Namen Jumeirah bekannten Gebietes ihren Lauf. Durch die Verteilung von Grundstücken an Einheimische und deren Umzug aus der Innenstadt in das neue Siedlungsgebiet, wuchs der Bedarf nach neuer Siedlungsfläche schnell an.

In den 80er Jahren profitierte Dubai vom ersten Golfkrieg und wurde einer der wichtigsten Häfen der gesamten Region. Im Jahr 1985 folgte dann die Einrichtung der Jebel Ali Freihandelszone am südwestlichen Ende des Stadtgebietes. In der Folgezeit strömten Hunderte von Firmen nach Dubai, um sich Aufgrund der großen wirtschaftlichen Vorteile dort niederzulassen.

Durch den hohen Zuzug von Gastarbeitern wuchs die Population Dubais auf über 370 000 Einwohner im Jahr 1985. Im Vergleich zu 1970 hat sich die Bevölkerung mehr als versechsfacht. Dementsprechend wuchs die Stadtfläche mit den Schwerpunkten Jumeirah und den nordöstlichen Stadtgebieten.

Mitte der 90er Jahre verabschiedete man einen neuen Masterplan für die Entwicklung bis zum Jahr 2012. Die Bevölkerung erreichte mittlerweile fast 700 000 Einwohner. Um mit diesem Tempo mithalten zu können, stellte der Ausbau der Infrastruktur ein zentrales Planungsproblem dar.

Am Ende des 20. Jahrhunderts bemühte man sich verstärkt um Etablierung des Tourismus. Durch auffallende Luxushotels versprach man sich nicht nur Touristen, sondern auch ein erfolgreiches Stadtmarketing. Zu Beginn des Jahrtausends wuchs Dubai im Schatten seiner

städtebaulichen und architektonischen Megaprojekte zu einer Millionenstadt heran. Dubai hat sich wirtschaftlich von der direkten Abhängigkeit des Öls zu großen Teilen gelöst und lockt als international vernetzte „High Tech City“, verpackt in kosmopolitischer Hülle, Investoren aus aller Welt.

3 Die Stadt Dubai heute

3.1 Gesellschaft und Wirtschaft

Noch im Jahr 2000 waren nur 53% der fast 900 000 Einwohner Dubais Gastarbeiter (vgl. Pacione 2005, 258). Heute sind es ca. 85% und die Tendenz ist weiter steigend. Der Grund für die große Immigrationsrate liegt in der wirtschaftlichen Situation. Die VAE zählen mit 10% des weltweit erschlossenen Ölvorkommens und einem Bruttonationaleinkommen von 21 000 US Dollar zu den reichsten Staaten der Welt. Während das Bruttoinlandprodukt von Dubai vor 20 Jahren zu 50% aus den Öleinnahmen bestand, waren es 2004 nur noch etwa 6%. Bis 2010 erwartet man, dass die Erdölförderung nur einen Prozent des gesamten Bruttoinlandproduktes ausmachen und das Emirat wirtschaftlich unabhängig vom knappen Rohstoff sein wird (vgl. Dubai Explorer 2006, 6). Auch wenn sich Dubai von der Abhängigkeit der eigenen Ölförderung löst, ist es dennoch der regionale Ölboom, der heute den Reichtum des Emirats sicherstellt. Neben vielen Investoren sind es Millionen von Touristen, die aus den Nachbarländern stammen und zum wirtschaftlichen Wachstum beitragen.

Heute besteht das Bruttoinlandprodukt hauptsächlich aus Handel, Produktion, Transport, Bauwesen und Immobilien. Allein Bauwesen und Immobilien machen aufgrund des Baubooms der letzten Jahre mehr als 25% des BIP aus (vgl. Dubai Explorer 2006, 6). Durch das hohe wirtschaftliche Wachstum stieg die Inflationsrate auf über 5% und damit die Lebensunterhaltskosten, wie die Benzin- und Mietpreisentwicklung bezeugt (vgl. Dubai Explorer 2006, 6).

Durch die günstige geografische Lage zwischen Europa und den aufstrebenden Märkten Südasiens besitzt Dubai global immer mehr Bedeutung. Aufgrund dieser Gegebenheit, der modernen Infrastruktur und den Freihandelszonen entwickelt sich Dubai zu einem beliebten Firmenstandort. Die Freihandelszonen ermöglichen Firmen mit Zollvergünstigungen und einer Steuerbefreiung, die für 50 Jahre gilt, günstig zu produzieren. Zudem sind die Produktionskosten durch die vielen Billiglohnarbeiter aus Südasiens äußerst gering.

Die genau festgelegten Zonen genießen politische Stabilität und teilweise werden Gesetze außer Kraft gesetzt. Die Jebel Ali Freihandelszone (JAFZ) ist die älteste Freihandelszone Dubais und bietet lukrative Geschäfts- und gute Handelsmöglichkeiten. Dabei bedient sie sich des Hafens Jebel Ali, der weltweit zu den 13 größten Containerhäfen zählt. Am Flughafen entstand die Dubai Airport

Free Zone. Eine jüngere Freihandelszone Dubais ist die Dubai Internet City (DIC), die sich 25 km südlich vom Stadtzentrum befindet. Sie ist als Technologiepark ausgewiesen und von der Regierung Dubais gegründet (vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Dubai_Internet_City, 3.10.06).

Aufgrund des großen wirtschaftlichen Erfolges entstehen neben der DIC auch eine Dubai Media City (DMC) und eine Dubai Healthcare City (DHC). Durch die Konzentration einer spezifischen Branche in einer ausgewiesenen Zone werden bürokratische Hürden umgangen und das Management vereinfacht (vgl. Dubai Explorer 2006, 8). Diese wirtschaftliche Entwicklung soll Dubai als erste Global City am Golf etablieren. Dubai gilt heute als Jointventure für schnellen und großen Profit. Vor diesem wirtschaftlichen Hintergrund entstehen städtebauliche Megaprojekte, die den Investorenmarkt und seine Expansion auch in Zukunft an Dubai binden sollen.

Heute ist Dubai mit weit mehr als 5 Millionen jährlichen Besuchern, von denen 40% geschäftlich und 60% touristisch motiviert nach Dubai reisen, zu einem wichtigen internationalen Reiseziel geworden. Diese Entwicklung ist aufgrund der hohen Investitionen in touristische Infrastruktur wie Luxushotels stark steigend. Im Jahr 2010 erwartet man mehr als 15 Millionen Besucher und einen BIP- Anteil des Tourismus von 20% (vgl. Dubai Explorer 2006, 9).

Die einheimische Bevölkerung macht nur 15% der Gesamtbevölkerung aus und genießt eine Sonderstellung. Über 30 000 Einheimische sind arbeitslos, da sie keine ausreichende Qualifikation besitzen und Arbeit im unteren Dienstleistungssektor verweigern. Um die Entwicklung aufzuhalten, beschloss die Regierung ein Programm zwecks besserer Förderung einheimischer Arbeitskräfte. Vergleichbar mit anderen Ländern der Region versucht auch Dubai, in verschiedenen Bereichen von ausländischen Gastarbeitern unabhängig zu werden. So werden zum Beispiel Banken veranlasst, einen gewissen Prozentsatz einheimische Arbeiter anzustellen. Aufgrund des hohen Gehalts im öffentlichen Sektor verweigern viele Einheimische Tätigkeiten im schlechter bezahlten privaten Sektor. Erst 2005 wurde das Gehalt einheimischer Arbeitskräfte im öffentlichen Sektor um 25% erhöht. Während das durchschnittliche Gehalt heute etwa 1800 US-Dollar beträgt, verdienen viele Gastarbeiter im untersten Dienstleistungssektor nur etwa 165 US-Dollar im Monat (vgl. Dubai Explorer 2006, 8).

Dubai hat mit einer jährlichen Bevölkerungswachstumsrate von 8,2% eine der höchsten in der Region. Für das Jahr 2017 erwartet man über 3 Millionen Einwohner. Neben dem hohen Zuzug von Gastarbeitern nimmt auch die einheimische Bevölkerung mit einer durchschnittlichen Familiengröße von 7,6 stark zu. Im Vergleich bestehen Gastarbeiterfamilien im Durchschnitt nur aus 3,7 Köpfen. Mit über 70 Jahren hat Dubai zudem einer der höchsten Lebenserwartungen der arabischen Welt (vgl. Dubai Explorer 2006, 18).

Die Lebensbedingungen für Gastarbeiter unterscheiden sich in der Regel sehr stark von denen der einheimischen Bevölkerung. Diese besitzen keine politischen Rechte, und ihre Arbeitsverträge sind zeitlich begrenzt. Der Großteil von ihnen stammt aus Südasien, wie Indien, Pakistan oder den Philippinen. Die Mehrheit von ihnen arbeitet als Bauarbeiter im unteren Dienstleistungssektor. Der

Mindestlohn reicht zum Überleben, aber erst ab einem Verdienst von mehr als 1300 US-Dollar und der schriftlichen Genehmigung des Arbeitgebers ist es gestattet, mit seiner Familie in Dubai zu leben (vgl. Heck 2004, 44).

Trotz der großen Gefahr der schnellen Ausweisung strömen jährlich Massen von Billiglohnarbeiter in das Emirat. Neben kostenloser Unterkunft, die die Firmen bereitstellen müssen, erhalten sie eine Krankenversorgung und einmal im Jahr einen Freiflug in die Heimat. Der Lohn ist steuerfrei und wird zum Teil in die Heimat geschickt, um die Familie dort zu ernähren. Heute leben etwa 900 000 Gastarbeiter aus der Dritten Welt in Dubai. Neben diesen gibt es etwa 50 000 Gastarbeiter aus Europa und den USA, die im höheren Dienstleistungssektor arbeiten. Die Einbürgerung ist so gut wie ausgeschlossen. Seit 2002 können Ausländer in bestimmten abgegrenzten Gebieten, wie etwa der künstlichen Halbinsel „The Palm Jumeirah“ Immobilienbesitz erwerben und damit auch einen staatsbürgerähnlichen Status (vgl. Heck 2004, 45).

3.2 Ausbreitung und Erschließung

Das Stadtgebiet erstreckt sich derzeit von der Grenze zum Emirat Sharjah bis zum Hafen Jebel Ali mit einer Länge von über 50 km entlang der Küste. Von der Mündung des Creeks reicht das erschlossene Stadtgebiet etwa 20 km ins Landesinnere. Der über 20 km lange bandstadtartige Stadtteil in Richtung Jebel Ali ist im Durchschnitt nur etwa 5 km breit.

Die Stadt hatte in den letzten Jahrzehnten zwei Hauptwachstumsachsen. Zum einen in Richtung der Freihandelszone in Jebel Ali, zum anderen in Richtung des internationalen Flughafens auf der nordöstlichen Seite des Creek. Als dieser vom Wachstum erreicht wurde, breitete sich die Stadt in Richtung Landesinneres weiter aus. Mittlerweile ist der Flughafen innerhalb der Siedlungsfläche. Die Ausbreitung im Nordosten ist auf den Flughafen und vor allem auf die Nähe des Emirats Sharjah zurückzuführen. Die Grenzen zum Nachbar-emirat verlaufen mittlerweile durch die Siedlungsfläche.

In den letzten Jahren breitete sich die Stadt neben dem Wachstum in Richtung Südwesten und Osten auch in die südliche Richtung am Endpunkt des Creeks aus. Insgesamt umfasst die Stadtfläche heute etwa 700 km² und die Stadt wächst etwa 50 km² im Jahr (vgl. Pacione 2005, 260).

Die Autostadt Dubai wird erschlossen durch eine Reihe von mehrspurigen Stadtautobahnen, die alle in überregionale Verbindungen zu den anderen Emiraten übergehen. Wichtigste und zentrale Straßenachse ist die Sheikh Zayed Road, die von Jebel Ali kommend sich parallel entlang der Küste erstreckt und in einem riesigen Autobahnkreuz südlich am Rand der Innenstadt endet. An dieser Kreuzung führen zwei mehrspurige Straßen über die beiden Brücken des Creeks und treffen sich in einer Verbindung nach Sharjah wieder.

Um eine Entlastung der Sheikh Zayed Road zu bewirken, baute man mit der Al Khail Road im Abstand von etwa 5 km eine parallel geführte Stadtautobahn. Diese kreuzt mit der Al Ain Road, die wiederum bis in die Innenstadt weiterführt. Wichtigste Umgehungsstraße ist die Emirates Road, die als Ring um das gesamte Stadtgebiet gelegt wurde und alle Emirate der Küste verbindet. Mehrere Querverbindungen führen die Autobahnen zu einem übergeordneten Straßennetz zusammen. Mit weiterem Stadtwachstum in Richtung Landesinneres wird das Straßennetz innerhalb der Autobahnerschließung ausgebaut. Die Maschen des Straßenrasters sind in etwa gleich groß, und das Muster der Erschließung der Wohngebiete ist innerhalb der Wohnorte nahezu identisch.

Auch die Innenstadt ist in Zonen aufgeteilt, deren Grenzen durch mehrspurige Erschließungsstraßen erster Ordnung gesetzt werden. Entlang der nördlichen Uferseite führt die Baniyas Road, deren Parallelstraße die Al Maktoum Road ist. Diese führt zum International Airport und verbindet diesen mit der Innenstadt. Die Al Khaleej Road führt entlang der Küste um die Innenstadt und überquert den Creek durch den Shindagha Tunnel. Die Kreuzungen der Straßen werden überall da, wo es der Platz ermöglicht, durch einen Kreisverkehr geregelt.

3.3 Flächennutzung

Seit den 70er Jahren sind in Dubai vier größere Industriegebiete entstanden. Zum einen das Industriegebiet im Südwesten in Jebel Ali, das den Containerhafen mit einschließt. Zum anderen ein größeres Industriegebiet auf etwa halber Strecke zwischen Jebel Ali und Stadtzentrum namens Al Quoz. Ein weiteres Industriegebiet ist Ras Al Khor in unmittelbarer Nähe zum Endpunkt des 14 km langen Creeks. Das vierte und letzte Industriegebiet befindet sich direkt an der Grenze zum Nachbaremirat Sharjah. Westlich und südlich des Flughafens gibt es größere reservierte Flächen für Lager und Logistik. An der Mündung des Creeks befindet sich der Hafen Port Rashid, der als wichtiger Umschlagplatz gilt.

Wichtigstes Geschäftszentrum ist die Sheikh Zayed Road. Neben vielen Bürohochhäusern, befinden sich an ihr das World Trade Center und einige Shopping Malls. Die wichtige lineare Achse beginnt mit dem WTC in der Innenstadt und führt entlang Jumeirah in Richtung Jebel Ali. In etwa 24 km Entfernung vom Zentrum befinden sich die wichtigen Freihandelszonen Dubai Internet City und Dubai Media City. Diese bilden aber noch nicht den Abschluss der weiter nach Jebel Ali führenden Straße. Fast alle in den letzten Jahren erschlossenen wirtschaftlichen Aktivräume reihen sich entlang dieser dominierenden Achse. So befindet sich mit der „Mall of the Emirates“ die größte Shopping Mall an einer ihrer riesigen Kreuzungen.

Ein weiteres wirtschaftliches Zentrum befindet sich auf der anderen Creekseite im Anschluss an den Flughafen. Auch in diesem Fall ist der CBD linear ausgerichtet und erstreckt sich über einen Kilometer entlang des Creekufers. Hier ließen sich neben Banken auch verschiedene staatliche

Behörden und aufgrund der Nähe zum Flughafen zahlreiche Hotels nieder. Entlang dieser Achse und der umliegenden Innenstadt befindet sich die höchste Dichte an Bankniederlassungen. Aus diesem Grund gilt dieser Stadtteil als Finanzzentrum der Stadt. Die Innenstadt mit altem Stadtzentrum gilt als überwiegend gemischt genutzt.

Auf beiden Uferseiten des Creeks verteilen sich Ministerien, Regierungseinrichtungen und Konsulate. Auf der südwestlichen Seite in Umm Hurair befindet sich eine Ansammlung von allein 8 Konsulaten in unmittelbarer Nähe des Creeks. Es gibt im Fall von Dubai kein ausgewiesenes Stadtviertel für internationale Botschaften oder für Ministerien. Alle Regierungseinrichtungen befinden sich historisch bedingt in der Nähe der Innenstadt und den wichtigen linearen Zentren. Am Ende der Trade Center Road befindet sich eine größere Ansammlung von drei Ministerien.

Öffentliche Einrichtungen aus dem Bildungs- und Gesundheitsbereich befinden sich entweder innerhalb der Stadtviertel oder konzentrieren sich in bestimmten ausgewiesenen Zonen. Fast jedes Viertel besitzt seinen eigenen Kern, der neben Geschäften auch mit Bildungseinrichtungen wie Schulen und Kindergärten besetzt ist. In Jumeirah entlang der Sheikh Zayed Road liegt eine größere Fläche, die dem Police Training College zugewiesen wurde. In Nähe des neuen Siedlungsgebietes im Südwesten der Stadt befindet sich die American University. Die Hochschulen befinden sich in der Regel entweder innerhalb des Siedlungsgebietes in Jumeirah oder im Nordosten der Stadt, in Richtung Sharjah. Die größte Ansammlung von Krankenhäusern befindet sich im Südosten des Zentrums im direkten Anschluss an den Dubai Creek Park.

Ein Großteil der Bevölkerung wohnt in den Vororten. Eine der größten zusammenhängenden Flächen mit fast ausschließlicher Wohnnutzung erstreckt sich von der Innenstadt Bur Dubai in Form eines etwa 2 km breiten und 19 km langen Streifens in Richtung Jebel Ali. Neben diesem über 40 km² großem Areal gibt es weitere Wohngebiete auf der nordöstlichen Seite des Creeks im Anschluss an Deira. Diese Wohngebiete erstrecken sich in Richtung Sharjah und ins Landesinnere.

Weitere Wohngebiete gibt es in der Nähe des Industriegebietes Ras Al Khor. Die Vororte haben generell eine weitaus geringere Dichte der Bebauung, da man hier vor allem in Einfamilienhäusern lebt. Das Gebiet zwischen Flughafen und Sharjah ist im Vergleich zu Jumeirah weitaus dünner besiedelt. Das wohl auffälligste Wohngebiet befindet sich auf der Höhe der künstlichen Insel „Palm Jumeirah“. Lediglich die Freihandelszonen trennen dieses neu erschlossene Wohngebiet von der langen bandstadtartigen Siedlung in Jumeirah. Die neue Siedlungsfläche befindet sich noch im Bau und wird ein Areal von über 60 km² umfassen. Dieses Wohnareal gehört mit Jumeirah zu den teuersten Standorten.

Eine klare räumliche Trennung zwischen den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gibt es in Dubai nicht. Allgemein kann man feststellen, dass die Arbeiter des unteren Dienstleistungssektors zum einen in der dichter bebauten Innenstadt und ihrer Umgebung wohnen. Zum anderen leben sie in unmittelbarer Nähe der Industriegebiete und Freihandelszonen. Diese Wohnsiedlungen haben oft den Charakter von Arbeitslagern.

Freiräume und öffentliche Räume gibt es im alten Stadtzentrum nur sehr wenige. Wichtigste öffentliche Räume sind die restaurierten Souqs und das „Heritage and Diving Village“ in Al Shindagha. Die größten Freiräume innerhalb der Innenstadtbebauung sind Friedhöfe. Am Rand der Innenstadt befindet sich in der Umgebung der großen Straßenkreuzung, in der die Sheikh Zayed Road endet, der Za`abel Park. Entlang des südlichen Creekufers zwischen den Brücken Al Maktoum und Al Garhoud gibt es einen längeren schmalen öffentlichen Park, den Dubai Creek Park.

In Jumeirah ist der Safa Park mit Abstand die größte öffentliche Freifläche. Er befindet sich entlang der Sheikh Zayed Road auf etwa halbem Weg zwischen Bur Dubai und dem neuen Stadtgebiet im Südwesten. Der Jumeirah Park ist wesentlich kleiner und liegt entlang der Küste auf der Höhe des Safa Parks. Ein weiterer Park direkt an der Küste ist der Al Mamzar Park an der Grenze zu Sharjah. Oft sind öffentliche Parks mit Freizeitparks verbunden. In Zukunft entsteht mit dem Mushrif Nationalpark im Osten des Stadtgebiets die mit Abstand größte Parkanlage.

Die Strände des Emirats sind in der Regel nicht öffentlich, sondern gehören mit einigen Ausnahme, wie etwa die des „Jumeirah Open Beach“, zu Hotelanlagen. Insgesamt sind kommerziell genutzte Freiflächen in der Summe größer als der öffentliche Anteil. Die beiden Golfplätze besitzen den größten Flächenanteil der Freizeitanlagen. Der Dubai Creek Golfplatz ist der älteste und liegt gegenüber des öffentlichen Dubai Creek Park. Im Neubaugebiet in Umgebung der künstlichen Insel „The Palm Jumeirah“ entstand mit den „Emirates Golf Club“ der zweite große Golfplatz Dubais. Neben Golfplätzen gibt es Freizeiteinrichtungen wie beispielsweise den Dubai Zoo, den „Wild Wadi Water Park“ oder den „Umm Suqeim Garden“. Diese Beispiele befinden sich entlang der Küste in Jumeirah, die mit der Innenstadt das wichtigste touristische Zentrum darstellt. Die Hotels und touristischen Anlagen konzentrieren sich an drei verschiedenen Bereichen der Stadt. Zum einen in der Innenstadt, in besonderem Maße in der Nähe des Flughafens, zum anderen entlang der Sheikh Zayed Road und der Küste in Jumeirah.

3.4 Typologie

Typologisch gliedert sich die Bebauung Dubais grob in drei Teile. Die Bebauung der Vororte besteht überwiegend aus zweistöckigen Einfamilienhäusern mit Ummauerung. In der Innenstadt herrscht die Blockbebauung vor, die gemischt genutzt wird. Entlang der wichtigen wirtschaftlichen Achsen stehen neben Blockbauten zahlreiche Hochhäuser. Diese drei Typologien prägen das Stadtbild und kennzeichnen gleichzeitig die drei zentralen Bestandteile der Stadt: Innenstadt mit altem Zentrum, Vororte und lineare Geschäftszentren. Neben diesen gibt es Arbeitersiedlungen in der Nähe der Industriegebiete und Freihandelszonen.

Der alte Hofhaustyp wurde in Dubai vollständig von dem Typ der mediterranen Villa abgelöst. Durch die Politik der Landvergabe wurde das Gebiet in Parzellen gleicher Größen geteilt. Die Grundstücke haben aus Gründen des Sichtschutzes eine hohe Ummauerung. Die Geschossanzahl ist in der Regel auf zwei begrenzt, so dass das Nachbargrundstück nicht eingesehen werden kann.

Die Villa ist eine komplette Umkehrung des Hofhauses. Während im historischen Hofhaus der Innenhof die einzige offene Fläche war, umschließen Vorhöfe, im Fall der modernen Typologie, alle Seiten des Hauses. Durch das Ersetzen des traditionellen Hofhauses durch die mediterrane Villa wurde die alte Grundrissorganisation von Funktionen aufgegeben. So waren die einzelnen Funktionen, wie Kochen, Schlafen und Wohnen nicht mehr durch den Innenhof voneinander getrennt. Auch die Räumlichkeiten für Gäste waren nicht mehr von denen der Hausbewohner separiert.

Der neue Wohnhaustyp besitzt in der Regel drei unterschiedliche Eingänge. Neben dem Eingang in den Vorhof gibt es einen Haupteingang und einen Nebeneingang für Hausangestellte an der Gebäuderückseite. Die typische Grundrissorganisation in Dubai hat einen zentralen Salon als Gemeinschaftsfläche, von dem wiederum alle weiteren Räume erschlossen werden. Wichtigster Wohnraum ist der so genannte „Majlis“, traditionell sitzt hier die Familie zum Essen auf dem Boden. Hier werden auch Gäste empfangen. In größeren Häusern gibt es normalerweise zwei derartige Wohnräume, in denen sich Frauen und Männer im Fall von Gästebesuchen getrennt aufhalten. Einer der Majlis ist in der Regel traditionell, der andere mit modernen Möbeln eingerichtet (vgl. Rahman 1991, 50).

Das Problem des neuen Hauses ist, dass es als Import den kulturellen Ansprüchen oft nicht gerecht wird. So muss ein verheirateter Sohn das Haus mit seiner gesamten Familie teilen und lediglich ein Schlafzimmer schützt seine Privatsphäre. Im historischen Hofhaus hätte er über den Hof räumlich abgetrennt mit seiner eigenen Familie gelebt. Ein weiterer Punkt ist, dass Räume für den Empfang von Gästen direkt neben den privaten Räumlichkeiten liegen. Diese Mischung von Privaten und Öffentlichen ist der Kultur fremd. Die Folge war, dass viele Familien ihr Haus mit einem Anbau versahen. In diesem Anbau befanden sich in der Regel die Wohnräume, in denen sich die Männer trafen. Des Weiteren entstand in vielen Fällen ein Gästebereich mit Sanitäreinrichtung und Aufenthaltsbereiche für die männlichen Hausangestellten. Durch den Anbau entstand wieder eine klare Separation zwischen Männern und Frauen sowie zwischen öffentlichem und privatem Raum (vgl. Rahman 1991, 51).

Der Anbau nimmt oft ca. 40% der Gesamtbebauung ein und hat eine fast größere Bedeutung als das eigentliche Haus. In den Fällen, wo der Platz für einen Anbau nicht gegeben war, wurde das gesamte Erdgeschoss zum Raum für die Männer und ihre Gäste. Das erste Obergeschoss ist für die Privatsphäre, insbesondere der Frauen, reserviert. Die Fenster des oberen Geschosses können normalerweise nicht geöffnet werden und Vorhänge schützen den Innenraum vor Blicken

aus Nachbarhäusern. Oft wird auch reflektierendes Glas benützt, um sich die Vorhänge zu sparen und in den Außenraum blicken zu können (vgl. Rahman 1991, 52).

Heute fällt diese Eigenart der Typologie weniger auf, da nur noch ca. 15% der Bevölkerung einheimisch ist und die Architektur weniger von ihr und ihren kulturellen Eigenheiten geprägt ist. Der größte Teil der neuen Wohnsiedlungen folgen dem alten Muster der mediterranen Villa, die nach wie vor eine Ummauerung besitzt. Viele Gastarbeiter haben einen orientalischen oder asiatischen Hintergrund und zählen zum muslimischen Kulturkreis. Des Weiteren baut man generell so, dass sowohl Einheimische als auch Auswärtige an den Objekten interessiert sein können. Die Ummauerung wird verziert und wirkt im Vergleich zu anderen islamischen Ländern weniger abweisend.

Neben dem Typus der freistehenden Villa gibt es auch Reihenhaussiedlungen, die vor allem durch die Erschließung mit Infrastruktur wie Leitungen ökonomischer sind. Die Wohnsiedlung eines Investors besteht oft aus einer Kopie ein und desselben Haustyps. Es kommt daher teilweise zu sehr monotonen suburbanen Stadtansichten mit wenig Individualität. Ein Beispiel hierfür ist das Viertel „Emirates Hills“, das im Südwesten der Stadt als neues Siedlungsgebiet entstand. Nur im größeren Vergleich der einzelnen Investorenprojekte entsteht Varianz.

Im Fall von Jumeirah gibt es deutlich mehr Individualität in der Bebauung, da hier die Mietpreise mit am höchsten sind und Konkurrenzdenken innerhalb der Hausbesitzer dazu geführt hat, palastähnliche Villen zu bauen. Im größeren Abstand erscheint auch diese Ansammlung teurer Immobilien monoton, da es typologisch keine Unterschiede gibt. Die suburbane Typologie mit durchschnittlich zweigeschossiger Bebauung dominiert die Stadt.

In der Innenstadt gibt es eine mehrgeschossige Blockbebauung, die sich im Altstadtbereich zum Teil noch an die alten Strukturen der Straßen orientiert. Die oft zehngeschossige Bebauung wird gemischt genutzt. Dabei ist das Erdgeschoss stets der gewerblichen Nutzung vorbehalten. In den Obergeschossen wechselt Büro- und Wohnnutzung ab. Die Wohnungen sind in der Regel Eigentum von Firmen, die sie einst erwarben, um ihren Angestellten Wohnraum zu bieten (vgl. Dubai Explorer 2006, 134). Die Mieten sind teilweise relativ günstig, da die dichte und teilweise alte Bebauung nicht den gehobenen Ansprüchen der wohlhabenderen Bevölkerung entspricht. Deshalb leben vor allem Gastarbeiter der mittleren und unteren Einkommensschicht in der Innenstadt.

Neben alten gibt es aber auch eine Anzahl moderner Appartementhäuser mit teilweise sehr großen Wohnungen und teuren Mieten. Im Stadtteil Bur Dubai gibt es größere Parkplatzflächen, die Lücken innerhalb der sonst dichten Bebauung bilden. In Deira gibt es einen größeren Sammelparkplatz und einen Busbahnhof im Norden des Stadtteils. Die Bebauung ist hier am dichtesten. Teilweise befinden sich noch alte Strukturen wie die Überreste der Souqs innerhalb der Bebauung. Sie sind wichtige belebte öffentliche Räume. Im Gegensatz zum übrigen Teil der Stadt sind die Straßen im Zentrum belebter, insbesondere in der Nähe des Souqs und der beiden

Creekufer. Typologisch kann die Innenstadt als dicht mit unterschiedlichen Geschosshöhen von in der Regel fünf bis zehn Geschossen charakterisiert werden.

Entlang der bereits beschriebenen wirtschaftlichen Zentren ist eine Reihe von Hochhäusern entstanden. Die Hochhaustypologie beschränkt sich in Dubai seit den letzten Jahren nicht mehr nur auf die nördliche Uferseite des Creeks oder entlang der Sheikh Zayed Road. Mit dem Bau der künstlichen Insel in Form einer Palme wurde auch ein neues Siedlungsgebiet namens Dubai Marina erschlossen. Hier entsteht im Moment mit einer Ansammlung von über 200 Wohnhochhäusern entlang der Küste eine neue Form des Wohnens. Diese Hochhäuser waren eines der ersten Investorenprojekte, bei denen der Verkauf von Immobilien an Ausländer möglich wurde. Auch auf der künstlichen Inselwelt sollen zukünftig Hochhäuser entstehen.

Die Sheikh Zayed Road wird wichtigste Hochhausagglomeration bleiben, zusammen mit dem sich im Bau befindenden höchsten Hochhaus der Welt, dem Burj Dubai, und zahlreichen weiteren Projekten. Hochhäuser entstehen in Dubai im Rahmen investorengesteuerter Projekte an fast allen neuen Standorten. Das Problem, die Privatsphäre der Villenbewohner durch Hochhausprojekte zu stören, scheint die Entwicklung in keiner Weise aufhalten zu können. Ein Grund hierfür liegt in der autoritären Planung, die keine demokratische Beteiligung zulässt.

4 Stadtimage und Probleme

Dubai gilt nach Shanghai als größte Baustelle der Welt. Dies ist umso aussagekräftiger, da Shanghai 10 Mal soviel Einwohner hat wie das kleine Emirat am Golf (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8601>, 19.09.06). Dutzende von Investorenprojekten mit enormen Ausmaßen verändern die Stadt von Tag zu Tag. Am ehesten ist Dubai noch mit Las Vegas vergleichbar, und der Emir Sheikh Al Maktoum ist eifrig bemüht, das amerikanische Original in den Schatten zu stellen. Nur extrem auffallende Projekte wie künstliche Inseln, Skihallen oder das höchste Hochhaus finden bei den politisch Verantwortlichen Gefallen. Diese haben sich vorgenommen, Dubai als Global City zu etablieren und öffnen mit ihrer liberalen Politik den Markt für Investoren aus aller Welt.

Seit Einrichtung der Freihandelszonen hat sich Dubai zu einem Sitz großer internationaler Firmen entwickelt und damit den Schritt in Richtung Global City vollzogen. Ein sich in letzter Zeit immer mehr vergrößernder Markt ist das Immobiliengeschäft. Das wiederum ist in erster Linie auf die Legalisierung des ausländischen Immobilienbesitzes zurückzuführen. Je auffallender und prestigeträchtiger die Projekte der Investoren ausfallen, desto leichter finden sich neue Investoren, die die Immobilien zwecks Wiederverkaufs aufkaufen. Dieser Zwischenhandel bis zum endgültigen Bewohner ist in Dubai heute äußerst ausgeprägt.

Dubai entwickelt sich als Folge der investorengesteuerten Planung zu einem Sammelsurium nur begrenzt zusammenhängender Stadtviertel, die lediglich auf einem allgemeinen Generalplan basieren. Die Stadt in der Stadt erhält durch Dubai eine neue Dimension. Die „Dubai Festival City“ oder die „International City“ sind nur zwei Beispiele der zukünftigen urbanen Gebilde, die innerhalb einer riesigen urbanen Fläche entstehen werden. Um aufzufallen, brechen die Projekte Weltrekorde oder reizen Grenzen des Machbaren aus. Dubai ist auf den besten Weg, ein überdimensionales Disneyworld zu werden (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8487>, 19.09.06). Die starke Dynamik hat den Beigeschmack von Kurzfristig- statt Nachhaltigkeit. Heute führt der Boom zu schnellem Gewinn. Aber schon morgen könnte die Karawane der Investoren weiterziehen. Die Frage nach der Sicherheit des Investments ist eine der dringendsten und bedeutendsten für die zukünftige Entwicklung, insbesondere aufgrund der instabilen politischen Lage der Region.

Um diesem entgegenzutreten, hat Dubai wohl eines der prägnantesten Stadtmarketingprogramme weltweit. Jedes Jahr bestätigen Millionen von Besuchern den Erfolg der Marketingstrategie, Dubai als Touristen- und Freizeitzentrum der Region auszubauen. Seit den 90er Jahren investiert man mit Erfolg in Luxushotels und Freizeitparks. Außer durch Sonne, Sand und Meer werden Touristen aus aller Welt von den günstigen Einkaufsmöglichkeiten, dem Luxus und der Extravaganz der Umgebung angezogen. Der Golfplatz oder die Skihalle in der Wüste sind nur zwei Beispiele für große Attraktionen. Diese Entwicklung scheint sich heute erst im Anfangsstadium zu befinden.

Neben dem Magnet für Investoren und Touristen ist Dubai eine besondere Attraktion für hunderttausende von Gastarbeitern, die im Emirat ihr Geld verdienen und so der Not ihrer Heimatländer entfliehen. Der Großteil von ihnen stammt aus der Dritten Welt, vor allem aus Indien, Pakistan oder den Philippinen. Ihr Lohn ist äußerst gering, und sie besitzen keinerlei politische Rechte. Speziell im Bausektor werden überwiegend indische und pakistanische Bauarbeiter eingestellt. Sie arbeiten unterbezahlt zwölf Stunden an 6,5 Tagen in der Woche. Aufgrund des Klimas sind die Arbeitsbedingungen zusätzlich erschwert. Am Rand der Stadt entstanden Arbeitslager, in denen sich sechs, acht oder sogar zwölf Arbeiter einen Raum teilen. Diese Kehrseite der Stadt wird verdrängt und vom Image als Tourismuszentrum so gut wie möglich getrennt (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8601>, 19.09.06).

Dubai führt in der Weltrangliste als Immigrantentstadt, mit einem ausländischen Bevölkerungsanteil von über 85% (vgl. Benton- Short, Price und Friedmann 2005, 953). Die Gastarbeiter prägen das Stadtbild und hinterlassen einen kosmopolitischen Eindruck. Dieser jedoch wird durch den temporären Aufenthalt eines Großteils der Bevölkerung relativiert. Nur ein kleiner Teil empfindet Dubai als Heimat. Nur wenige Immigranten leben in zweiter oder dritter Generation im Emirat. Die Mehrheit verlässt Dubai nach nur wenigen Jahren.

Neben der Immigrantent-, Touristen- und Investorenstadt ist Dubai in erster Linie Autostadt. Riesige mehrspurige Stadtautobahnen und Kreuzungen prägen das Image der Stadt. Der

Fußgänger ist Fremdkörper und zudem stark gefährdet. Im Jahr 2006 starben monatlich im Durchschnitt 19 Menschen aufgrund zu schneller und achtloser Fahrweise. Die klimatischen Bedingungen und die zum Teil weiten Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz machten das eigene Auto mit Klimaanlage zum primären Fortbewegungsmittel (vgl.

<http://www.rudi.net/pages/8489>, 19.09.06).

Der öffentliche Raum der Stadt scheint mehr eine Kulisse zu sein. Nur in der Innenstadt stellt man in den Wintermonaten so etwas wie öffentliches Stadtleben fest. Vor allem durch die dort lebenden Gastarbeiter sind die Straßen belebter als irgendwo anders in der Stadt (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8487>, 19.09.06). Diese Ausnahme täuscht nicht über den Eindruck hinweg, dass das öffentliche Leben nur begrenzt stattfindet. In den Vororten, die die größte Stadtfläche einnehmen, gibt es nur wenig öffentliche Flächen. Die „Gated Communities“ existieren Seite an Seite, und lediglich Spielplätze bilden kleine öffentliche Räume innerhalb des Compound. Es gibt nur wenige öffentliche Parks, die aufgrund ihrer Lage oft schwierig erreichbar sind. Wichtigste öffentliche Flächen sind klimatisierte Shopping Malls, die oft mit Freizeitparks kombiniert werden.

Dubai ist ein Produkt der Globalisierung, wie wohl nur wenige Städte (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8601>, 19.09.06). Internationale Firmen profitieren von der Steuerfreiheit der Freihandelszonen und von einem Meer von Niedriglohnarbeitern aus Südasien. Der Investorenmarkt blüht und die Megaprojekte verkaufen sich gut. Die Gesellschaft besteht in erster Linie aus sich nur zeitlich begrenzt aufhaltenden Gastarbeitern, die keine größere Identifikation mit ihrem Arbeitsort entwickeln. Millionen von Touristen strömen in das Emirat, um günstig einzukaufen und tragen zum wirtschaftlichen Wachstum bei. Ein ständiges Kommen und Gehen prägt die Stadt. Deshalb ist sie auch abstrakt vergleichbar mit einem überdimensionalen Flughafen:

Rem Koolhaas vergleicht in seinem Aufsatz „The Generic City“ (Domos Magazine, 1995) die zeitgenössische Stadt mit dem zeitgenössischen Flughafen und stellt folgende Fragen zum Fall Dubai: „Ist die Stadt groß genug für jeden? Wir antworten mit Ja, für den Augenblick. Und wenn sie zu klein ist, dann expandiert sie eben. Und wenn sie zu alt wird, dann erneuert sie sich. Sie ist so oberflächlich wie ein Hollywood Studio, das jeden Montagmorgen ein neues Gesicht hat. Nun, Dubais Stadtlandschaft ist wie eine Bühne, die Szenen des Abenteuers und Entertainment am Fließband produziert. Alles wirkt inszeniert. Sind die Straßen tot? Ja. Ist die einzige Tätigkeit Einkaufen? Ja. Ist alles klimatisiert? Absolut. Und besteht 50% des Volumens der Stadt aus Atrium? Nun ja, so ist es...“ Er führt weiter aus: „Die Stadt hat aufgehört eine Stelle zu sein, vielmehr ist sie Bedingung. Sie neigt dazu, nirgends und überall zu sein. Den größeren Proportionen von Raum mangelt es an Bedeutung, da sich niemand ihnen verbunden fühlt. Die Spannung des urbanen Erlebnisses wurde der Banalität und Erschöpfung preisgegeben. Es gibt nichts mehr zu entdecken, nichts anderes als riesige, allgemeine und nicht definierte Räume. Aber diese Sichtweise, traurig

aber zu wahr, erklärt Dubais extremes Bemühen nach Neuem und Unvergleichlichem (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8487>, 19.09.06).“

Eines der heutigen Probleme Dubais ist das gesellschaftliche Spannungsfeld. Durch Bevorzugung und Benachteiligung bestimmter ethnischer Gruppen kam es zu einer Segregation, die sich kontraproduktiv für das Miteinander einer Gesellschaft auswirkt. So unterscheidet sich beispielsweise der Lohn zwischen Arbeitern verschiedener ethnischer Herkunft. Generell besitzen Gastarbeiter keine politischen Rechte und leben im unteren Dienstleistungssektor wie moderne Sklaven. Im April 2006 kam es zu einer ersten Demonstration von über 2000 indischen Niedriglohnarbeitern, die für ihre Rechte auf die Straße gingen. Die Proteste für bessere Arbeitsbedingungen verlieren nach und nach ihre friedliche Natur und zeigen sich zunehmend gewalttätig. Die Regierung droht mit sofortiger Abschiebung und fährt eine harte Linie gegen die Demonstranten (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8487>, 19.09.06). Da eine Mehrheit der Arbeitnehmer aus Südasien unzufrieden ist, ist der soziale Sprengstoff als ernst einzustufen.

Die großflächige Zersiedlung führt zu zunehmend ökonomischen und ökologischen Problemen. Der Energie- und Wasserverbrauch ist in Dubai, wie in der gesamten Region, der höchste der Welt. Der Wasserbedarf wird hauptsächlich durch Meerwasserentsalzungsanlagen gedeckt. Die VAE sind nach Saudi-Arabien die größten Produzenten von entsalztem Meerwasser. Das Meerwasser wird nach mehrmaligen Filtern durch Erhitzen entsalzt. Die jetzige Energiequelle für die Produktion ist Erdgas. In Zukunft ist die Sicherstellung des zunehmenden Bedarfs durch atomar betriebene Anlagen geplant (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8485>, 19.09.06).

Die hohe Energieverschwendung ist darüber hinaus durch die Klimaanlage und vor allem durch die Abhängigkeit vom Kraftfahrzeug bedingt. Der CO₂-Ausstoß ist im Emirat dementsprechend hoch. Neben der Luftverschmutzung mindert auch der Lärm des Verkehrs die Wohnqualität in der Nähe vielbefahrener Straßen. Weiteres Problem ist die steigende Staugefahr. Zu Zeiten der Rushhour sind vor allem die wichtigen zentralen Achsen, im besonderen Maße die Sheikh Zayed Road, nahezu unbefahrbar. Durch das gesteigerte Stadtwachstum sind aber auch die Ringstraßen in Zukunft stärker gefährdet. Der Zeitverlust wirkt sich negativ auf Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung aus.

Die Stadt kann hinsichtlich ihrer Struktur als unökonomisch und unökologisch eingestuft werden. Die starke Zersiedlung mit ihrer fehlenden Dichte wird auch in Zukunft Probleme bereiten. Der enorme Wasserverbrauch ist weiter stark zunehmend, da die neuen Investorenprojekte die Absicht verfolgen, die Wüstenlandschaft in einen Garten zu verwandeln. Das Recycling von Abwasser ist zudem äußerst ungenügend und es gibt auf diesem Gebiet hohen Nachholbedarf (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8485>, 19.09.06).

Des Weiteren haben die neuen Projekte in Form künstlicher Inseln entlang der Küste noch nicht erfassbare Folgen für das Ökosystem. Es steht fest, dass eine Gefahr darin besteht, dass infolge

der geringen Wasserbewegung innerhalb der Projekte kein ausreichender Austausch von frischem Meerwasser stattfindet. Dies wiederum würde zu Algen- und Geruchsbildung führen. Da hier Neuland betreten wurde, ist auch mit einer Reihe anderer unvorhersehbarer Probleme zu rechnen.

5 Zukünftige Entwicklung

Der Flächennutzungsplan für das Jahr 2012 sieht eine Verdopplung der bisherigen Siedlungsfläche vor. Die Stadt wird sich von der Grenze zum Emirat Sharjah über Jebel Ali bis zur südwestlichen Grenze Dubais ausdehnen. Neben dieser Expansion entlang der Küste, wird die Stadtfläche zunehmend ins Landesinnere wachsen. Des Weiteren sind zahlreiche Megaprojekte von künstlichen Inseln und Halbinseln geplant, die dem Emirat zusätzliche Siedlungsflächen erschließen. Alle diese Stadterweiterungen werden von Investorengruppen geplant und durchgeführt. Lediglich ein allgemeiner großmaßstäblicher Masterplan, der im Jahr 2003 für die Entwicklung bis 2012 von der Stadtverwaltung entwickelt wurde, bildet die gemeinsame Grundlage der Investorenprojekte. Das entscheidende Problem stellt die Integration der einzelnen Projekte dar.

Größtes gegenwärtiges Problem der Stadt ist die Konzentration wirtschaftlicher Aktivräume auf überwiegend eine zentrale Achse, der Sheikh Zayed Road. Diese ist durch die einseitige Ausrichtung überlastet und täglich aufgrund längerer Verkehrsstaus unbefahrbar. Durch die Investorenprojekte in Form kleiner abgeschlossener Subzentren erhofft man sich in Zukunft eine Entlastung. Die Dezentralisierung mit Hilfe des Prinzips „der Stadt in der Stadt“, scheint die gegenwärtig angestrebte Lösung zu sein. Die Zukunftsvision Dubais gleicht einem Teppich unterschiedlicher urbaner Gebilde, die außer durch den Rahmen der gemeinsamen Infrastruktur nicht weiter zusammenhängen.

Insbesondere typologisch werden sich die neuen „Städte“ stärker unterscheiden. Die höhere Wohnhochhaustypologie scheint erfolgsversprechend, weil das Land dadurch höhere Rendite abwirft. Zudem wird sich zeigen, ob und wie in anderen Südmetropolen die luxuriöse Penthousewohnung die Villa als Wohnideal ablösen wird. Neben vielen Freizeiteinrichtungen ist es vor allem der Ausblick, der durchaus gegenüber einer ummauerten Villa überzeugen kann. Dennoch werden auch in Zukunft, wie das Projekt „Emirates Hills“ oder die künstlichen Inseln beweisen, größere Siedlungen aus Luxusvillen entstehen. Die neuen modernen Siedlungen sind als Gartenstädte konzipiert. Neben künstlichen Wasserflächen und riesigen Grünflächen unterscheidet sich auch die Erschließungsstruktur von älteren Wohnsiedlungen.

Die Förderung einer zunehmenden Tendenz zum öffentlichen Leben innerhalb der einzelnen Projekte ist allgemein festzustellen. So gibt es in der Regel eine zentrale Zone für Fußgänger, wo zwischen Geschäften und Restaurants auch öffentliche Plätze entstehen. Das frühere Modell der isolierten Villa und der großen Shopping Mall wird wohl auch in Zukunft angewandt werden. Die

Pläne der neuen Wohnsiedlungen zeigen aber einen deutlichen Willen, urbane Qualitäten innerhalb der Viertel entstehen zu lassen. Die neuen Wohnsiedlungen fungieren als kleine Städte mit eigenem Zentrum. Durch diese Dezentralisierung der Stadt verspricht man sich vor allem eine deutliche Entlastung des Verkehrs. Arbeitsplätze sollen in Zukunft in direkter Umgebung der Wohnsiedlungen entstehen.

Infrastruktur

Für die Zukunft der urbanen Entwicklung ist ein großer Ausbau der Infrastruktur unabdingbar. Das Emirat möchte insgesamt über sechs Milliarden US-Dollar in den nächsten Jahren in Infrastrukturprojekte investieren. Über 500 Millionen US-Dollar werden für den Ausbau der Straßen aufgewendet. Neben einem 1,5 km langen Tunnel unter dem Flughafen ist der Bau einer neuen zwölfspurigen Verkehrsbrücke über den Dubai Creek auf der Höhe des Industriegebiets Ras Al Khor eines der auffälligsten Infrastrukturprojekte. Aufgrund der großen Stauprobleme der Al Maktoum- Brücke soll direkt neben ihr eine vierte Brücke über den Creek entstehen. Wichtige Straßenprojekte sind zudem der Ausbau der achtspurigen Sheikh Zayed Road, die auf beiden Seiten eine neue Spur erhält, und der Bau eines neuen Netzwerks aus Straßen. Dieses soll die neuen Siedlungsgebiete im Landesinneren und Südwesten erschließen und mit der übrigen Stadt verbinden (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8489>, 19.09.06).

Die zukünftige Planung konzentriert sich zunehmend auf die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Man hat erkannt, dass nur auf diese Weise die Verkehrsproblematik dauerhaft gelöst werden kann. Aus diesem Grund investiert man den Großteil der 6 Milliarden US-Dollar in den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur. Allein die Entwicklung des LRT („Light Rail Transit“) wird über 4,5 Milliarden US-Dollar kosten. Die neue Metrobahn besteht aus zwei Linien mit einer Gesamtlänge von über 70 km. Die „Red Line“ mit einer Länge von 50 km führt von Jebel Ali Port über die Freihandelszonen DMC und DIC entlang der Sheikh Zayed Road bis zum International Airport. Sie besitzt insgesamt 35 Stationen. Die „Green Line“ ist mit 22 Stationen etwa 20 km lang und verbindet die beiden Uferseiten des Creeks. Sie führt vom Landesinneren ausgehend nach Bur Dubai und überquert den Creek auf Höhe des Shindagha Tunnels. Über Deira führt die Strecke weiter entlang des alten CBD in Richtung Landesinneres. Beide Linien verlaufen im Stadtzentrum unterirdisch und außerhalb oberirdisch auf einer erhöhten Trasse. Insgesamt besitzt die Metrostrecke eine Tunnellänge von 18 km und eine Kapazität für etwa 100 Züge. Täglich sollen etwa 1,2 Millionen Menschen transportiert werden können. Im Jahr 2009 soll bereits die erste Sektion eröffnet werden. Drei Jahre später ist der Abschluss des ersten Metroprojektes geplant. Gebaut wird das Projekt von Dubai Rapid Link (DRUL), ein Konsortium der Mitsubishi-Schwerindustrie. Außerdem sind noch zwei weitere japanische Firmen und eine türkische involviert (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8489>, 19.09.06).

Im Zuge des Metroprojektes plant die RTA („Roads and Transport Authority“) den Ausbau des Bussystems. Neben vielen neuen Buslinien, die die Wohnorte mit den Metrostationen verbinden, sollen größere Parkhäuser und Parkplätze in der Nähe der Haltestellen entstehen. Des Weiteren plant man einen Ausbau des Schienennetzes in Form einer Einschienenbahn. Diese soll die neuen Stadterweiterungen wie „The Palm Jumeirah“ und „Dubai Land“ mit dem Hauptnetz der LRT verbinden. Ein weiteres Megaprojekt ist der Bau eines Bahnnetzes, das alle Emirate verbindet. Das etwa 700 km lange Bahnprojekt soll die Interaktion der Emirate auf wirtschaftlicher Ebene in eine neue Dimension verhelfen. In noch weiterer Zukunft plant man die verkehrstechnische Anbindung aller 6 GCC-Staaten (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8489>, 19.09.06).

Neben dem überregionalen Bahnnetz ist der Ausbau der Flughafenkapazität wichtiges Ziel der Planung. Mit dem Jebel Ali Airport soll ein neuer moderner Flughafen im Südwesten der Stadt entstehen. Der Bau für die Infrastruktur des Multimilliarden-Dollarprojektes soll schon Ende 2006 beginnen. Er soll die weltweit erste integrierte Logistik- und Transportplattform werden und Dubai als internationalen Umschlagplatz etablieren. Zusammen mit dem Flughafen entsteht die „Dubai Logistic City“ (DLC). Nach Fertigstellung der ersten Rollbahn im Jahr 2007 soll bereits der Betrieb als Frachtflughafen gestartet werden. Auf über 25 km² wird die DLC in der Lage sein, über 25 Millionen Tonnen Luftfracht jährlich umzuschlagen. Das ehrgeizige Projekt soll bis zum Jahr 2050 den Großraum des Mittleren Ostens logistisch versorgen. Ab dem Jahr 2010 sollen beide Flughäfen eine Kapazität für jährlich etwa 190 Millionen Passagiere aufweisen. Von dieser Masse übernimmt allein der neue Jebel Ali Airport 120 Millionen Passagiere. Er wird größer als die Flughäfen London Heathrow und Chicago O`Hare zusammen und damit der weltweit größte Flughafen. Das Projekt ist stufenweise geplant und wird erst im Jahr 2050 fertig gestellt (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8489>, 19.09.06).

In Zukunft wird Dubai dominiert durch eine Anzahl von Investorenprojekten. Unter der Vielzahl der Investoren sind drei Investorenfirmen führend und verantwortlich für die größeren Städtebauprojekte: Emaar, Nakheel und Dubai Properties.

Waterfront- Projekte:

The Palms

Die derzeit bekanntesten Investorenprojekte sind die künstlichen Inseln im Persischen Golf. Von den drei Palmprojekten nähert sich „The Palm, Jumeirah“ langsam der Fertigstellung. „The Palm, Jebel Ali“ befindet sich im Bau und ist zusammen mit „The Palm, Jumeirah“ ein Projekt der Firma Nakheel. Beide Inseln sind überwiegend der Wohnnutzung vorbehalten. Es sollen allein 10 000 Wohnhäuser in Form von freistehenden Villen oder mehrstöckigen Appartementblocks entstehen. Außerdem soll eine Anzahl von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen, darunter allein 60 Luxushotels, erbaut werden. Insgesamt werden die beiden Palmprojekte dem Emirat 120 km Küstenlinie neu hinzufügen. Noch in Planung befindet sich „The Palm, Deira“, die an der Küste

zwischen Creekmündung und Sharjah entstehen wird. Sie wird flächenmäßig die mit Abstand größte künstliche Insellandschaft in Form einer Palme (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06). Die Palmenform ist eine Anspielung auf die Dattelpalme, die über Jahrhunderte wichtigste Nahrungsgrundlage der arabischen Beduinenvölker war.

The World

Ein weiteres Formenspiel aus künstlichen Inseln ist das Projekt „The World“. Über 300 zwischen 24 und 84 m² große Inseln formen die Weltkarte etwa 4 km vor der Küste Dubais. Insgesamt müssen 326 Kubikmeter Sand von Schwimmbaggern bewegt werden, um auf einer Fläche von neun mal sieben Kilometer den Globus nachzubilden. Ein ovalförmiger Damm soll das Projekt vor Brechwasser schützen. Insgesamt umfasst die Fläche der aufgeschütteten Inseln 9,34 km² und wird eine addierte Strandlänge von über 232 Kilometer besitzen. Auch dieses Projekt wird von der Firma Nakheel durchgeführt (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Dubai Waterfront

Das letzte geplante Projekt künstlicher Inselgruppen ist momentan die Dubai Waterfront. In Form eines riesigen Halbmondes bildet sie den südwestlichen Abschluss des Emirats. Insgesamt umfasst das Projekt 150 Siedlungen sowohl auf dem Land als auch auf den sechs Inseln, die wiederum durch Brücken miteinander verbunden sind (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06). Architekt des Megaprojekts ist die Firma Guzon Samton, die den Masterplan entwarf. Das Zentrum des urbanen Gebildes trägt den Namen „Madinat Al Arab“ und liegt von Wasser umgeben im Herzen des Projektes. Mit dem „Al Burj“ ist ein Megahochhaus als zentrale Landmark geplant. Es steht mit seinen Größendimensionen dem sich schon im Bau befindenden Burj Dubai in nichts nach. Wie alle Waterfront-Projekte ist auch in diesem Fall Nakheel Hauptinvestor und Initiator (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Die neue Stadt im Südwesten soll Wohnort für mindestens eine halbe Million Menschen werden. Zusammen mit „The Palm Jebel Ali“ sind es sogar über 700 000. In den nächsten 10 Jahren soll die Infrastruktur fertig gestellt sein und der Bau der Gebäude beginnen. Um den Bau zu beschleunigen, beabsichtigt Nakheel, den einzelnen Investoren, die ein Grundstück erwerben, nur 3,5 Jahre Zeit bis zum Baubeginn zu geben. Die Bauzeit darf nicht länger als 6,5 Jahre dauern. Durch diese Einschränkungen möchte man Spekulationen vorbeugen und das gesamte Projekt in einem begrenzten Zeitrahmen umsetzen (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Das Projekt wird in Zukunft stufenweise ausgeweitet. Ein künstlicher Kanal soll gegraben werden und nach einer riesigen Schlaufe im Landesinneren, in der Nähe des Dubai Marina Projektes, wieder ins Meer münden. Auf beiden Uferseiten des Kanals sind großzügige Parkanlagen geplant. Insgesamt umfasst das Projekt eine Kanallänge von mehr als 370 km, was ein Neunfaches der Summe aller Kanäle Venedigs bedeutet (vgl. Berger 2004, 9).

Dubai Marina

Ein Waterfront-Projekt, das langsam immer mehr Form annimmt, ist Dubai Marina. Das 10 Milliarden US-Dollar Projekt wird über eine Zeitdauer von 20 Jahren stufenweise errichtet. Das Projekt befindet sich an der Küste in unmittelbarer Nähe von „The Palm Jumeirah“. In der ersten Phase begann man mit dem Bau der Jumeirah Beach Residence, deren Zentrum ein 3,5 km langer künstlicher Kanal bildet. Anschließend begann man eine Gruppe von Wohnhochhäusern mit insgesamt über 1200 Appartements zu bauen (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Die Hochhäuser sind mit einem eigenen Intranet ausgestattet und sollen hoch technisiert in die urbane Zukunft weisen. In den weiteren Planungsphasen folgt der Bau von zahlreichen Villen, über 60 Geschäftshäusern und anderen kommerziellen Gebäuden. Die gesamte Fläche umfasst etwa 578 Hektar und bildet ein neues Hauptzentrum der Stadt. Das Projekt ist mit seiner hohen Bebauungsdichte ein Versuch, neue Stadtstrukturen in Dubai zu etablieren. Durch die Hochhäuser wird viel öffentlicher Raum für Park- und Freizeitanlagen gewonnen. Die neue Stadt in der Stadt soll eine Verlagerung der wirtschaftlichen Aktivräume in Richtung Südwesten vorantreiben und auf diese Weise die alten Zentren entlasten (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Zu Dubai Marina gehört ebenfalls die Dubai Technology und Media Free Zone. Die Freihandelszone umfasst die Dubai Internet City und Dubai Media City. In Zukunft werden auf ihrem Areal ein Ausbildungszentrum namens „Knowledge Village“ und diverse Wohnprojekte entstehen (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06).

Hinter dem Megaprojekt Dubai Marina steht der Investor Emaar Properties. Insgesamt sollen zukünftig mehr als 100 000 Menschen in Dubai Marina leben (vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Dubai_Marina, 19.09.06).

„City“- Projekte:

Im Landesinneren entsteht eine Reihe so genannter „Cities“, denen jeweils ein bestimmtes Thema zugeteilt ist. Ihre Schwerpunkte liegen entweder im Bereich des Business, des Entertainment oder des Wohnens. Die Distrikte haben klare Grenzen und sehr unterschiedliche Größen. Die Reihe dieser Investorenprojekte ist lang.

Dubai Land

Auf über 280 km² soll etwa 15 km im Landesinneren ein großes Zentrum des Entertainment und Tourismus entstehen. Innerhalb des riesigen Areals gibt es kleinere Distrikte, wie beispielsweise die Dubai Sports City, das Aqua Dubai oder das Dubai Global Village. Alles gleicht einem überdimensionalen Vergnügungspark (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06). Das Projekt wird insgesamt 19 Milliarden US-Dollar kosten und umfasst Wohnsiedlungen für einige Millionen Einwohner (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Dubai International Finance Center (DIFC)

Mit dem DIFC soll ein neuer CBD, anknüpfend an den bereits Bestehenden entlang der Sheikh Zayed Road entstehen. Auf einer geschlossenen Fläche von 1,7 km² wird sich eine Vielzahl von Nutzungen konzentrieren. Neben einer Vielfalt kommerzieller Gebäude werden riesige Büroflächen entstehen. Des Weiteren soll es Hotels und sogar Wohnungen geben (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06).

Downtown Dubai & Burj Dubai

Der Burj Dubai, das Eine-Milliarde-US-Dollar-Projekt des Investors Emaar, wird mit über 800 Metern Höhe das höchste Hochhaus der Welt. Entworfen wurde es von der nordamerikanischen Planungsfirma Skidmore Owings & Merrill. Neben einem Armani-Hotel und Büros entstehen überwiegend Appartements unterschiedlicher Größen auf den 160 Stockwerken. Das dominante Hochhaus bildet das Zentrum des neu entwickelten Stadtgebiets namens „Downtown Dubai“. Das Areal liegt direkt entlang der Sheikh Zayed Road und soll das lineare Zentrum auch in Zukunft als Aktivzone der Stadt ausbauen. In direkter Nachbarschaft befindet sich das DIFC. Des Weiteren soll der Trade Center Bezirk mit dem Bau des „Crystal Dome“ ausgebaut werden. Innerhalb von Downtown Dubai entsteht neben dem Burj Dubai die neue „Dubai Mall“, das weltweit größte Shopping Center, und die „Dubai Old Town“. Diese ist eine Wohnsiedlung mit niedriger Bebauung. Sie besitzt, wie der bereits erbaute Hotelkomplex „Madinat Jumeirah“, eine moderne Bauweise im traditionellen Stil (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06).

Dubai Business Bay

Am erweiterten Ende des Creeks soll die Business Bay entstehen, die sich bis zum Areal der Downtown Dubai erstrecken wird. Die Planer orientieren sich an das Ikon Manhattan und entwarfen eine Agglomeration von Hochhäusern. Das Format des neuen Wirtschaftszentrums orientiert sich an den Vorbildern von Manhattan in New York oder Ginza in Tokyo. Das riesige Business Center soll die internationale Rolle Dubais als wichtige World City vorantreiben. Das Prinzip einer Stadt in der Stadt wird auch hier angewandt und alle wichtigen Funktionen werden integriert. Durch die Zentrumsnähe werden auch die Innenstadt und insbesondere der heutige CBD entlang der Sheikh Zayed Road angebunden (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

International City

Die neue „City“ befindet sich weit im Landesinneren auf Höhe des alten Zentrums. Das 8 km² große Areal soll sich zu einem neuen kommerziellen Zentrum mit einem hohen Anteil von Wohnnutzung entwickeln. Zudem ist geplant, die International City mit Nachbauten von Ikonen, wie beispielsweise der Verbotenen Stadt, zu einer wichtigen Touristenattraktion auszubauen (vgl.

<http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06). Das Projekt wird sich bereits im Jahr 2007 der Fertigstellung nähern. Man nimmt an, dass mehr als 65 000 Menschen auf dem Areal leben werden. Es ist in elf Distrikte eingeteilt, die neben dem chinesischen auch viele andere Baustile aus vielen Teilen der Welt aufgreifen. Diese Eigenheit bestimmt das Motto der „International City“ (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Dubai Health Care City

Das 1,8 Milliarden US-Dollar schwere Projekt begann im Jahr 2002 und wird voraussichtlich nach 8 Jahren Bauzeit in der Nähe des unteren Creeks fertig gestellt. Die DHCC soll Dubai in ein Zentrum der medizinischen Forschung und Bildung für den ganzen Mittleren Osten verwandeln (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Dubai Festival City

Am Ende des Creeks im Anschluss an die Business Bay soll mit der DFC ein neuer zentrumsnaher Entertainment Distrikt entstehen. Man erwartet eine Fertigstellung bis zum Jahr 2015. Die DFC umfasst eine 4 km lange Waterfront Promenade am Creek, und neben Angeboten aus den Bereichen Entertainment sollen Hotel-, Büro- und Wohngebäude entstehen. Der Masterplan sieht vor, die wichtigen Gebäude in Form eines Halbmondes zusammenzuführen. Das Projekt kostet etwa 7 Milliarden US Dollar und hat heute einen guten Entwicklungsstand erreicht (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

Jebel Ali Airport City (JAAC)/ Dubai World Central

Neben dem weltweit größten Flughafenprojekt umfasst die JAAC den Hafen Jebel Ali, die Dubai Logistics City, die Dubai Aviation City, die Dubai Exhibition City und zahlreiche Wohn- und Freizeitprojekte. Insgesamt besitzt die JAAC, die auch unter den Namen Dubai World Central bekannt ist, eine Fläche von über 140 km² und gehört zu den ehrgeizigsten Projekten des Emirats (vgl. <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06). Man plant in unterschiedlichen Entwicklungsstufen bis zum Jahr 2050. Allein die Infrastrukturkosten betragen mehr als 33 Milliarden US-Dollar. Durch den Schwerpunkt auf integrierte Logistik verspricht man sich, einer der weltweit wichtigsten Umschlagplätze zu werden (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06).

6 Planung und Planungsentwicklung

Mit dem Jahr 1971 endete das Protektorat Großbritanniens, und Dubai befand sich am Anfang seines unvergleichlichen Wachstums. Zunächst entwickelte sich mit der Dubai Municipality (DM) die staatliche Verwaltung der Planung. Sie überwachte jahrzehntelang die Planung und entwickelte die Masterpläne. Heute hat sie einen abnehmenden Einfluss. Sie ist verantwortlich für die generelle Infrastrukturentwicklung und eine Anzahl von Stadtplanungsprojekten, wie beispielsweise die Revitalisierung des alten Stadtzentrums. Wichtige Projekte sind die Entwicklung des Metrosystems und der Ausbau des Straßennetzes. Die Dubai Municipality ist auch heute noch der Überwacher und Entwickler des Generalplans, der unter anderem auch den Umweltschutz betrifft. Der allgemeine Generalplan betrifft aber lediglich die Rahmensetzung. Diese besteht überwiegend aus der Infrastrukturplanung. Die Entwicklungsfläche wird zum größten Teil in unterschiedliche Zonen eingeteilt, deren Planung von staatseigenen Entwicklungsfirmen übernommen wird. Die drei wichtigsten Firmen sind Nakheel, Emaar und Dubai Properties (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Alle drei sind in den Händen von Mitgliedern des Stammes Al Maktoum, der seit den 60er Jahren gesetzlicher Eigentümer des unbebauten Landes ist. Die Entwicklungsfirmen erstellen die Masterpläne der eingegrenzten Zonen und teilen sie in Distrikte auf. Nachdem ein Thema gefunden ist, werden internationale Investoren tätig, einzelne Bauprojekte durchzuführen. Die Firmen selbst fungieren neben der Aufgabe als Planer und Überwacher als Investor für einen großen Anteil der Projekte. So ist die Firma Nakheel beispielsweise für alle Projekte der künstlichen Inseln verantwortlich. Emaar ist Investor des Burj Dubai und entwickelt die gesamte Downtown Dubai.

Die von den Entwicklungsfirmen angestellten Stadtplaner müssen bestimmten Vorlagen folgen. Die Form, das Layout und die Dichte müssen den Ansprüchen der Familie Al Maktoum genügen. Gefragt ist vor allem Spektakuläres und Weltrekordverdächtigtes (vgl. <http://www.rudi.net/pages/6872>, 19.09.06). Das erste Unterwasserhotel oder Skihallen für eine Winterolympiade in Dubai sind nur zwei Beispiele. Eine Gemeinsamkeit aller Planungen ist die expressive Formensprache, die scheinbar den Geschmack der Al Maktoum am besten trifft. Oft finden die Formen der Palme und des Halbmondes Verwendung, wie man sie beispielsweise in den Waterfront-Projekten von Nakheel wieder findet. Sowohl die Palme als auch der Halbmond sind typische Symbole des arabisch– islamischen Kulturkreises. Die rationale Planung wird diesem Formenspiel untergeordnet.

Tag und Nacht wird auf den riesigen Baustellen gearbeitet. Man schätzt, dass etwa 25% der weltweit 125 000 Turmkräne in Dubai eingesetzt werden. Der Bauboom wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Bei einer voraussichtlichen Verdopplung der Einwohnerzahl bis zum Jahr 2011 ist vor allem der Bau von neuem Wohnraum oberstes Ziel. Aber selbst der Emir Sheikh Mohammed Al Maktoum hat vor Kurzen eine Atempause in der Entwicklung neuer Projekte gefordert. Ein großer Teil der Planung geschieht seiner Ansicht nach zu überhastet. Durch die

Geschwindigkeit der Entwicklung gibt es zu wenig Integration der einzelnen Projekte (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Einer der Gründe für den aktuellen Boom in der Immobilienbranche liegt in der Klarstellung des Gesetzes im April 2006, die das Recht auf Immobilienerwerb durch Ausländer betraf. Der Legislaturprozess hat sich über Jahre hingezogen, weil mit dem Erwerb von Immobilien auch ein staatsbürgerlicher Status verbunden ist. Erwerb von Landeigentum durch Ausländer ist aber nach wie vor nicht möglich. Mit dem Kauf einer Immobilie erhält der Käufer einen Pachtvertrag auf das Grundstück für 99 Jahre. Die Rechte der Grundeigentümer basieren auf einer Kombination europäischer Gesetze und islamischer Rechtsprechung, der so genannten Scharia. In den Augen westlicher Investoren entspricht dies nicht dem internationalen Gesetz und erweist sich als Hindernis der Immobilienentwicklung (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Ein weiteres Problem sind unvorhersehbare Wendepunkte in der Planung. So wurde nur zwei Jahre nach der Entwicklung des Wohnprojekts „Emirate Hills“, von der RTA („Roads Transport Authority“) entschieden, zwei mehrspurige Parallelstraßen durch das als „grünes Paradies“ vermarktete Projekt zu legen. Trotz Beschwerden der Käufer wurde das Projekt durchgesetzt. Dieses Beispiel veranschaulicht auch die begrenzte Kooperation und Koordination der verschiedenen Planungsorgane (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Die vielen Baulücken und abrupten Abbrüche von neuen Siedlungsflächen bezeugen die besondere Natur der Planung. Wirkliche Masterpläne gibt es nur innerhalb der einzelnen Megaprojekte. An deren Grenzen, wo entweder eine andere Investorengruppe oder die Dubai Municipality übernimmt, entsteht oft ein Bruch innerhalb der Bebauung. Typologien gehen nicht aufeinander ein, und oft sind es einfach nur größere Brachflächen, deren Bebauung noch längst nicht begonnen hat. Der Generalplan koordiniert kaum die einzelnen Projekte, und so entsteht ein Teppich aus urbanen Gebilden, die eher zufällig als geplant aneinander gesetzt werden. Zudem wird an verschiedenen Ecken der Stadt gleichzeitig entwickelt. Wichtigstes Grundproblem ist die fehlende Koordination zwischen der Lobby, die für die Infrastruktur verantwortlich ist, und derer, die die restliche Entwicklung der Zonen übernommen hat. Selbst Baugesetze wie etwa die Auflage zum Einbau einer thermischen Isolierung werden nicht einheitlich angewandt. So haben die großen Investoren wie Nakheel oder Emaar das Recht, diese zu umgehen (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Die aktuelle Planung scheint vor allem durch den Zwang der Geschwindigkeit nicht in der Lage, alle Probleme angemessen zu behandeln. Speziell die Frage der Nachhaltigkeit bleibt in den meisten Fällen unbeantwortet. Der Umweltschutz wird nach wie vor ignoriert. Die bestehenden Regelungen betreffen beispielsweise den Straßenbau, nicht aber neuen ökologischen Bauweisen. Allgemein werden viele Baugesetze umgangen, da es viele Ausnahmeregelungen gibt (vgl. <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06).

Im internationalen Vergleich gilt das Planungsmanagement von Dubai als zentralistisch. Hauptsächlich wird die Planung aber von Investoren durchgeführt. Die großen Entwicklungsfirmen sind die eigentlichen Planer der Stadt. Sie gelten als „privat“, stehen aber unter der Kontrolle des Emirs, der in der Regel großen Spielraum gewährt. Sie sind es, die Höhen und Typologien stadtplanerisch festlegen und schließlich die Gebiete in Parzellen aufteilen, um sie an Investoren zu verkaufen. Hauptproblem dieser Entwicklung ist die fehlende Koordination, was wiederum vor allem an der Geschwindigkeit der Projekte liegt. Es ist ein Wettlauf zwischen den Investorengruppen ausgebrochen, der sich negativ auf ein harmonisches Stadtbild auswirkt. Während an der einen Ecke gerade am höchsten Turm gebaut wird, ist schon ein höherer Turm an anderer Stelle in Planung. Fraglich bleibt, ob bei allen spektakulären Planungen die Investoren auch in Zukunft mitziehen werden.

Bezüglich der Entwicklungen in Dubai wurden zwei Experten in Form eines Interviews befragt. Zum einen Dr. Ahmad Okeil, Professor des Instituts für „built environment“ an der „British University“ in Dubai, und zum anderen Michael Schwarz, eine Fakultätsmitglied der „Ajman University of Science and technology“ (Interviews vom 18.10.06 und 4.10.06):

1) Wer sind die Auftraggeber und wie verläuft die Vergabe von Projekten? Gibt es größere Wettbewerbe oder werden Projekte zugeteilt?

Dr. A. Okeil: *Die meisten neuen Bauprojekte werden größtenteils an kleinere Bauträger vergeben, die die Villen oder Wohnungen verkaufen bevor die Bauarbeiten beginnen, oder auch während sie schon im Gang sind. Das Land wird von der Regierung in große Gebiete unterteilt und wird an große Bauträger verteilt (verkauft), die entweder an Großprojekten bauen oder das Land in mittelgroße Gebiete unterteilen und diese dann an mittelgroße Bauträger weiterzugeben, die entweder an mittelgroßen Projekten bauen oder das Land in kleinere Gebiete aufteilen, um diese dann an kleinere Bauträger zu geben, die an kleineren Projekten bauen. Architektonische Konzepte werden sehr schnell entwickelt, und vielleicht ist das der Grund, warum es das Konzept von Architektur-Wettbewerben hier nicht gibt. Die meisten Großprojekte werden an internationale Beratungsbüros vergeben (oder an deren Niederlassung in Dubai) und das könnte der Grund sein, warum Dubai, trotz des Baubooms, keine Gebäude hat, die von bekannten zeitgenössischen Architekten entworfen wurden. Die Bauunternehmer haben gewöhnlich Design-Teams, aber ihre Aufgabe ist, das Design auszulagern und Aufgaben zu planen und die Projekte zu überwachen*

2) Wie würden Sie das Planungsmanagement in Dubai charakterisieren und beurteilen?

Dr. A. Okeil: *Es ist definitiv zentralistisch organisiert. Alle strategischen Entscheidungen werden von den Herrschern getroffen.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Alle Entwicklungen hier basieren auf dem Grundsatz der Profit- und Gewinnmaximierung. Geld spielt in Dubai, zumindest bei den visionären Projekten, wirklich überhaupt keine Rolle. Tower schießen wie Pilze aus dem Boden. In „Dubai Marina“ zum Beispiel entstehen, vollkommen zusammenhangslos zum bestehenden Stadtgefüge, gleichzeitig ca. 100 Türme, der größte Teil höher als 200m. Hier entsteht eine Stadt in der Stadt, was für die Entwicklung Dubais bezeichnend ist. Die Stadt wird nicht verdichtet. Es entstehen hier und da Entwicklungen die dann über weitere, dazwischen befindliche Developments, zeitlich vollkommen unabhängig, mit anderen verbunden werden. Bis zu dieser Verbindung entstehen Leerräume die mehr oder weniger nicht genutzt werden. Dieses Zusammenwachsen bedeutet aber nicht Stadt wie wir es kennen, es bedeutet lediglich ein Verfüllen dieser eben beschriebenen Leerräume. In der Regel handelt es sich bei den Entwicklungen um „Themenparks“ wie „Media City“, „Internet City“, „Business Bay“ und andere. Es findet sozusagen eine Segregation statt. Die unterschiedlichen Nutzungen unterbinden Kommunikation. Hinzu kommt, dass es keinen öffentlichen Raum gibt wie man ihn von Europa zum Beispiel her kennt. Der öffentliche Raum befindet sich in Shopping Malls.*

Weiter ist hinzuweisen auf die Ungleichzeitigkeit der baulichen Entwicklungen und ihrer Infrastruktur. Da mit den Gebäuden Geld verdient wird, nicht aber mit den Strassen oder Anbindungen, entstehen Gebäude immer und überall. Strassen, Wege, Fußgängerbrücken folgen dann aber erst nach Bezug der Einheiten, teilweise auch überhaupt nicht. Man muss jedoch sagen, dass die Stadtverwaltung hart an der Lösung dieser Probleme arbeitet.

3) Welche Nachteile und Vorteile sehen Sie in der Investorengesteuerten Stadtplanung?

Dr. A. Okeil: *Der einzige Vorteil besteht darin, dass die Bauträger weniger bürokratisch arbeiten und die Entwicklung deswegen sehr schnell vorankommt. Aber andererseits führte die Abwesenheit eines neutralen und unabhängigen Gremiums, das die Entwicklungen überwacht und koordiniert, zu einigen Problemen.*

4) Welches Hauptproblem der Stadt würden Sie nennen?

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Zweifelsohne der Verkehr. Am Morgen und am Abend benötigt man für eine Strecke von ca. 20 – 25 km 1,5 bis 2,0 Stunden. Außer einigen Bussen gibt es keine öffentlichen Verkehrsmittel. Berechnet man das Gehalt eines Angestellten auf Grundlage deutscher Verhältnisse, so kostet die Zeit welche ein Angestellter im Stau verbringt den Unternehmer ca. 6000 Euro im Monat. Der volkswirtschaftliche Schaden ist immens. Eine Verbesserung dieser Situation wird sicherlich dann auftreten, wenn die im Bau befindliche Metro bis zum Jahr 2010 fertig gestellt sein wird.*

5) Wird das Verkehrsproblem ihrer Ansicht nach richtig angegangen?

Dr. A. Okeil: *Der derzeitige Bauboom lässt sich darauf zurückführen, dass Dubai als Ort vermarktet wird, an dem die Reichen verschiedene Lebensstile genießen können. Weil die Reichen die Zielgruppe darstellen, stand der Gebrauch von Privatautos und nicht der öffentliche Verkehr im Mittelpunkt der Entwicklung. Milliarden werden für Straßen, Brücken und Tunnels ausgegeben. Eine U-Bahn/Monorail wird zwar gebaut um Personentransport in die Stadt zu ermöglichen. Aber es besteht immer noch der Eindruck, dass es keine groß angelegte Verkehrsplanung gibt*

6) Wie hat sich heute die Landvergabe entwickelt, und wird sie nach wie vor im Fall der Einheimischen subventioniert?

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Bisher wurden diese Gebäude vergleichbar dem deutschen Erbbaurecht vergeben. Vor 2 Monaten wurde ein Gesetz verabschiedet welches es Ausländern ermöglicht, in bestimmten Gebieten Land Grundstücke im Eigentum zu erwerben. Dies war bisher nicht möglich und führte zu verschiedenen Problemen, insbesondere bei der Finanzierung von Gebäuden. Soweit ich weiß werden Einheimische zum Beispiel dann bevorzugt, wenn sie heiraten und eine Familie gründen. Dieser Personenkreis kann dann beim Herrscher wegen eines Grundstückes nachfragen, dieser Bitte wird in der Regel entsprochen. Der Bittsteller erhält dann kostenlos ein Grundstück in der Stadt und ein zinsloses Darlehn, da die Einziehung von Zinsgeldern nicht dem Koran und damit nicht den Gesetzen entspricht.*

7) Denken Sie, die Gesellschaft Dubais ist kosmopolitisch oder eher ein Sammelsurium parallel lebender Gesellschaften?

Dr. A. Okeil: *Dubai ist eine sehr junge Stadt und es ist noch zu früh, um beurteilen zu können, ob man Dubai als kosmopolitisch betrachten sollte oder ob die Gesellschaft dort in parallel nebeneinander lebende Gruppen zerteilt ist. Es gibt Anzeichen für beides, aber es muss noch mehr Zeit vergehen bis man sehen kann, wie sich die Situation entwickelt.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Ich denke Dubai ist beides. Dubai als Ereignis schließt Schubladendenken aus. Die Gesellschaft ist kosmopolitisch, parallel, multireligiös, arm, reich, schwarz, weiß etc.. In Bezug auf die Fähigkeit des Zusammenlebens unterschiedlicher Rassen und Kulturen ist Dubai das größte Experiment welches es jemals gegeben hat. In Dubai leben 180 unterschiedliche Nationen und kreieren einen neuen Typus von Stadt. Vielleicht wird Dubai am Ende keine Stadt sein wie wir*

sie kennen, vielleicht wird Dubai eine Kulturlandschaft sein mit dem Anspruch der gedanklichen Unendlichkeit.

8) Gibt es eine zunehmende Kluft zwischen Arm und Reich? Werden die Niedriglohnarbeiter zunehmend unzufrieden?

Dr. A. Okeil: *Ja, die Kluft wird größer. Bauarbeiter streiken oft und verlangen höhere Löhne und bessere Lebensbedingungen. Das erscheint aber nicht als ein ernstes Problem, weil solche unzufriedenen Arbeiter leicht in ihre Heimatländer zurückgeschickt werden können und durch andere Arbeiter ersetzt werden können, die die schlechten Arbeitsbedingungen bereitwillig akzeptieren.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Ich denke diese Kluft ist Bestandteil des 21. Jahrhunderts. Natürlich kann man auch fragen auf welche Werte sich „arm“ und „reich“ beziehen. Ist der Inder, der hier 12 Stunden am Tag für 200 Euro pro Monat arbeitet nun arm oder ist er reich, weil er in seiner Heimat für 20 Euro arbeiten würde. Das Solidaritätsprinzip und die versuchte weitestgehende Gleichschaltung bzw. die soziale Nivellierung weiter Bevölkerungsteile ist zum Scheitern verurteilt, wie wir gerade in Deutschland schmerzhaft erfahren müssen. Ich denke es geht nicht um eine Kluft, es geht in diesem Zusammenhang um die Definition des Begriffs der Grenze. Insbesondere in Dubai. In Dubai erfahren die Arbeiter aus Indien und Pakistan, die ca. 80 % der arbeitenden Bevölkerung stellen, zum ersten Mal wie Wohlstand und teilweise Überfluss aussieht. Die Herausforderung besteht darin diesen Menschen die Fähigkeit zu vermitteln ihren Platz in dieser Gesellschaft zu finden und zu definieren.*

9) Welches Umweltproblem ist Ihrer Meinung nach am schwerwiegendsten?

Dr. A. Okeil: *Hoher Energieverbrauch und Reduzierung des Baumaterials, die Zerstörung der Flora und Fauna. Die Vereinigten Arabischen Emirate haben den weltweit größten Pro-Kopf-Verbrauch von CO₂ und erzeugen den größten ökologischen Schaden.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Dieses Land hat viele Probleme in diesem Bereich, die in der Zukunft gelöst werden müssen. Dubai braucht Wasser und an 300 Tagen im Jahr Klimatisierung. Dies ruft geradezu nach alternativen Energieformen. Der Trinkwasservorrat Dubais reicht im Falle eines Totalausfalls der Entsalzungsanlagen für 24 Stunden. Die Klimatisierung ist überlebensnotwendig. Dies sind jedoch nicht die größten Probleme. Ich halte das Müllproblem für die derzeit größte Herausforderung. Wenn Sie zum Beispiel im Supermarkt einkaufen, so wird nahezu jeder Gegenstand in eine einzelne Plastiktüte gepackt. Die Tüte wird dann ohne Umwege entsorgt, sei es*

sofort am Auto oder zu Hause gemeinsam mit Flaschen, Papier oder Lebensmitteln. Ein Bewusstsein für den Rohstoff Müll existiert nicht.

10) Hat Dubai urbane Qualitäten, und wie schätzen Sie die Rolle des öffentlichen Raums ein?

Dr. A. Okeil: *Auf Grund der problematischen Klimabedingungen haben Einkaufszentren die Funktion von Plätzen übernommen, an denen sich die Leute versammeln und treffen.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Dubai hat urbane Qualitäten, die aber mit denen europäischer Städte nicht vergleichbar sind. Die urbane Qualität besteht für mich in der Vision und der Vorstellung. Die Vision schafft sich selbst einen Platz in der Stadt, der die Vision wiederum unterstützt. Die Vorstellung, als der mehr reale Teil, übernimmt diesen Raum und füllt ihn mit Konzepten und Ideen. Es handelt sich dabei um eine nicht materielle Dichte. Sobald sich diese immaterielle Dichte in eine materielle verwandelt, annektiert die Vision wiederum diese Entwicklung und entwickelt sich weiter. Für dieses Experiment, diesen neuen Prozess, ist Dubai das ideale Labor.*

11) Wie würden Sie die Entwicklung in der Architektur charakterisieren?

Dr. A. Okeil: *Um so viele Menschen wie möglich anzuziehen, damit sie kommen um in Immobilien in Dubai zu investieren, orientiert sich die Architektur an einer Jahrmarktmentalität: Gebäude in allen erdenklichen Stilen werden feilgeboten.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Dubais neue Architektur startete vor 15 Jahren. Die Hauptdurchgangsstraße, die Sheikh Zayed Road war zu diesem Zeitpunkt eine kleine Wüstenstrasse, ohne Asphalt. Heute ist diese Straße eine der am meisten Aufsehen erregenden Straßen der Welt. Aus dieser kurzen Zeitspanne resultiert, dass Dubai keinen architektonischen Charakter hat. Es gibt allenfalls den Charakter des Surrealen, man sieht überall das Unerwartete. Architektur, in Deutschland würde man sagen, „verkommt“ zum Verkaufsgegenstand, ein Werbemittel und somit ein Werkzeug mit welchem Geld, viel Geld verdient wird. Die Entwicklung ist sozusagen extrem kapitalistisch. Ich selbst glaube, dass die meisten asiatischen Metropolen diesen Weg gehen werden, sich auch über ihre Architektur mehr und mehr kommerzialisieren und damit an Ernsthaftigkeit verlieren. Wenn das Gebäude die wirtschaftlichen Erwartungen aus welchen Gründen auch immer nicht erfüllt, wird es eben abgerissen. Die Lücke wird dann wieder mit einem Gebäude gefüllt welches mehr Erfolg verspricht, vielleicht auch nicht. Interessant wird sein zu beobachten, ob die Lücke tatsächlich baulich geschlossen wird oder ob ein Ereignis an diesem Ort den Erfolg sichern soll.*

12) Gibt es einen steigenden wirtschaftlichen Konkurrenzkampf am Golf? Wie würden Sie die Zukunft Dubais beurteilen?

Dr. A. Okeil: *Es besteht kein Zweifel, dass der Erfolg Dubais sehr großen Eindruck macht. Andere Städte in der Golf-Region arbeiten hart daran, diesem Modell zu folgen, es für sich zu übernehmen und versuchen am Aufschwung teilzuhaben. Aber nur die Zeit wird zeigen, ob die Konkurrenten immer noch profitieren können, oder ob sie zu spät in den Konkurrenzkampf eingestiegen sind. Die extrem große Wachstumsrate von Dubai lässt sich mit nichts vergleichen, wodurch die Zukunft Dubais schwer vorausszusagen ist. Es scheint schwer zu glauben, dass Dubai diese hohe Wachstumsrate für lange Zeit aufrecht halten kann.*

Dipl. Ing. M. Schwarz: *Natürlich versuchen die anderen Golfstaaten dem Erfolg Dubai nachzueifern. Es entstehen überall künstliche Inseln, Hotelstädte und andere Projekte. Interessant wird es sein, die Entwicklung auf der anderen Seite der VAE, auf der Seite Fujairahs, zu beobachten. Dort, am indischen Ozean, 50 min. entfernt von Dubai entstehen derzeit große Tourismusresorts die einen hervorragenden Badeurlaub ermöglichen. Ich selbst halte dies für den besseren Urlaubsstandort. 14 Tage relaxen am Strand, davon 2 Tage Sightseeing in Dubai, eine, wie ich finde, optimale Kombination.*

Jeder der die Zukunft verlässlich beurteilen könnte wäre eine gefragte und reiche Person. Niemand weiß es tatsächlich. Ich persönlich denke, dass das Konzept einer globalen Stadt, in der die Eitelkeiten der Menschen befriedigt werden, funktionieren wird. Ich bin auch davon überzeugt, dass die Wirtschaftskraft Dubais auf Grund seiner Nähe zu asiatischen Ländern weiter wachsen wird. Dubai wird seinen Standortvorteil als Umschlagplatz weiter ausbauen. Ich sehe Dubai, sollte die Entwicklung tatsächlich anhalten, in 20 Jahren als die modernste Stadt weltweit. Dies wird dazu führen, dass wir unsere Theorien der Stadtentwicklung überdenken werden. Nicht indem wir diese Theorien dann in Frage stellen, die Bandbreite möglicher Alternativen wird aber stärker zu berücksichtigen sein. Die Werte, Reichtum, Sicherheit und Macht haben begonnen sich von den westlichen Industrienationen weg zu entwickeln. Dubai könnte die Stadt sein die davon am meisten profitieren wird.

7 Zusammenfassung

Durch seine geografische Lage entwickelte sich Dubai schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem wichtigen Hafen der Region. Neben dem Hafen und seiner Siedlung bestand das Emirat lange Zeit fast nur aus Wüste. Der Ölboom der 70er Jahre gab Dubai die Möglichkeit, eine moderne Infrastruktur aufzubauen. Dieses große Investment war einer der Schlüssel für die spätere Entwicklung.

Der wirtschaftliche Aufstieg ist nicht allein auf Öl, sondern vielmehr auch auf die politische Umsichtigkeit des Emirs Al Maktoum zurückzuführen, der früh Dubai als riesigen Umschlagplatz ausbauen ließ. In den 80er Jahren wurde dies noch einmal bestätigt, als man Freihandelszonen einrichtete und sich Hunderte von Firmen in Dubai niederließen. „Business“ wurde von nun an zum großen Motor der Wirtschaft. In den 90er Jahren erkannte man den Tourismus als wichtigen wirtschaftlichen Faktor. Infolgedessen etablierte sich Dubai als Freizeitzentrum der Region, insbesondere aus den Golfstaaten besuchten Millionen Gäste das Einkaufsparadies Dubai. Nach der Jahrtausendwende öffnete man den Immobilienmarkt für Ausländer, und ein riesiger Bauboom setzte ein.

Aufgebaut wurde das Emirat von Anfang an von ausländischen Gastarbeitern. In den 90er Jahren kippte das Mehrheitsverhältnis, und Gastarbeiter bildeten die Mehrheit der Bevölkerung. Heute sind es etwa 85% bei ansteigender Tendenz. Der größte Teil von ihnen stammt aus Südasien und arbeitet im unteren Dienstleistungssektor. Die einheimische Bevölkerung dagegen arbeitet überwiegend im öffentlichen Sektor und wird staatlich stark bevorzugt. Die Politik des Emirs war so ausgerichtet, dass er aus seiner eigenen Bevölkerung keine Gegner zu erwarten hatte. Seit den 60er Jahren gehört alles unbebaute Land dem Herrscher. Zeitgleich wurde eine Landvergabepolitik eingeleitet, die jedem einheimischen Mann ab einem bestimmten Alter ein freies Grundstück gewährte. Selbst Kosten wie Strom und Wasser wurden von staatlicher Seite subventioniert.

Die Gastarbeiter werden nach ihrer ethnischen Herkunft unterschiedlich bezahlt und leben überwiegend unter ihresgleichen. Die zeitlich begrenzte Aufenthaltsdauer vieler Gastarbeiter hat zudem zu keiner realen kosmopolitischen Gesellschaft geführt. Die einzig verbindende Basis ist in erster Linie das „Business“.

Drei Hauptfaktoren haben die Stadtstruktur entscheidend geprägt. Das wirtschaftliche Potential, das Planungsmanagement der politischen Führung und schließlich die Bevölkerungsexplosion durch den Zuzug von Millionen.

Das wirtschaftliche Potential machte es möglich, mit Hilfe moderner Infrastruktur die Wüste großflächig bewohnbar zu machen und die großen Instandsetzungskosten zu tragen. Um die Stadt in der Wüste bauen zu können, benötigte man neben Tausenden von Niedriglohnarbeitern Planungsexperten. Diese wiederum stammten im Falle Dubais vornehmlich aus Großbritannien, das lange Zeit Protektoratsmacht war. Die Zeit der 60er und 70er Jahre war in Europa geprägt von

Planern wie C. Buchanan. Sie verfolgten die Idee, die Stadt dem Individualverkehr zu öffnen und Flächennutzungen funktional zu ordnen. In Dubai entstand auf Basis dieser Planungsidee ein Verkehrsnetz übergeordneter Straßen, die die wachsende Stadt in Zonen aufteilten.

Durch die Landvergabepolitik wurde der Prozess der Suburbanisierung stärker vorangetrieben. Ein weiterer Faktor der schnellen Expansion der Stadt war die Typologieform der zweistöckigen Villa. Diese ist auf Politik und Kultur zurückzuführen. Wohnungen waren der, in Großfamilien lebenden, einheimischen Bevölkerung fremd, und politisch wollte man sie für sich gewinnen. Durch die Vorgehensweise, neu erschlossene Gebiete in einheitliche Größen zu parzellieren und dann entweder an Einheimische zu vergeben oder an den privaten Sektor zu verkaufen, entstand eine Standardisierung der Planung. Diese entsprach den Erfordernissen jener Zeit und konnte schnell durchgeführt werden.

Die Bebauung der Innenstadt verdichtete sich durch die Errichtung hoher Appartementshäuser, in denen überwiegend Gastarbeiter lebten. Der größte Teil der einheimischen Bevölkerung verließ das Zentrum und zog in die Vororte. Durch die expandierende Stadtfläche und der zunehmenden Bebauungsdichte reichte das Zentrum aus verkehrstechnischen Gründen als CBD nicht mehr aus. Es entstand ein neuer lineare CBD mit einer markanten Hochhaustypologie, entlang der Hauptwachstumsachse in Richtung Südwesten. Die dünn besiedelten weitläufigen Vororte, die dichte Innenstadt und der lineare CBD sind die drei Hauptelemente Dubais, das seine historischen Wurzeln fast vollständig hinter sich gelassen hat.

Hauptproblem der Stadt ist der hohe Zersiedlungsgrad, welcher eine Vielzahl von Folgeproblemen nach sich zieht. Die Ausrichtung auf das Auto und die einseitige Aufteilung der Flächennutzung führten zu einer Überbelastung des Straßensystems. Dies wiederum führte zu ökologischen und ökonomischen Problemen, die sich negativ auf die Lebensqualität auswirken. Des Weiteren führt eine Zersiedlung in der Wüste zu erhöhtem Energie- und Wasserverbrauch. Wasserverbrauch ist im Falle Dubais Energieverbrauch, da der Wasserbedarf durch entsalztes Meerwasser gedeckt wird. Die Stadt erfüllt heute in keiner Weise Ansprüche der Nachhaltigkeit.

Die bisherige Stadtstruktur drohte das wirtschaftliche Wachstum einzubremsen. Heute befindet sich Dubai in einem Wandlungsprozess zu einer Stadt, die aus einer Vielzahl von „Städten in der Stadt“ besteht. Übernommen wird die Planung und Ausführung dieser neuen „Cities“ von Investorengruppen. Lediglich ein allgemeiner Generalplan dient als Basis. Die Infrastruktur wird weiter überwiegend von staatlichen Institutionen geplant und verfolgt das neue Ziel, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Ein 70 km langes Metrosystem soll helfen, die Verkehrsprobleme zu lösen. Drei Investorenfirmen übernehmen den größten Teil der Entwicklung des restlichen Stadtgebiets. Sie unterstehen alle dem Herrscher Al Maktoum, der auch in Zukunft das Gesicht Dubais entscheidend mitgestalten wird.

Die Zukunft des Emirats hängt vor allem davon ab, ob sich das wirtschaftliche Wachstum fortsetzen wird und ob eine Gesellschaft entsteht, die zum größten Teil in Dubai lebt und arbeitet.

Bei einem ausländischen Anteil von fast 90% droht dem Emirat ein schneller wirtschaftlicher Niedergang, wenn ein Großteil der Gastarbeiter in ihre Heimatländer aufbricht.

Man hofft in erster Linie, aufgrund der günstigen geografischen Lage zwischen den Märkten Südasiens und Europas, größter Umschlagplatz und wichtigster Firmenstandort der Region zu bleiben. Als Produkt des Neoliberalismus und der Globalisierung unterliegt aber auch Dubai deren speziellen Gesetzen. Dubai ist als Global City heute noch längst nicht so etabliert wie etwa Singapur oder Hongkong. Die Gefahr besteht, dass die Karawane der Investoren in Zukunft weiter zieht und es für Dubai schwer wird, sein rekordverdächtiges Wachstum fortzusetzen.

III Auswertung

1 Gegenüberstellung: Riad - Dubai

Die saudische Hauptstadt Riad hat auf dem ersten Blick wenig gemein mit dem kleinen Emirat Dubai. Während Riad im Westen heute eher unbekannt ist, gewinnt Dubai weltweite Aufmerksamkeit. Ein systematischer Vergleich soll helfen die gemeinsamen Elemente beider Städte zu finden, um den allgemeinen Stadtyp der „Oil City“ definieren zu können.

1.1 Systematischer Vergleich

Geografie und Klima

Die Stadt Riad liegt im östlichen Bereich des zentral-arabischen Hochlandes. Dubai hingegen erstreckt sich entlang der Küste des Persischen Golfes. Stadtklimatisch unterscheiden sich die beiden Metropolen bezüglich der Luftfeuchtigkeit und der Wintertemperaturen. Während die Luftfeuchtigkeit in Riad nur maximal 47% erreicht, beträgt sie in Dubai oft mehr als 65%. Auf Grund des kontinentalen Klimas ist die durchschnittliche Wintertemperatur mit etwa 11°C in Riad deutlich niedriger als in Dubai, wo sie in der Regel 20°C beträgt. Die Temperaturen der Sommermonate unterscheiden sich bei einem Maximalwert von über 40°C kaum. In beiden Städten können Sandstürme auftreten.

Politik

Riad ist Hauptstadt eines der größten und mit Abstand rohstoffreichsten arabischen Ländern. Das politische System ist eine absolute Monarchie. Der Stamm Al Saud regiert offiziell seit 1932 das Königreich. Die Stadt Riad wurde im Jahr 1902 Stammessitz und nach erfolgreicher Staatsgründung Hauptstadt. Das Emirat Dubai wurde bereits im Jahr 1833 Stammessitz der Al Maktoum. Nach jahrzehntelangem Protektorat Großbritanniens schloss es sich 1971 den Vereinigten Arabischen Emiraten an. Dieser Zusammenschluss der Emirate erlaubte Dubai weitgehende Autonomie. Auch Dubai ist Monarchie und lässt weder Parteien noch Gewerkschaften zu. Größter politischer Unterschied zwischen Dubai und Riad, ist die große Stellung des Wahabismus als Staatsreligion in Saudi-Arabien. Die streng fundamentalistischen Rechtsgelehrten (Ulema) haben großen Einfluss auf die Außen- und Innenpolitik (Heck und Wöbcke 2005, 45). Während sich Riad vom Westen durch diese restriktive Haltung abgrenzte, öffnete sich Dubai der Welt, um wirtschaftlich zu profitieren. Die antidemokratische Haltung des Regimes änderte sich jedoch nicht.

Wirtschaft

Wirtschaftliche Grundlage Riads ist seine Funktion als Hauptstadt und Verwaltungssitz Saudi-Arabiens. Hunderttausende von Angestellten arbeiten im öffentlichen Dienst und erhalten ihr Gehalt durch die Gewinne der Erdölproduktion. Mittelbar profitiert damit auch der Dienstleistungssektor vom Ölreichtum.

Das Emirat Dubai entwickelte sich wirtschaftlich weitaus differenzierter. Durch die Küstenlage war es früh wichtiger Hafen. Als die Ölförderung begann, machten viele Bankniederlassungen das Emirat zum Finanzzentrum der VAE. Der Ölboom erlaubte einen Ausbau der Infrastruktur, insbesondere den Neubau von Häfen. Nachdem Kuwait seine Stellung als wichtigster Hafen der Region verlor, übernahm Dubai dessen Funktion. Durch die Einrichtung von Freihandelszonen, ließen sich viele Firmen in Dubai nieder. Ende des 20. Jahrhunderts wurde der Tourismus als Wirtschaftssektor erkannt und ausgebaut. Nach dem Öffnen des Immobilienmarktes ist der heutige Bauboom treibende wirtschaftliche Kraft. Während Riad wirtschaftlich noch stark von der Ölförderung abhängt, hat Dubai bereits begonnen, sich von einer direkten Abhängigkeit vom Rohstoff zu lösen. Beide Städte verdanken ihr Wachstum der politischen Führung. Diese fällt alle wichtigen Entscheidungen für die wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Stadt.

Gesellschaft

Die Bevölkerung Riads besteht aus 66% Einheimischen, deren Anzahl auf Grund einer hohen Geburtenrate stetig steigt. Die Gastarbeiter stammen mehrheitlich aus arabischen Nachbarländern. Obwohl sie nur 34% der Bevölkerung ausmachen, stellen sie den größten Anteil der Angestellten. Die Einheimischen arbeiten überwiegend im öffentlichen Sektor, wo in der Regel höhere Gehälter bezahlt werden. Die Gastarbeiter sind überwiegend im unteren Dienstleistungssektor angestellt und verdienen deutlich weniger. Es gibt eine klare Segregation zwischen den Einkommenschichten, die sich auch im Stadtgrundriss abzeichnet.

In Dubai bilden, mit 85% Bevölkerungsanteil, Gastarbeiter die absolute Mehrheit. Auch hier arbeiten die Einheimischen in erster Linie im öffentlichen Sektor. Die kleine einheimische Minderheit wird vom Staat stark subventioniert. Die Gastarbeiter stammen überwiegend aus Südasien und arbeiten als Niedriglohnarbeiter. Hinter dem kosmopolischen Gewand verbirgt sich eine Ansammlung von Gemeinschaften unterschiedlicher Herkunft, die in erster Linie das „Business“ vereint.

In beiden Städten wuchs die Bevölkerung schnell an. Während in der Hauptstadt Saudi-Arabiens viele Einheimische aus allen Teilen des Landes zuzogen, stieg in Dubai die Bevölkerung durch das Einwandern von Gastarbeitern aus aller Welt. Die arabisch- traditionelle Gesellschaft Riads unterscheidet sich stark von der internationalen Gesellschaft Dubais, die in gewisser Weise Spiegelbild der heutigen Welt ist: Eine Masse aus Niedriglohnarbeitern der Dritten Welt steht einer Minderheit von Besserverdienern der Ersten Welt gegenüber.

Stadtentwicklung

Riads Stadtentwicklung begann verstärkt in den 50er Jahren. Der einsetzende Ölboom erlaubte den Bau moderner Infrastruktur. Die Neubausiedlung „Al Malaz“ wurde zum Vorbild der neuen Stadterweiterung. Wichtigste Wachstumsrichtungen waren Norden und Osten. Auf Grund des großen Bevölkerungsdrucks weitete sich die Stadt in alle Richtungen aus. Der Doxiadis-Masterplan von 1971 bestimmte die Form der Stadtstruktur. In den 70er und 80er Jahren expandierte Riad am Stärksten. Noch Heute liegt die Wachstumsrate bei durchschnittlich 8%. Seit der Staatsgründung ist Riad von einer etwa 2 km² großen Oasenstadt zu einer über 1600 km² großen Millionenstadt herangewachsen.

In Dubai begann das große Stadtwachstum um mehr als ein Jahrzehnt versetzt. In den 70er Jahren baute man eine moderne Infrastruktur und entwickelte die Industrie. Der Masterplan stammte von britischen Planern. In den 80er und 90er Jahren wuchs man kontinuierlich. Wichtigste Wachstumsrichtung war entlang der Küste in Jumeirah. Zeitgleich wuchs die Stadt bis an die Grenzen des Nachbaremirats Sharjah und dehnte sich in Richtung Landesinnere aus. Während die Stadt in der Mitte des 20. Jahrhunderts nur etwa 3,2 km² groß war, umfasst es heute eine Stadtfläche von mehr als 600 km².

Beide Städte hatten vor der Mitte des 20. Jahrhunderts vergleichbare Größen, auf Grund des größeren und früheren Ölbooms wuchs Riad mehr als doppelt so schnell. Zudem zogen viele Einheimische aus allen Landesteilen in die Hauptstadt und trugen früh dazu bei, dass Riad die Millionengrenze überschritt. Dubais Entwicklung begann 10 bis 20 Jahre versetzt und man verfügte über kein größeres Hinterland, das den Bevölkerungsdruck zusätzlich erhöhte.

Die Stadtentwicklung lässt sich in drei Stadien aufteilen. In der ersten Phase wuchsen beide Städte ohne gesteuerte Planung über den alten Befestigungsring hinaus. Durch den Ölboom konnte man sich eine neue moderne Infrastruktur leisten und die ersten Masterpläne entstanden. In dieser Phase erhielten die Städte ein Straßennetz und wuchsen verstärkt in die Fläche. Die Bevölkerung verließ zu großen Teilen die Innenstädte und siedelte in den Vororten. Zeitgleich verdichteten sich die Innenstädte, in der von nun an überwiegend Gastarbeiter lebten. Zunächst blieben die Innenstädte wichtigstes wirtschaftliches Zentrum. In der dritten Phase entstanden lineare CBD entlang der Hauptwachstumsrichtung. Während in Riad die Innenstadt infolgedessen an Bedeutung verlor, konnte das Zentrum in Dubai, unter anderem auf Grund dessen Lage am Creek und der bestehenden Waterfront wichtige Funktionen bewahren.

Ausbreitung und Erschließung

Während in Riad etwa 4,3 Millionen Einwohner auf 1600 km² leben, sind es in Dubai etwa 1,5 Millionen auf mehr als 600 km². Beide Städte haben somit ein ähnliches Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Siedlungsfläche. Die Ausbreitung Riads ist großflächig und erstreckt sich in fast alle Richtungen. Lediglich das Wadi im Westen und das Industriegebiet im Südosten schränken das

Wachstum ein. Wichtigste Wachstumsachsen sind der Norden, wie es der Masterplan vorsah, und der Osten, wo die Verbindung zum Persischen Golf verläuft.

In Dubai schränkt das Meer die Ausbreitung der Stadt ein. Aber selbst hier wächst die Stadt in Form künstlicher Halbinseln und Inseln. Wichtigste Wachstumsachse ist nach wie vor in Richtung Südwesten entlang der Küste. Zunehmend expandiert die Stadt auch in Richtung Landesinneres.

Beide Städte besitzen das Erschließungssystem einer typischen Autostadt. Mehrspurige Stadtautobahnen bilden die erste Ordnung eines hierarchischen Straßensystems. In Riad ist das übergeordnete Straßenraster geprägt durch den 2x 2 km „Supergrid“ von Doxiadis. Bei beiden Städten verbinden lineare mehrspurige Achsen die Innenstadt mit den Vororten. Um diese zu entlasten, wurde ein Ring von Stadtautobahnen um das zentrale Stadtgebiet gelegt.

Flächennutzung

In beiden Städten ist die Innenstadt dicht bebaut und gemischt genutzt. In Riad befindet sich das Industriegebiet in einer ausgewiesenen Zone am Stadtrand. Im Fall von Dubai entstanden Industriegebiete vor allem in der Nähe des Hafens Jebel Ali und in der Umgebung des Flughafens. Die CBD der Städte entstanden entlang linearer Achsen, die die Innenstädte mit den neuen Siedlungsflächen verbinden und mit der dynamischen Expansion der Städte wuchsen. Innerhalb der einzelnen Wohnviertel befindet sich sowohl in Riad als auch in Dubai ein Kern, wo sich neben Geschäften auch Schulen, Moscheen oder Kindergärten befinden. Der größte Teil der bebauten Fläche in den Vororten besteht aus niedriger Wohnbebauung.

In beiden Städten leben die Gastarbeiter des unteren Dienstleistungssektors im Zentrum oder in dessen unmittelbarer Umgebung. Im Fall von Riad gibt es einen reichen Norden und einen armen Süden. In Dubai leben viele Gastarbeiter in Massenunterkünften am Stadtrand oder in Nähe der Industriegebiete bzw. Freihandelszonen. Öffentliche Räume gibt es in beiden Städten relativ wenig. Neben Parks ist vor allem das restaurierte historische Zentrum mit Souq, Moschee und altem Herrschersitz wichtige öffentliche Fläche. In Dubai gibt es auf Grund des Tourismus eine Vielzahl von Freizeitparks, die jedoch in der Regel kommerziell genutzt sind.

Typologie

Typologisch unterscheiden sich beide Städte in nur wenigen Punkten. In den Vororten, die den größten Teil der Siedlungsfläche einnehmen, ist die zweistöckige Villa mit Ummauerung dominierende Typologie. In der Innenstadt ist die Bebauung dichter und besteht aus Blockbebauung mit gemischter Nutzung. Im Fall von Dubai ist diese mit 5 bis 10 Geschossen im Durchschnitt höher als die Bebauung in Riad. Während es im Zentrum Riads noch alte historische Strukturen gibt, sind im Fall von Dubai nur noch Teile des Souqs erhalten. Die Bebauung des Zentrums ist in Riad zudem viel heterogener als in Dubai. Neben zweigeschossiger Wohnbebauung gibt es mehrstöckige Blockbebauung. Im Gegensatz zu Dubai besteht in Riad ein großer Teil der

Innenstadt, insbesondere im Süden, aus sehr dichter zweigeschossiger Wohnbebauung. Hier lebt dicht gedrängt die unterste Einkommenschicht.

In Dubai leben die Niedriglohnarbeiter in firmeneigenen Blockbauten innerhalb des Zentrums und außerhalb am Stadtrand. An den zentralen Achsen der CBD entstanden in beiden Städten Hochhäuser und Shopping Malls. Während in Riad lediglich zwei Hochhäuser auffallen, gibt es in Dubai ganze Hochhausagglomerationen, die entweder eine Waterfront oder den CBD bilden. Riad ist allgemein flacher und bei Weitem unauffälliger in der Architektur. Die Architektur ist in beiden Fällen global, aber oft versehen mit orientalischem Facelifting. Auffallend sind in beiden Städten Projekte, die Elemente des historischen Architekturstils übernehmen und in moderne Bauweise umsetzen.

Stadtimage

Riad wirkt abweisend und auf Grund fehlender öffentlicher Räume charakterlos. Die Autostadt dominiert und lässt kaum urbane Qualität zu. Die Introvertiertheit überwiegt und der Raum zwischen Wohnort und Arbeitsort wird dominiert von mehrspurigen Straßen. Dieses Bild findet man in abgeänderter Form auch in Dubai, was aber auf Grund seiner Lage am Meer andere Qualitäten besitzt. Das historische Zentrum am Creek und die Strände entlang der Küste geben Dubai auffallende Stadtansichten. In beiden Städten ist das Auto das einzig anerkannte Fortbewegungsmittel. Der Fußgänger gilt als Fremdkörper. Wichtigster gesellschaftlicher Raum ist die klimatisierte Shopping Mall, der oft ein Freizeitpark angeschlossen ist.

Im Fall von Dubai investiert man in ein weltweites Stadtmarketing, um Touristen und Investoren anzuziehen. Im Gegensatz zu Riad gilt Dubai als offen und liberal. Der neue Bauboom verwandelt das kleine Emirat in eine Stadt der baulichen Weltrekorde. Dubai entwickelte sich zum Aushängeschild des wirtschaftlichen Aufstrebens der Region. Riad kann, trotz seiner riesigen Dimensionen, im Gegensatz zu Dubai kaum auffallen. Zu einseitig ist die wirtschaftliche Ausrichtung und zu instabil ist die politische Lage für Investoren. Riad strebte nie nach internationaler Aufmerksamkeit und wurde kein touristisches Reiseziel, was vor allem durch die dominante Rolle des Wahabismus begründet ist.

Probleme

Auf Grund der autoritären Politik und der Bevorzugung bestimmter Gesellschaftsgruppen, haben beide Metropolen gesellschaftliche Probleme. In Riad wächst die arme Bevölkerung im Süden und ist zunehmend unzufrieden mit ihrer Situation. Das saudische Königshaus wird in dem größten Teil der Bevölkerung nicht als Repräsentant des Wahabismus angesehen und gilt als Verbündeter des Feindbildes USA. In Dubai sind es Tausende unzufriedene Niedriglohnarbeiter, die mittlerweile für ihre Rechte auf die Straßen gehen. Eine abrupte Abreise eines großen Teils von Gastarbeitern würde dem kleinen Emirat große wirtschaftliche Probleme bereiten. Zudem entwickelt sich auf

Grund des zeitlich begrenzten Aufenthalts der Bevölkerungsmehrheit keine urbane Gesellschaft, die sich mit der Stadt identifiziert.

In Riad ist die Gesellschaft nach wie vor geprägt von der traditionellen Introvertiertheit und Geschlechtertrennung. Der Großteil der einheimischen Bevölkerung verweigert die Arbeit im Dienstleistungssektor und es besteht das Problem einer steigenden Arbeitslosigkeit.

Beide Städte sind Autostädte mit hohem Grad an Suburbanität. Die Zersiedlung führte zu zahlreichen Problemen. Durch eine zu einseitige Ausrichtung und Verteilung der Stadtfunktionen entlang linearer Achsen, wuchs das Staurisiko. Da die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs lange Zeit keine Beachtung fand, haben beide Städte große Probleme den Verkehr zu regeln. Selbst der Ausbau von Ringstraßen kann die Verkehrsprobleme nicht dauerhaft lösen, da der Verkehr mit zunehmendem Stadtwachstum weiter ansteigt. Neben dem ökonomischen Problem des Zeitverlusts verschlechtern sich auch die Lebensbedingungen in den Städten. Des Weiteren kommt es zu einer Reihe verkehrsbedingter ökologischer Probleme.

Beide Städte gelten als hochgradig unökonomisch. Aufwendige Meerwasserentsalzung, hoher Benzinverbrauch und die notwendigen Klimaanlageanlagen tragen dazu bei, dass beide Städte selbst nordamerikanische Städte bezüglich des Energieverbrauchs übertreffen.

Zukünftige Entwicklung

Sowohl Dubai, als auch Riad besitzen nach wie vor ein sehr hohes Wachstum. Bis zum Jahr 2015 erwartet man in Dubai eine Verdopplung der Siedlungsfläche und Einwohnerzahl. In Riad sollen bis zum Jahr 2021 über 10 Millionen Einwohner leben.

Auf Grund der Versäumnisse der letzten Jahrzehnte ist die heutige Planung bemüht, die Städte neu auszurichten und strukturell zu verändern. Durch die Gründung von Subzentren versucht man die Stadtstruktur zu dezentralisieren. Wohnen und Arbeiten sollen enger miteinander verbunden werden. Im Fall von Riad wird das Zentrum zwischen drei Kernen neu konfiguriert. Entlang der Ringstraße entstehen fünf Subzentren an allen wichtigen Knotenpunkten. Zwei neue Satellitenstädte im Norden und Osten sollen dem Wachstum in Zukunft Grenzen setzen. In Dubai entstehen zahlreiche so genannter „Cities“, die die Funktion von Subzentren übernehmen. Sie folgen dem „Stadt in der Stadt-Prinzip“ und werden von Investorengruppen geplant und durchgeführt. Jede „City“ hat ihr eigenes Image und besteht in der Regel aus gemischter Nutzung.

Neben diesen Bemühungen wird in beiden Städten erstmals der öffentliche Verkehr in Form eines Metrosystems ausgebaut. Sowohl in Dubai als auch in Riad folgen die Bahnlinien den linearen Hauptachsen. Während sich in Dubai das Metrosystem bereits im Bau befindet und als Lösung des Verkehrsproblems gilt, ist es in Riad noch in der Planungsphase. Zudem ist die geplante Linienstrecke relativ klein und nicht in der Lage die Situation des öffentlichen Verkehrs entscheidend zu verändern.

Auch in Riad werden zukünftig verstärkt Hochhäuser errichtet werden, die jedoch an Dubais Megaprojekte nicht heranreichen.

In Riad bemüht man sich, neue Wirtschaftszweige anzusiedeln, um die überdurchschnittlich junge Bevölkerung vor einer zukünftigen Arbeitslosigkeit zu bewahren und den eigenen Binnenarbeitsmarkt zu stärken. Dubai ist bemüht, sich wirtschaftlich als Global City zu etablieren. Wichtigstes Vorhaben ist der Ausbau Dubais als internationaler Umschlagplatz.

Beide Städte befinden sich heute an einem Wendepunkt. Die alte Struktur aus der Zeit des Ölbooms der 70er und 80er Jahre wird nun ersetzt durch eine Ansammlung von „Cities“ innerhalb einer großen urbanen Fläche. Öffentliche Verkehrsmittel werden zukünftig wirtschaftliche Aktivräume und Wohnorte verbinden. Auf Grund der riesigen Verkehrsprobleme scheint diese Wende in beiden Fällen verspätet zu sein.

Planungsmanagement

Die Stadt Riad ist geprägt von einem zentralistischen Planungsmanagement, in dem die staatliche ADA die Kontrolle hat. Die ADA entwickelt den Generalplan und überwacht alle größeren Städtebauprojekte. Die stark zentralistische Ausrichtung des Planungsmanagement führte in der Vergangenheit auf Grund fehlender Nähe zu Fehleinschätzungen und Planungsfehlern. Die schlechte Koordination zwischen planenden Akteuren und denen, die die Planung ausführen, führte zu einer großen Ineffektivität. Auf Grund der großen Wachstumsgeschwindigkeit fehlt es an zuverlässigen Daten.

Im Fall von Dubai übernimmt die Dubai Municipality die Erstellung des Generalplans. Dieser besteht zum größten Teil aus Infrastrukturplanung. Die zu entwickelnde Stadtfläche wird in Zonen aufgeteilt. Unterschiedliche „Staatliche“ Investorenfirmen übernehmen die eigentliche Planung der neuen Stadtgebiete. Sie teilen das Entwicklungsgebiet in Distrikte auf, die zum Teil an andere Investoren verkauft werden. Im Gegensatz zu Riad ist die Planung in Dubai dezentraler und weniger unter direkter staatlicher Kontrolle. Der Herrscher besitzt aber auch in Dubai jeder Zeit die Möglichkeit Projekte aufzuhalten oder zu ändern.

1.2 Zusammenfassung der Gemeinsamkeiten

Beide Städte besitzen ein Umland aus unbebauten Wüstenflächen und konnten sich dementsprechend fast uneingeschränkt ausbreiten. Politisch sind beide stark autoritär und diktatorisch ausgerichtet. Wirtschaftlich profitierten beide Metropolen vom Ölboom, der ihnen den Bau einer modernen Infrastruktur ermöglichte.

Auf Grund des zeitlichen Kontexts der 60er und 70er Jahre waren die ersten Masterpläne in beiden Städten geprägt durch eine Planergeneration, die nach dem Prinzip des Funktionalismus plante und an die Berechenbarkeit der Stadtentwicklung glaubte.

Durch das hohe wirtschaftliche Wachstum wuchs auch die Bevölkerung. Vor allem der Zuzug von Immigranten ließ die Einwohnerzahlen schnell ansteigen. Da man wirtschaftlich genügend Potential hatte, konnten sich beide Städte eine teure Infrastruktur leisten. Die Landvergabepolitik war geprägt durch eine Verteilung großer Grundstücksflächen an die einheimische Bevölkerung, um der akuten Wohnungsnot entgegen zu wirken. Zudem erhoffte man sich durch diese Art der Verteilung des Reichtums die Bevölkerung für sich zu gewinnen und Umsturzversuche vorzubeugen.

Auf Grund des schnellen Wachstums wurde die Planung standardisiert. Das Land wurde in gleich große Parzellen geteilt und mit einheitlicher Typologie bebaut. Der Typus der maximal zweistöckigen Villa mit Ummauerung wurde in beiden Städten der Nachfolger des traditionellen Hofhauses. Dieser Bautypus war ein Import und entsprach nicht den kulturellen Bedürfnissen. Die islamische Tradition verhinderte eine stärkere Mischung unterschiedlich hoher Typologien, da das Einsehen in das Nachbargrundstück die empfindliche Privatsphäre gestört hätte.

Die Landvergabepolitik und die Typologieform führten zu einer schnellen Ausbreitung der Vororte. Die Petrodollar deckten die höheren Kosten der Infrastruktur und des steigenden Energieverbrauchs. Auf Grund des hohen Bevölkerungswachstums, war der Flächenverbrauch beider Städte dementsprechend hoch.

In beiden Städten verließ die wohlhabende Bevölkerung die Innenstadt und siedelte in den Vororten. In der Folgezeit verdichtete sich die Bebauung in den Stadtzentren. Ein Großteil der Gastarbeiter ließ sich in der Innenstadt nieder, da hier die Mieten weitaus günstiger waren. Zu Beginn der Stadtentwicklung war die Innenstadt der eigentliche CBD der Städte.

Sowohl in Dubai, als auch in Riad entwickelten sich Straßenachsen zu linearen Zentren bestimmter Stadtfunktionen. So entstand in Dubai der 70er Jahre das Bankenzentrum entlang der Baniyas Road in Richtung des neuen Flughafens. Und in Riad entwickelte sich bereits in den 50er und 60er Jahren das Verwaltungszentrum entlang der ehemaligen Flughafenstraße.

Aus verkehrstechnischen Gründen verlor die Innenstadt ihre Funktion als eigentliches Wirtschaftszentrum. Dieses entstand neu entlang mehrspuriger Straßenachsen, die aus den Innenstädten in die Vororte führen. Im Fall Dubais verkörpert dies die Sheikh-Zayed-Road, die seit den 80er Jahren entlang der Küste in Richtung Südwesten führt. Ihr Pendant in Riad ist die King-Fahd-Road, die seit den 70er Jahren die Nord-Südachse der Stadt bildet.

Die heutige Innenstadt ist in beiden Städten gemischt genutzt. Lediglich das restaurierte Zentrum mit der Freitagsmoschee, dem alten Herrscherpalast und dem Souq erinnert noch an die Geschichte vor dem Ölboom.

Die verdichtete Innenstadt, der lineare CBD und die weitläufige Suburbanität kennzeichnen beide Städte.

Die Folge der einseitigen Ausrichtung als Autostädte war eine Vielzahl von Problemen. Der hohe Zersiedlungsgrad führte zu einem Stadtyp, der die Weltrangliste des höchsten Energieverbrauchs anführt. Die Trennung von Arbeitsort und Wohnort führte zu einer Überbelastung des Straßensystems. Der weitere Ausbau von Stadtautobahnen spaltete die Stadt in Zonen und konnte nicht nachhaltig das Verkehrsproblem lösen. Heute ist das System, so überbelastet, dass tägliche Staus der Wirtschaft Millionen kosten. Die Lebensbedingungen sinken in beiden Städten, auf Grund hoher Luft- und Lärmbelastung. Weiteres Problem ist der erhöhte Wasserbedarf, der mit der Expansion der Städte exponentiell stieg. Die fehlende Nachhaltigkeit führt zu zunehmenden ökonomischen und ökologischen Problemen.

Heutiges Grundproblem ist die geringe Dichte der Bebauung und die einseitige Aufteilung der Stadtfunktionen. Die Generalpläne beider Städte beabsichtigen zukünftig Subzentren zu entwickeln, um Arbeiten und Wohnen besser zu integrieren und neue urbane Qualitäten entstehen zu lassen. Diese Dezentralisierung der Stadtstruktur markiert einen Wendepunkt in der Stadtentwicklung beider Städte.

2 Definition und Einordnung des Stadtyps

2.1 Zwischen „Oil City“ und „Post-Oil City“

In der Ära des Ölbooms ist in den 70er und 80er Jahren der Stadtyp der „Oil City“ entstanden. Dieser basierte auf der Planung der 60er Jahre und ihren Vorstellungen einer funktional ausgerichteten Autostadt. Die Städte wuchsen schnell an und breiteten sich weit in die Fläche aus. Die einseitige Ausrichtung des Stadtyps auf den Individualverkehr und die starke Trennung von Arbeits- und Wohnort führte zu großen Verkehrsproblemen. Heute in der Ära nach dem Ölboom versucht man, die Stadtfunktionen zu dezentralisieren, indem man eine Reihe von Subzentren entwickelt. Diese „Städte“ in der Stadt integrieren Arbeiten und Wohnen, während sie das Ziel verfolgen, neue Öl-unabhängige Wirtschaftszweige zu etablieren. Dieser Prozess führt zu dem Stadtyp der „Post-Oil City“, der sich strukturell und typologisch von dem bisherigen Stadtmodell unterscheidet. Die behandelten Beispiel Dubai und Riad veranschaulichen diese Entwicklung, die man auch in den übrigen Metropolen der Golfregion feststellen kann.

2.1.1 Die „Oil City“

Die „Oil City“ ist ein Produkt des Ölbooms, der zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einsetzte und karge Wüstenlandschaften in urbane Räume verwandelte. Gesellschaftliches und wirtschaftliches Zentrum vor dem Ölboom war die Oasenstadt, die innerhalb weniger Jahrzehnte durch einen neuen Stadttyp ersetzt wurde.

Zwei Hauptfaktoren prägten die Stadtentwicklung der „Oil City“. Zum einen die politische Führung, die diktatorisch alle zentralen Entscheidungen traf und die Städte mit ihren Visionen entscheidend formte. Zum anderen das große wirtschaftliche Potential, das den Kauf und Unterhalt modernster Infrastruktur ermöglichte. Dies schließt auch die Millionen von Gastarbeiter ein, ohne die der Aufbau der Infrastruktur nicht möglich gewesen wäre. Die „Oil City“ ist somit in erster Linie Produkt lokaler Monarchien, die sich mit Milliarden von Petrodollars eine moderne Stadt kauften.

Auf Grund des zeitlichen Rahmens der 60er Jahre entstanden Städte auf Basis von Masterplänen, die eine funktional ausgerichtete Autostadt in die Wüste versetzten. Viele Stadtplaner kamen zu jener Zeit aus Europa.

Die „Oil City“ besteht in der Regel aus drei Hauptelementen: die großflächigen Vororte mit ihrer monotonen Typologie der zweistöckigen Villen. Die verdichtete Innenstadt, die gemischt genutzt ist und in der vor allem die Gastarbeiter leben. Der CBD, der entlang der Hauptwachstumsrichtung entstand und das neue lineare Zentrum der Städte bildete.

Lediglich Freitagsmoschee, Palast und Souq sind in der Regel als historisches Erbe erhalten. Öffentliche Flächen wurden lange in der Planung vernachlässigt, da es aus historischen und kulturellen Gründen zunächst keinen Bedarf gab. Das neue lineare Zentrum war von Anfang an nur auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs abgestimmt. Der Fußgänger selbst wurde ignoriert und es entstand infolgedessen kaum öffentlicher Raum innerhalb des CBD.

Der funktionalistische Aufbau und die einseitige Ausrichtung auf den Verkehr führten zu einem Stadttyp ohne Identität. Die „Oil City“ bricht das Gesetz einer Stadtentwicklung von Innen nach Außen. Vielmehr ist sie ein Produkt von ausländischen Planern und Gastarbeitern. Infolgedessen wurde versucht, die fehlende Identität mit einer Flut von Landmarks auszugleichen.

Hauptproblem ist der hohe Zersiedlungsgrad und die damit verbundene geringe Nachhaltigkeit. Die weiten Wege zwischen Wohnort und Arbeitsort führten zu immensen Verkehrsproblemen, die heute die Städte zu Zeiten der Rushhour lahm legen. Der fehlende öffentliche Verkehr steigert die Problematik. Die „Oil City“ macht ihren Namen alle Ehre und ist mit Abstand der größte Energieverbraucher unter den Städten. Neben Millionen Autos und Klimaanlage, sind es die Meerwasserentsalzungsanlagen, die Unmengen von Energie verbrauchen.

2.1.2 Die „Post-Oil City“

Auf Grund des heutigen wirtschaftlichen Wandels, der sich von der Zeit des Ölbooms deutlich unterscheidet, entsteht in langsamen Schritten ein neuer Stadttyp. Die Erdölförderung neigt sich innerhalb der nächsten 50 Jahre dem Ende und es ist für die Städte unabdingbar, neue Wirtschaftszweige zu entwickeln. Kommunikationstechnologie oder Softwarebranche sollen in Zukunft wirtschaftliche Impulse setzen. Durch das Einrichten von Freihandelszonen gewährt man den Firmen Steuer- und Zollfreiheit. Niedriglohnarbeiter von Südasien stehen in Massen zur Verfügung und besitzen kaum Rechte. Ein neuer Wirtschaftszweig ist der Tourismus, der sich überwiegend in Metropolen am Persischen Golf entwickelt. Um die Wirtschaft zu diversifizieren, werden Milliarden von Petrodollar in die Stadtentwicklung investiert.

Ein Hauptproblem des bisherigen Stadttyps ist die große Staugefahr entlang der wirtschaftlichen Zentren, da sich die meisten Arbeitsplätze innerhalb des CBD befinden. Die neuen wirtschaftlichen Zentren werden heute außerhalb des alten CBD geplant. Diese Subzentren gleichen kleinen Städten und bieten alle Arten von Nutzungen. Das Ziel dieser Planung ist es, Arbeitsort und Wohnort besser zu integrieren. Durch diese Dezentralisierung der Stadt hofft man die Probleme lösen zu können.

Die neuen Subzentren dienen dem Zweck, Firmen und Investoren ein optimales wirtschaftliches Umfeld zu bieten. Der Bau von neuen öffentlichen Verkehrsmitteln soll die zukünftigen Aktivräume effektiv mit der Stadt verbinden.

Die neue Stadtstruktur bedingt auch neue Typologien. Eine Tendenz ist das moderne Wohnhochhaus. Es benötigt nur wenig Fläche und erlaubt mehr öffentliche Räume, die heute an immer mehr Bedeutung gewinnen. Vorausgesetzt sind eine Lockerung der Restriktionen, die den Schutz der Privatsphäre betreffen, und ein Umdenken in den arabisch-traditionellen Gesellschaften.

Hauptproblem der „Post-Oil City“ ist die Schwierigkeit die neuen Stadtteile zu einem Ganzen zusammenzufügen. Durch die Vielzahl der neuen Stadtgebilde entsteht keine ganzheitliche urbane Identität. Vielmehr gleicht die „Post-Oil City“ einem Sammelsurium von mehreren Städten.

Auch der neue Stadttyp wird überwiegend von ausländischen Planern entwickelt. Diese sind Teil eines Planungsapparates, der einerseits den Vorstellungen des jeweiligen Emirs folgt. Andererseits erteilt dieser den Investoren größere Freiheiten, da die gegenseitige wirtschaftliche Abhängigkeit wächst.

Auch die „Post-Oil City“ ist, im Bezug auf die heutigen Visionen, in weiten Teilen unökonomisch. Das sich fortsetzende Stadtwachstum in die Wüste erhöht den Energie- und Wasserverbrauch. Die Hochhäuser stehen mit ihren Glasfassaden im Widerspruch zu den klimatischen Verhältnissen und sind auf Klimaanlage angewiesen.

2.1.3 Beispiele

„Oil Cities“:

Heute gibt es eine Anzahl größerer Städte in der Region. Lediglich Dubai besitzt gegenwärtig Merkmale einer „Post-Oil City“. Alle Metropolen sind aber nach wie vor den „Oil Cities“ zuzuordnen, da die Wirtschaft noch zum größten Teil vom Öl abhängt.

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts sind aus einst unbedeutenden Oasenstädten, bzw. Hafenstädten „Oil Cities“ entstanden. Wichtigste Beispiele sind die saudischen Metropolen Riad, Jeddah, Taif und Dammam. Die größeren saudischen Städte am Persischen Golf sind Dammam, Dahrhan und Al Khobar, die als Zentrum der Erdölförderung ein Städtedreieck bilden. Entlang der Golfküste entstanden unter großem Einfluss des britischen Protektorats die Kleinstaaten Qatar, Kuwait und Bahrain mit ihren jeweiligen Hauptstädten Doha, Kuwait City und Manama. Die VAE entstanden als Zusammenschluss von sieben Emiraten, von denen Abu Dhabi, Dubai und Sharjah die größte Bedeutung besitzen. Die omanische Hauptstadt Maskat ist ebenfalls eine „Oil City“, wenn auch im kleineren Umfang.

Die Stadt Riad ist die größte Metropole der Arabischen Halbinsel und Inbegriff der „Oil City“. Die zweitgrößte Stadt ist Jeddah mit über 3 Millionen Einwohnern. Wie fast jede saudische Stadt veränderte der Ölboom auch Jeddah. Als wichtiger Hafen am Roten Meer und Nachbarstadt Mekkas hatte die Stadt weitere Voraussetzungen für ihr Wachstum. Auffällig sind die dichten Siedlungen, die auf den Grundriss der alten Stadt in unmittelbarer Nähe zum Hafen entstanden. Auch in Jeddah nehmen die Vororte mit ihrer typischen Bebauung der zweistöckigen Villa die größte Fläche ein.

In allen Städten findet man die ummauerte Villa als Grundbaustein der „Oil City“. Und nach wie vor werden große Gebiete erschlossen und mit der flächenverbrauchenden Bebauung fortgesetzt. Die Beispiele hierfür findet man unter anderem in Riad, Dubai oder Abu Dhabi.

Das alte historische Zentrum wurde in fast allen Städten nur zum Teil erhalten. Im Fall von Abu Dhabi wurde die alte Stadt vollständig überbaut. Dies ist zurückzuführen auf die geografische Lage auf einer kleinen Halbinsel im Persischen Golf. Abu Dhabi ist das Verwaltungszentrum der VAE und hat die größten Erdölvorkommen des Landes. Früh begann man entlang der kurzen Küstenlinie Hochhäuser zu errichten, um die begrenzte Fläche besser auszunützen. Heute ist die erste Generation dieser Hochhäuser aus den 60er und 70er Jahren bereits abgebaut und ersetzt worden (vgl. Neuschäffer 2006, 60). Durch den Neubau eines Flughafens weit außerhalb der Stadt, gewann Abu Dhabi eine große Freizeitfläche innerhalb des Stadtgebiets (vgl. Neuschäffer 2006, 70). Diese erinnert stark an die Entwicklung in Riad, wo ebenfalls ein Park auf dem alten Flughafengelände geplant ist.

Die CBD entstehen vornehmlich entlang großer mehrspuriger Straßen oder an der Küste als Waterfront. Die Küstenlinie wird heute oft erweitert und geformt. Beispiel hierfür sind Dubai, Abu

Dhabi, Manama oder Maskat. In der Hauptstadt Bahrains entsteht beispielsweise auf künstlichen Inseln vor der Küste der „Financial Harbour“.

Qatars Hauptstadt Doha besitzt eine halbkreisförmige Bucht, an der gegenüber dem alten Zentrum ein neuer CBD entsteht. Von der historischen Stadt sind nur noch Bruchteile erhalten (vgl. Ranft 2006, 31). Die Stadt erstreckt sich sowohl entlang der Küste, als auch in Richtung Landesinneres. Die Entwicklung Dohas erinnert etwas an Kuwait City. Beide Städte haben heute ein großes Wachstum, da sie noch über erhebliche Rohstoffmengen verfügen.

Kuwait City liegt ebenfalls an der Küste. Eine mehrspurige Küstenstraße in Form einer Stadtautobahn verbindet das historische Zentrum und die Innenstadt mit einem neuen CBD im Westen (vgl. Ranft 2006, 68). Das Wachstum der Stadt erstreckt sich überwiegend entlang der Küste.

Alle „Oil Cities“ besitzen gleiche Merkmale, lediglich auf Grund unterschiedlicher Voraussetzungen, wie etwa der geografischen Lage, gibt es kleine Varianten.

„Post-Oil Cities“:

Dubai ist Vorbild einer neuen Entwicklung, die viele Städte der Region anstreben. Neben der Umstrukturierung und Erweiterung der eigentlichen Metropolen, entstehen so genannte „Cities“ an neu erschlossenen Orten. Dubai besitzt hierfür zahlreiche Beispiele. Die „Medina Al Arab“, das Zentrum der „Dubai Waterfront“, ist nur eine der neuen „Städte“.

In Bahrain ist es das Projekt „Durrat Al Bahrain“, das dieser Entwicklung folgt. Auf 13 künstlichen Inseln entsteht in 25 km Entfernung von Manama eine Stadt mit über 2000 Villen. Ein weiteres Beispiel ist das Megaprojekt „The Pearl Qatar“, das ebenfalls aus künstlichen Inseln besteht. Bereits im Jahr 2009 erwartet man eine Fertigstellung der neuen „City“, in der über 30 000 Menschen leben werden. In Kuwait gibt es mit „Bubiyah Island“, „Subiya City“ und „Failaka Islands“ vergleichbare Großprojekte. Ein weiteres aufsehenerregendes Vorhaben ist die „Blue City Oman“. Mit einer Investition von über 15 Milliarden US Dollar plant die omanische Regierung eine neue Stadt für den Tourismus der Zukunft. Auf 35 km² sollen zukünftig mehr als 200 000 Einwohner leben. Allgemein kann man einen Trend feststellen, der eindeutig auf die Waterfront-Projekte Dubais zurückzuführen ist. Die Formenspiele mit künstlichen Inseln haben im kleinen Emirat begonnen und setzen sich nun im ganzen Persischen Golf fort. Fast in allen Projekten sind überdimensionale Luxushotels geplant (vgl. Berger 2005, 12- 13).

In Saudi-Arabien ist es die „King Abdullah Economic City“, die ein weiteres Beispiel dieser Entwicklung darstellt. Das Projekt entsteht auf einer Fläche von 47 km² an der Küste des Roten Meeres. Diese neue Stadtgründung soll als riesiger Hafen neuer wirtschaftlicher Aktivraum der Region werden. Die Stadt ist als Investorenprojekt geplant und stellt damit das größte je vom privaten Sektor durchgeführte Stadtprojekt dar (vgl. <http://www.emaar.com>, 29.09.06).

Alle Planungen zielen darauf ab, eine Vielzahl von Investoren zu finden: im ersten Schritt kreierte man mit Milliarden Petrodollar eine künstliche Stadt, verbunden mit der Hoffnung, neue Wirtschaftssektoren zu binden und somit die Zukunft der „Post-Oil“ Ära zu sichern.

2.2 Geschichtliche Einordnung: Bruch mit der Oasenstadt

Die historische Oasenstadt war ökonomisch und bildete eine Einheit mit ihrer Umgebung. Von der Architektur bis zur Stadtplanung ordnete sie sich den geografischen und klimatischen Verhältnissen unter. Das Wasservorkommen der Oase war die eigentliche Quelle für jede urbane Entwicklung. Die Bevölkerung bestand aus wenigen Stämmen. In vielen Fällen lebte nur ein Stamm innerhalb einer Siedlung. Die introvertierten dicht gedrängten Hofhäuser folgten dem Bedürfnis nach Schutz von der feindlichen Umwelt. Große Befestigungen schützten die Städte vor feindlichen Übergriffen. Die wenigen landwirtschaftlichen Nutzflächen am Rand der Stadt durften nicht bebaut werden. Folge war die Verdichtung innerhalb der Stadtmauern. Einzig öffentlicher Raum war die Moschee und der Souq.

Heute ist von der Oasenstadt wenig übrig geblieben. Lediglich Elemente wie die kulturelle Introvertiertheit und die Stammesstruktur der arabischen Bevölkerung haben den Einbruch der technischen Moderne überdauert. So sind es heute hohe Mauern, die moderne Villen vor Blicken schützen. Das alte historische Erbe aus Moschee, Palast und Souq wurde in den meisten Fällen erhalten. In der großflächigen neuen Stadt hat dieses jedoch nur noch einen sentimentalwert. Die Entstehung der „Oil City“ verursachte einen erheblichen Gesellschaftswandel. Der größte soziale Gegensatz zur Oasenstadt ist die Segregation innerhalb der unterschiedlichen Einkommenschichten, die sich auch im Stadtgrundriss abzeichnet. Früher gab es lediglich eine Segregation innerhalb ethnischer und religiöser Gruppen.

Der Anfang vom Ende der Oasenstadt war das Kraftfahrzeug. Das alte verwinkelte Straßennetz war ungeeignet für die moderne verkehrstechnische Erschließung. Durch den Bau großer orthogonaler Verkehrsschneisen wurde der alte Sackgassengrundriss durch den Schachbrettgrundriss abgelöst. Neben dem strukturellen Umbau der Stadt, wurde die alte Lehmarchitektur ersetzt. Während die alte Oasenstadt ihr Gesicht veränderte und Schritt für Schritt ihre Struktur und Typologie verlor, entstanden neue Siedlungen am Rand der Stadt. Ein frühes Beispiel für diese Entwicklung ist das in den 50er Jahren entstandene „Al Malaz“ Projekt in Riad. Diese Wohnsiedlung orientierte sich an den bereits in den 40er Jahren vom Ölkonzern ARAMCO errichteten Arbeitersiedlungen in Dammam (vgl. Al Hathloul 1996, 264). Dies war die Geburtsstunde der Villa mit Ummauerung, die von nun an Baustein der neuen Stadtentwicklung war und das traditionelle Hofhaus ablöste.

Die „Oil City“ brach die Tradition der ökonomisch ausgerichteten Oasenstadt. Sie wuchs ohne jegliche Rücksicht auf Nachhaltigkeit in die Wüste. Während die Oasenstadt sparsam mit Wasser und Fläche umging, löste der Faktor Öl eine urbane Entwicklung aus, die zu dem gegenteiligen Stadtyp führte. Alles entstand auf Basis des erhöhten Energieverbrauchs.

Die „Oil City“ war ein neues Gebilde ohne Bezug zu der eigenen Geschichte. Sie war kein Produkt von Innen, das sich an die Umgebung anpasste, sondern ein Produkt von Außen, das sich durch das „Öl“ alles erkaufte.

Im Hintergrund dieses Bruchs verblieb lange Zeit eine Tradition: die Bedeutungslosigkeit des öffentlichen Raums.

In der Oasenstadt waren aus Gründen des Platzmangels kaum Flächen für eine öffentliche Nutzung vorhanden. Nur der Souq galt neben der Moschee als öffentlicher Raum. In der „Oil City“ entstanden nur wenige öffentliche Parks, die neben Freizeiflächen auch Statussymbole der Stadt waren. Die Parks waren zudem auf Grund der großflächigen Ausbreitung der Stadt, nur für einen geringen Teil der Bevölkerung zugänglich. In den einzelnen Wohnvierteln und vor allem in den Zentren selbst entstand kaum öffentlicher Raum. Modernes Pendant des traditionellen Souqs ist die Shopping Mall, die heute klimatisierter Treffpunkt ist.

2.3 Regionale Einordnung: Fehlen kolonialer Vergangenheit

Im Gegensatz zu anderen Metropolen des Orients besitzen die „Oil Cities“ keine ausgeprägte koloniale Vergangenheit. Obwohl die Kolonialmächte, wie beispielsweise Großbritannien, großes Interesse an den Häfen entlang der Küsten hatten, kam es zu keiner kolonialen Besiedlung wie in anderen Teilen der Welt. Gründe hierfür sind die harten klimatischen Bedingungen und das geringe Grundwasservorkommen.

Die „Oil Cities“ entstanden direkt auf historischen Oasenstädten, die ihre Form über Jahrhunderte kaum veränderten. Andere Städte des islamisch-arabischen Kulturkreises hatten vollkommen andere Voraussetzungen in ihrer Stadtentwicklung. So entstanden Städte wie Kairo oder Damaskus auf antiken Städten. Die Strukturen der antiken Stadt wurden von den islamischen Strukturelementen überlagert. Im Gegensatz zu den kleinen Oasenstädten hatten diese Städte eine große Einwohnerzahl und politisch sowie wirtschaftlich größere Bedeutung. Aus diesem Grund wurden sie von den Kolonialmächten, insbesondere Frankreich und Großbritannien, erobert.

Die koloniale Stadtplanung war inspiriert durch Planer, wie George Eugene Haussmann, der Paris in der Mitte des 19. Jahrhunderts durch ein geometrisches Straßennetz neu strukturierte (vgl. <http://www.parisinfo.de/haussmann.htm>, 30.09.06). Die dichte, verwinkelte islamische Stadtstruktur wurde aufgebrochen und die Hofhausbebauung wurde durch eine koloniale Blockbebauung ersetzt. Es entwickelte sich eine Innenstadt mit Geschäftszentrum, das den alten Souq ablöste. Die

Wohnbevölkerung zog infolgedessen zu großen Teilen an den Stadtrand. Dort entstanden, wie beispielsweise in Kairo, verdichtete informelle Siedlungen.

Der Strukturwandel führte zu bipolaren Städten, in denen sich eine Segregation zwischen Arm und Reich abzeichnete (vgl. <http://www.wiebel.de/arbeit/sg2.html>, 30.09.06). Beispiele für die koloniale Stadtplanung findet man zahlreich in den ehemaligen französischen Kolonien Nordafrikas, wie etwa in Algerien (vgl. Ribbeck und Gangler 1999, 60).

Im Gegensatz zur „Oil City“ hatten diese Städte, auf Grund des fehlenden Rohstoffreichtums, nicht die Möglichkeit sich auszudehnen. In Kairo leben etwa 8 Millionen Menschen auf etwa 214 km², wohingegen in Riad nur etwa 4 Millionen Menschen auf über 1600 km² leben (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kairo>, 30.09.06). Dies verdeutlicht den großen Unterschied der beiden Stadttypen. Die Villenbebauung, wie sie in Riad üblich ist, gibt es in Kairo nur in wenigen „Gated Communities“ der reichen Oberschicht. Die Masse der Bevölkerung lebt in verdichteten Siedlungen mit schlechter Infrastruktur. In den „Oil Cities“ gibt es das gegenteilige Verhältnis. Der größte Teil der Stadtfläche besteht aus den dünn besiedelten Vororten. Im Umkreis des Zentrums gibt es, wie beispielsweise in Riad, verdichtete Siedlungen der untersten Einkommensschicht, die aber eine relativ kleine Fläche des großen Stadtgebiets einnehmen.

Während die „Oil Cities“ stark von ausländischen Gastarbeitern abhängen, die nahezu den ganzen Dienstleistungssektor besetzen, bestehen Städte wie Kairo oder Damaskus aus überwiegend einheimischer Bevölkerung, die in allen Arbeitsbereichen vertreten ist. Zudem besitzen orientalische Städte wie Kairo mehr öffentlichen Raum und damit auch mehr Identität als die typische „Oil City“. In den meisten Wohnvierteln werden die unteren Geschosse gewerblich genutzt und es entsteht ein öffentliches Leben auf den Straßen wie einst in den Souqs. Im Kontrast dazu stehen die Kilometer langen Mauern der Vorortvillen in den „Oil Cities“.

2.4 Internationale Einordnung:

2.4.1 Wenige Parallelen zur europäischen Stadt

Die europäische Stadt hat im Gegensatz zur „Oil City“ eine lange Stadtgeschichte. Ihre strukturellen Veränderungen beziehen sich auf den jeweiligen Fortschritt der eigenen technischen Errungenschaften. So veränderte beispielsweise der erste Bahnhof den Stadtaufbau, als ein wirtschaftliches Zentrum in dessen Umgebung entstand. Ein Jahrhundert später war es der Individualverkehr, der die Stadt noch viel grundlegender veränderte. Das eigene Haus und Auto war das Leitmotiv einer Stadtentwicklung, die zu immer mehr Neubausiedlungen an den Stadträndern führte. Zeitgleich entstanden außerhalb der Städte riesige Trabantenstädte für die niedrigere Einkommensschicht. Auf Grund des begrenzten Raums, konnten sich die Städte nur begrenzt

ausdehnen. Zudem erkannte man, dass eine einseitige Ausrichtung auf den Individualverkehr zu unlöslichen Verkehrsproblemen führen würde. Deshalb entschied man sich in der Regel früh, den öffentlichen Verkehr auszubauen.

Die Planergeneration der 60er Jahre, wie etwa Colin Buchanan, war maßgeblich an der europäischen Stadtentwicklung beteiligt. C. Buchanan plante ein Straßennetz mit hierarchischer Ordnung. Der Durchfahrtsverkehr wurde durch den Bau mehrspuriger Straßen um die einzelnen Stadtgebiete geleitet. Ein System aus Nebenstraßen erschloss die übrigen Stadtflächen (vgl. „Traffic in Towns“). Die europäischen Planer beschränkten ihr Betätigungsfeld nicht auf den eigenen Kontinent. Der Grieche C. Doxiadis beispielsweise, spezialisierte sich auf Masterpläne für die schnell wachsenden Metropolen der Entwicklungsländer. Grundidee war immer der Funktionalismus.

Die ersten Masterpläne der „Oil Cities“ sind auf jene Planergeneration zurückzuführen. In den Städten der Golfstaaten war sowohl Raum als auch Kapital vorhanden, um die neuen Stadtvisionen einer funktionalistischen Autostadt umzusetzen. Abgesehen von diesem Einfluss europäischer Stadtplaner hat die „Oil City“ wenig Parallelen mit der europäischen Stadt selbst. Während sich in Europa Arbeitsort und Wohnort nur im begrenzten Umfang räumlich trennten, entstanden in den „Oil Cities“ große Distanzen zwischen Wohnvierteln und Wirtschaftszentren.

In den „Oil Cities“ überbaute man in der Regel die alten Zentren, und die historische Struktur ging infolgedessen verloren. Im Gegensatz dazu besitzen europäische Metropolen in der Regel große historische Zentren. Den Individualverkehr lenkte man auf einen Ring mehrspuriger Durchfahrtsstraßen um das Zentrum, in dem infolgedessen Fußgängerzonen mit Plätzen und Geschäften entstanden. Diese öffentlichen Räume trugen zu einer hohen urbanen Qualität bei und erhielten die jahrhundertalte Stadtgeschichte. Im Gegensatz dazu erinnern heute nur wenige Teile der „Oil City“ an eine Geschichte vor dem Ölboom. Die historische Oasenstadt war lediglich Ausgangspunkt der Stadt, da sich hier der Herrschersitz befand. Im Gegenteil zu Europa gab es aber keine kontinuierliche Stadtentwicklung. Vielmehr war die „Oil City“ eine vollkommen neue Stadt.

2.4.2 Große Ähnlichkeit mit der nordamerikanischen Stadt

Ähnlich wie die „Oil City“ besitzen nordamerikanische Städte kaum historische Stadtprägung. Seit der Einführung des Kraftfahrzeugs entwickelten sich die ersten Autostädte in den USA. Die Innenstädte wurden verlassen und ein Großteil der Bevölkerung ließ sich in den Vororten, den so genannten „Suburbs“, nieder. Im Zentrum entstand der CBD als Hauptwirtschaftszentrum. Dieser auch „Downtown“ genannte Bereich wird von einer Übergangszone umschlossen. Neben leichter Industrie entstanden hier die Wohnviertel der sozial schwachen Bevölkerung. Diese ethnischen

Viertel sind heute oft in desolatem Zustand. Im Kontrast zu den armen Ghettos entstanden die reichen „Suburbs“ an den Stadträndern.

Die Struktur der nordamerikanischen Stadt ist zumeist ringförmig. Die Downtowns mit CBD bilden den Mittelpunkt. Anschließend folgen Leichtindustrie und Großhandel. Die nächsten Zonen bestehen aus Wohngebieten, beginnend mit den Ghettos der Unterschicht.

Die CBD werden heute aus überwiegend Büro- und Geschäftsbauten gebildet. Während die Downtown vor allem aus Hochhäusern besteht, sind die Vororte flach und dünn besiedelt. Auf Grund der großen Distanzen befindet sich das Haupteinkaufszentrum nicht mehr in der Downtown, sondern in den Subzentren der Vororte. Man schätzt, dass heute etwa 75% der Vorortbewohner außerhalb der Downtown ihren Arbeitsplatz haben. Dieser Wandel führte zu einem Bedeutungsverlust des eigentlichen Stadtzentrums (vgl. <http://referateguru.heim.at/Stadt.htm>, 30.09.06).

Die „Oil City“ besitzt eine Vielzahl von Parallelen zur nordamerikanischen Stadt. Beide Stadttypen sind Autostädte und besitzen daher die gleichen Probleme und Folgeprobleme. Hoher Zersiedlungsgrad führte zu hohem Individualverkehr, der wiederum zum hohen Energieverbrauch beitrug. Die Innenstädte verdichteten sich und wurden Wohnort der unteren Einkommensschicht. In beiden Stadttypen entstand eine räumliche Segregation zwischen Arm und Reich, die sich auf Grund des größeren Reichtums in der „Oil City“ noch in Grenzen hält.

Während in der nordamerikanischen Stadt durch die Entstehung von Subzentren, außerhalb der Innenstadt, ein Aufschwung der Vororte stattfand, befindet sich die „Oil City“ heute erst am Anfang dieser Entwicklung. Zudem unterscheidet sich der CBD der meisten „Oil Cities“ von dem nordamerikanischen Pendant, wo der CBD nicht linear sondern flächig angeordnet ist. In der „Oil City“ entstanden CBD oft entlang linearer Zentren, da man diese mit dem dynamischen Wachstum erweitern konnte. In einigen Fällen, wie beispielsweise in Abu Dhabi, entstand eine Downtown, die dem nordamerikanischen Typ ähnelt. Die Übergangszone zwischen CBD und Vororte entfällt in der „Oil City“. Vielmehr bildet die Innenstadt, als ehemaliger CBD, den Kern der Stadt, der direkt in die Vororte übergeht. Die neuen CBD entstanden in der Regel verknüpfend zwischen Innenstadt und Vororten.

Beide Städte haben die Shopping Mall als zentralen gesellschaftlichen Treffpunkt. Während die CBD der „Oil City“ wenig urbane Qualitäten besitzen und nur auf das Auto und dessen Bedürfnissen ausgerichtet sind, entstanden innerhalb der großflächigen nordamerikanischen CBD Promenaden und Parks. Ein Beispiel hierfür wäre Manhattan in New York. Diese unverwechselbare urbane Identität fehlt den „Oil Cities“. Die neue „Business Bay“ in Dubai orientiert sich an dem Beispiel Manhattan und versucht dessen Konzept nachzuahmen. In der gegenwärtigen Situation besitzt die „Oil City“ eine relativ unbelebte „Downtown“.

Ein großer Gegensatz ist auch der Ursprung der beiden Stadttypen. Die nordamerikanische Stadt ist in erster Linie ein Produkt des Privatkapitalismus. Staatliche Instanzen waren im

Unterschied zur europäischen Stadt nur sehr begrenzt an der Planung beteiligt. Die „Oil City“ hingegen ist ein Produkt des jeweiligen Emirs, der die Stadtentwicklung stark beeinflusste. Während der Herrscher selbst das Kapital in „staatliche“ Projekte investierte, setzte er die Rahmenbedingungen für Investitionen aus dem privaten Sektor (vgl. Pacione 2005, 264).

Diese Rahmenbedingungen unterscheiden sich deutlich zwischen den einzelnen Golfstaaten. Während in Saudi-Arabien nach wie vor der private Sektor stark eingeschränkt ist, werden den Investoren in Dubai kaum Grenzen gesetzt. Alles geht von der politischen Allmacht des Herrschers aus, der im Falle Dubais den Investoren einen großen Aktionsradius gibt, um das kleine Emirat in die „Post-Oil“ Ära zu führen. Diese investorengesteuerte Entwicklung besitzt wiederum große Parallelen mit dem nordamerikanischen Modell. Aus diesem Grund wird Dubai oft, als das „Las Vegas der Golfregion“ bezeichnet.

2.4.3 Neue Form einer Global City

Global Cities sind zentrale Standorte für hochentwickelte Dienstleistungen und Telekommunikationseinrichtungen, wie sie für die Durchführung und das Management globaler Wirtschaftsaktivitäten erforderlich sind. In ihnen konzentrieren sich tendenziell auch die Konzernzentralen insbesondere von Unternehmen, die in mehr als einem Land tätig sind. Die Zunahme der internationalen Investitions- und Handelstätigkeit sowie der damit einhergehende Bedarf an Finanzierungs- und Dienstleistungsangeboten förderte die Zusammenballung dieser Funktionen in größeren Städten. Da der Staat, anders als noch vor einigen Jahren, als die internationalen Transaktionen vorwiegend im Warenhandel bestanden, keine Rolle mehr spielt, werden manche organisatorischen und Dienstleistungsaufgaben von spezialisierten Dienstleistungsunternehmen und den globalen Finanz- und Dienstleistungsmärkten übernommen (Sassen 1997, 39).

Durch moderne Informationstechnologien war eine geografische Streuung der Wirtschaftstätigkeit möglich. Städte blieben jedoch wirtschaftlicher Aktivraum, da sich in ihnen wichtige Steuerfunktionen konzentrieren. Zudem erfüllen sie zwei weitere Funktionen: Erstens fungieren sie als postindustrielle Produktionsstätten der führenden Gewerbezweige unserer Zeit, des Finanz- und spezialisierten Dienstleistungsgewerbes, und zweitens erfüllen sie die Funktion transnationaler Marktplätze, auf denen Unternehmen und Staaten Finanzinstrumente und spezielle Dienstleistungen erwerben können (Sassen 1997, 40).

Im Zuge der Globalisierung entstand das Phänomen der „Offshore“-Bankenzentren. Sie sind in erster Linie als Steueroasen zu verstehen und entstanden als Reaktion des Privatsektors auf staatliche Regulierungsmaßnahmen (Sassen 1997, 43). Diese Entwicklung betrifft auch einige „Oil Cities“, die durch ihren Reichtum wirtschaftlich nicht auf Steuereinnahmen angewiesen sind. Beispiele sind Bahrain und heute im verstärkten Maße Dubai. Der Vorteil dieser „Offshore“-

Bankenzentren ist die zusätzliche Flexibilität: Sie gewährleisten die Geheimhaltung, stehen „heißem“ Geld offen, ermöglichen gewisse „legitime“ Operationen, die auf den Märkten der großen Finanzzentren nicht gerade erlaubt sind, und bieten den internationalen Konzernen die Gelegenheit, Steuern zu sparen (Sassen 1997, 45).

Zum Prozess der Globalisierung gehören aber nicht nur das Kapital und die Finanzgewerbe, die Telekommunikation und die Informationsströme, sondern auch die Menschen und die nicht unternehmensbezogenen Kulturen. Ein weiterer Bereich von niedrig bezahlten Jobs und Tätigkeiten bildet einen integralen Bestandteil dieser sogenannten Unternehmenskultur (Sassen 1997, 167).

Die ersten Global Cities waren Metropolen, die bereits Millionenstädte waren und über ein enormes wirtschaftliches Potential verfügten, wie beispielsweise London, New York oder Tokio. Mit dem Einführen der Telekommunikation verdichteten sich deren Geschäftszentren, die sich verstärkt global vernetzten. In Folge dessen entstanden Nebenschauplätze, wie beispielsweise die „Offshore“-Bankenzentren, in denen die Großkonzerne ihr Geld steuerfrei anlegten. Auch wenn die Telekommunikation eine großräumliche Dezentralisierung ermöglicht hätte, blieben Städte die wirtschaftlichen Zentren. Dies ist begründet in der großen Abhängigkeit von Arbeitskräften in allen Bereichen des Dienstleistungssektors. Neben wenigen gut bezahlten Spezialisten sind es Tausende von Niedriglohnarbeitern, die das System erhalten. Das System des radikalen Kapitalismus lässt heute die Kluft zwischen Arm und Reich immer größer werden.

An der Quelle des Öls gingen diese Entwicklungen nicht spurlos vorüber. Das Emirat Dubai ist auf dem Weg, sich der Rolle einer „Global City“ zu nähern. Noch Ende der 90er Jahre war diese schnelle Entwicklung nicht abzusehen. Dubai wurde innerhalb zweier Jahrzehnte Sitz Hunderter internationaler Konzerne und größtes Finanzzentrum der Region. Das kleine Emirat steht aber noch längst nicht auf einer Stufe mit anderen asiatischen „Global Cities“, wie Shanghai, Hongkong oder Singapur. Es gibt kaum größere Firmen, die ihre Headquarters nach Dubai verlegen. Zumeist sind es lediglich Filialen oder Briefkastenfirmen, die von den lokalen Märkten und Steuervorteilen profitieren. Durch den Bau eines riesigen Umschlagplatzes mit modernster logistischer Technik beabsichtigt das Emirat in den nächsten 30 Jahren den Anschluss zu finden.

Alle „Oil Cities“ bemühen sich global eine größere wirtschaftliche Rolle zu spielen. Momentan sind sie attraktiver Standort für Investoren und Firmen, da der Rohstoffreichtum und die zentralistische Politik günstige Rahmenbedingungen schaffen. Durch die Investition von Milliarden in den Bau neuer Städte erhofft man sich, dass der Standort an Attraktivität zunimmt. Diese Entwicklung schafft eine neue Form der „Global City“, die nicht mehr in historisch gewachsenen Metropolen entsteht, sondern in neu für sie selbst errichteten Städten. Ein Heer von Niedriglohnarbeitern aus der Dritten Welt soll die günstige Produktion sicherstellen.

Das Konzept der globalisierten „Oil City“, bzw. „Post-Oil City“, kann zusammengefasst so beschrieben werden: Durch die Gewinne des Ölgeschäfts entstehen neue moderne Städte, die

optimale wirtschaftliche Rahmenbedingungen, wie günstige Arbeitskräfte, begrenzte Steuern und Befreiung von Gesetzen, für Firmen und Investoren aus aller Welt bereitstellen.

Die „Oil City“ bietet sich der Politik des Neoliberalismus und seiner Vorstellung der Globalisierung als ultimative Mischung an, da sie die Produktionsvorteile eines Dritte-Welt-Landes mit modernster Infrastruktur kombiniert. Ein weiterer Pluspunkt sind die Steuerfreiheiten und das Außerkraftsetzen bestimmter Gesetze, wie etwa bezüglich des Arbeitsrechts. Zudem erhofft man sich durch die geografische Lage zwischen den Märkten Europas und Südasiens auch in der „Post-Oil“ Ära globale wirtschaftliche Bedeutung zu bewahren.

2.5 Zusammenfassung

Die „Oil City“ ist ein neuer Stadttyp der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Auch wenn, es große Parallelen zu anderen Stadtmodellen, wie etwa dem der nordamerikanischen Stadt, gibt, besitzt sie unverwechselbare Merkmale.

Nie zuvor gab es ein derartig schnelles Stadtwachstum: Innerhalb weniger Jahrzehnte entstanden Städte mit Ausmaßen von mehreren Hundert Quadratkilometern. Die historische Oasenstadt war hingegen nur ein bis drei Quadratkilometer groß. Die „Oil City“ ersetzte innerhalb kürzester Zeit einen Stadttyp, der über Jahrhunderte unverändert blieb und sich optimal an die Umgebung angepasst hatte. Im Unterschied zu anderen orientalischen Städten besaßen die meisten Städte der Arabischen Halbinsel keine koloniale Vergangenheit und infolgedessen auch keine koloniale Stadtplanung.

Die „Oil City“ ist kein Produkt einer kontinuierlichen Stadtentwicklung im eigentlichen Sinne, sondern vielmehr ist sie das Resultat einer Stadtentstehung ohne eigenen historischen Bezug. Durch Milliarden von Petrodollar wurde eine neue Stadt erschaffen, die ohne den Einsatz ausländischer Arbeitskräfte nicht möglich gewesen wäre. Allen voran waren es europäische Planer und Architekten, die großen Einfluss auf die Merkmale des neuen Stadttyps hatten. Die Idee des Funktionalismus der 60er Jahre prägte die ersten Masterpläne der „Oil Cities“. Es entstanden infolgedessen überdimensionale Autostädte mit wenig eigenständiger Identität. Lediglich durch den Bau von Landmarks konnten die Städte einen bestimmten Grad an Individualität entwickeln. Der Mangel an Identität und öffentlichem Raum unterscheidet den Stadttyp von der europäischen Stadt, die auf Grund ihrer speziellen Voraussetzungen sowohl strukturell als auch typologisch andere Formen besitzt.

Am besten vergleichbar ist die „Oil City“ mit der nordamerikanischen Stadt. Die einseitige Ausrichtung auf den Individualverkehr hat in beiden Fällen zu ähnlichen Strukturen und Typologien geführt. Durch den hohen Zersiedlungsgrad besitzen beide Stadttypen die gleichen Folgeprobleme. Da sich die nordamerikanische Stadt über eine längere Zeitdauer auf der Basis eigener

Errungenschaften entwickelte, besitzt sie bei Weitem mehr Originalität als die „Oil City“, die vielmehr ein reines Produkt der Globalisierung darstellt.

Durch den großen Ölreichtum entstand eine moderne Infrastruktur, die es den Städten ermöglichte, auch global eine zunehmende wirtschaftliche Rolle zu spielen. Das Einrichten von Freihandelszonen führte zu hoher Attraktivität für Investoren und Firmen. Heute plant man eine Reihe moderner „Cities“ innerhalb der eigentlichen Städte mit dem Ziel, neue Wirtschaftszweige zu etablieren und sich schrittweise von der Abhängigkeit des Öls zu lösen. Die „Post-Oil City“ ist eine neue Form der Global City, da sie nicht auf historisch gewachsenen Zentren entsteht, sondern auf maßgeschneiderten neuen „Cities“, die sich optimal den globalen Märkten anpassen.

Die Städte sind jedoch heute noch der „Oil City“ zuzuordnen. Lediglich in Form vielfältiger Visionen und Pläne beginnt die „Post-Oil“ Ära, die von vielen äußeren Faktoren abhängt.

3 Ausblick: Kurze Blüte in der Wüste oder Städte mit Zukunft

Der Ölboom gleicht metaphorisch einem Regenfall, der die Wüste in eine blühende und lebendige Landschaft verwandelt. Die „Oil City“ wäre, diesem Vergleich entsprechend, ein temporäres urbanes Gebilde, das mit dem Ende der Ära „Öl“ in den Wüstensand versinkt. Welche Zukunft hat ein Stadtyp, der alle Gesetze der Nachhaltigkeit bricht? Fakt ist, dass man auch in den nächsten Jahrzehnten über Milliarden von Petrodollar verfügen wird. Damit verbunden ist die einmalige Chance eine neue Stadt zu kreieren, die sich flexibel und nachhaltig den neuen Bedingungen anpasst.

Eines der Hindernisse auf diesen Weg ist die zunehmend politisch instabile Lage. Die Region des Persischen Golfs liegt zwischen drei Pulverfässern: im Norden der Irak, der seit dem US-Feldzug nicht zur Ruhe kommt und noch heute Kriegsschauplatz ist. Auf der anderen Seite des Golfs erstreckt sich der Iran, der immer mehr von US-amerikanischen Kriegsplänen bedroht ist, und zudem über alle militärischen Möglichkeiten verfügt, den Golfstaaten, als potentiellen amerikanischen Stützpunkten, erhebliche Schäden zuzufügen. Weiteres Krisengebiet könnte Saudi-Arabien selbst sein, dessen Bevölkerung zunehmend unzufrieden mit dem eigenen Königshaus ist. Wahabitische Terrororganisationen verurteilen die saudische Führung, als dekadente Verbündete des Westens, und streben die Errichtung eines Gottesstaates an. Ein Umsturz der Machtverhältnisse würde vermutlich die gesamte Region neu ordnen. Die kleinen Golfstaaten kooperieren heute ausnahmslos mit den USA und infolgedessen nimmt das Risiko, selbst Zielscheibe von Terroranschlägen zu werden, stetig zu.

Im Zusammenhang mit der politischen Instabilität ist auch die wirtschaftliche Entwicklung stark bedroht. Es ist zudem fraglich, ob die Attraktivität für Firmen und Investoren anhält, wenn in Folge des schwindenden Ölreichtums die Profite abnehmen. Auf Grund der steigenden Unterhaltskosten, werden die Städte zukünftig auf größere Steuereinnahmen angewiesen sein. Im Zuge dieser Entwicklung ist auch ein Abwandern von Gastarbeitern nicht ausgeschlossen. Im Fall von „Oil Cities“ mit einem ausländischen Anteil von mehr als 90% würde infolgedessen nicht viel Stadt übrig bleiben. Die Entwicklung eines Binnenarbeitsmarktes ist oft erschwert, da die einheimische Bevölkerung Arbeit im unteren oder mittleren Dienstleistungssektor ablehnt und oft nur ungenügend ausgebildet ist. Im Kontext der Globalisierung ist der größte wirtschaftliche Konkurrent vermutlich Indien, das sich langsam zu einem globalen Wirtschaftszentrum entwickelt und auf Grund seiner ehrgeizigen, gut ausgebildeten Arbeitskräfte beste wirtschaftliche Voraussetzungen hat.

Vor dem Hintergrund der politisch und wirtschaftlich instabilen Lage erscheinen die Städte und ihre gegenwärtigen Zukunftsvisionen surreal. Die „Oil City“ befindet sich heute an einem Wendepunkt zwischen der Ölboom-Phase der 70er und 80er Jahre, in der sie entstanden, und der „Post-Oil“ Ära, die heute längst noch nicht begonnen hat. Dubai besitzt eine Vorreiterrolle, da es früh begann die Globalisierung für sich zu nützen. Um aufzufallen, begann man Landmarks zu errichten und durch den Tourismus Stadtmarketing zu betreiben. Dieser Trend zeichnet sich heute

in der ganzen Region ab. Er ist mit der Hoffnung verbunden das „Global Business“ so weit wie möglich am Golf zu etablieren, um zukünftig in einem Atemzug mit Singapur oder Hongkong genannt zu werden.

Das Geheimnis des Erfolgs der Golfregion besteht im Wesentlichen aus drei Elementen: Erlassen von Steuern und Zöllen, Befreiung von bestimmten Gesetzen und Bereitstellung bester Produktionsbedingungen, wie moderne Infrastruktur und Niedriglohnarbeiter. Diese günstigen Rahmenbedingungen sind die eigentlichen Gründe der Attraktivität für Firmen und Investoren. Nach wie vor sind es jedoch Investitionen aus dem Erdölgeschäft, die derartige Voraussetzungen überhaupt erst ermöglichen. Und es ist heute schwer vorstellbar, wie sich das System erhält, wenn die Petrodollar nicht mehr fließen und Investoren das Land verlassen.

Geschichtlich betrachtet kann man behaupten, dass eine wirtschaftliche Entwicklung von unten nachhaltiger ist als eine Entwicklung, die lediglich auf den Besitz von Rohstoffen basiert. Das Öl beförderte kleine Oasenstädte in das Zeitalter der Technik, das der eigenen Bevölkerung fremd war und nur durch den Einsatz von Millionen Gastarbeitern ermöglicht wurde.

Die geografisch günstige Lage zwischen den Märkten Südasiens und Europas soll zukünftig die globale wirtschaftliche Bedeutung der Region bewahren. Die Führung Dubais hat dies erkannt und investiert Milliarden in den Bau des größten Flughafens der Welt, um sich dauerhaft zum wichtigsten Umschlagplatz der Region zu entwickeln. Die anderen Metropolen werden es in Zukunft schwer haben, Dubai auf diesem Feld Konkurrenz zu bieten. Fraglich bleibt, ob eine Stadt wie Dubai die Anforderungen einer Global City auf Dauer gerecht werden kann oder lediglich ein gigantischer Flughafen übrig bleibt.

Überall an der Küste der Arabischen Halbinsel entstehen Luxushotels und Freizeitparks für den Touristen der Zukunft. Heute bildet der Tourismus einen bescheidenen Anteil am Bruttoinlandprodukt der Region und es bleibt höchst fraglich, ob die Zahl der Reisenden weiter wächst. Tatsache ist, dass neben Sonne, Strand und Luxushotels die günstigen zollfreien Shopping-Möglichkeiten Tausende von Touristen anziehen. Mit einem Steigen der Preise fallen vermutlich auch die Zahlen der Hotelgäste. Der Overkill an neuen Freizeitparks, wie etwa in Dubai, kann zudem zu einer Übersättigung des Marktes führen.

Ein neuer Trend der letzten Jahre ist der Immobilienmarkt. Wiederum war es Dubai, das den ersten Schritt unternahm. Noch bis heute ist unklar, wer in die Tausenden von Villen dauerhaft einziehen soll. Momentan ist eine Immobilie in der Regel Spekulationsobjekt, das man kauft, um es später zu verkaufen. Als Wohnort der Schönen und Reichen ist Dubai noch lange nicht etabliert. Um Südfrankreich oder der Karibik Konkurrenz zu sein, setzt man auf spektakuläre Bauprojekte wie künstliche Inseln.

Die wenige Identität der neuen surrealen, künstlichen Umgebung könnte ein großer Nachteil für eine nachhaltige Attraktivität sein, insbesondere wenn Nachbarstaaten dem Beispiel folgen sollten. Letztendlich unterscheidet sich eine künstliche Insel in Qatar oder Bahrain, kaum von einer in

Dubai. Das Wettrennen um die Landmarks hat längst begonnen sich im Kreis zu drehen. Es entstehen Städte, die jährlich ihr Gesicht ändern, um neue Individualität anzustreben. Visionen werden wie am Fließband produziert und der wichtigste Grundsatz ist: „Einzige Grenze ist die Einbildungskraft“.

Es entstehen außergewöhnliche städtebauliche und architektonische Formen, deren Originalität nicht über die eigentliche Geschichts- und Identitätslosigkeit hinweg täuschen kann. Der entstehende Raum ist ein rein künstliches Produkt, eine Kulisse, die jederzeit ausgetauscht oder abgebaut werden kann. Der geplante Nachbau eines Eiffelturms oder Taj Mahals in Originalgröße veranschaulicht, wie sehr sich die Stadtlandschaften überdimensionalen Themenparks annähern.

Die heutigen Entwicklungen in Richtung „Post-Oil Ära“ sind nur zum Teil überzeugend. Vieles wirkt vor allem schnelllebig und auf raschen Profit ausgelegt. Die Nachhaltigkeit wird nach wie vor kaum beachtet. Alles konzentriert sich auf Höher, Weiter und Rekordverdächtig. Diese neuen extravaganten „Science Fiction“-Städte mögen heute noch Investoren und Touristen aus aller Welt anziehen. Doch was wird aus einem derartig unökonomischen Gebilde, wenn der letzte Tropfen Öl geflossen ist und die Preise ins Unermessliche steigen?

Die heutigen Entwicklungen zeigen vor allem eines, nämlich das, was moderne Technik und Milliarden von Petrodollar in die Wüste zaubern können. Ein wirtschaftliches Konzept ist zwar im Hintergrund zu erkennen, scheint aber von vielen unberechenbaren Faktoren abhängig zu sein.

Die „Oil City“ ist in ihrer gegenwärtigen Erscheinung definitiv ein temporärer Stadttyp und befindet sich bereits heute an einem Wendepunkt. Die angestrebte „Post-Oil City“ hat nur dann Chancen auf eine längere Zukunft, wenn die Nachhaltigkeit Realität wird. Die Milliarden von Petrodollar sind eine große Chance neue zukunftsweisende Stadtformen entstehen zu lassen. Ein wichtiger Faktor ist neben der wirtschaftlichen Entwicklung die Entstehung einer urbanen Gesellschaft, die Identifikation mit dem neuen Ort entwickelt.

Heute kommt und geht ein großer Teil der Bevölkerung und verwandelt die bestehende Stadt in eine überdimensionale Drehscheibe von Arbeitskräften. Das erwirtschaftete Kapital fließt zu großen Teilen ins Ausland und ist für die eigene wirtschaftliche Entwicklung für immer verloren. Nur eine dauerhaft ansässige Gesellschaft würde nachhaltig Abhilfe schaffen. Ein Problem hierbei ist in erster Linie die Politik, die den Verlust der arabischen Identität befürchtet. Ein klarer Beweis, dass keinerlei reelle kosmopolitische Ausrichtung stattfindet.

Die größte Neuheit des Stadttyps besteht darin, dass er sich nicht von Innen nach Außen entwickelt, sondern vielmehr eine Hülle darstellt, die sich nach und nach füllt. Er ist in keiner Weise demokratisch, sondern Produkt des Phänomens: „King meets Globalisation“. Dieses Konzept wird in Zukunft mehr denn je auf die Probe gestellt. Eine größer werdende Kluft zwischen Arm und Reich ist abzusehen und damit einhergehend sozialer Sprengstoff.

Fazit

In dieser Arbeit wurden nach Darlegung der Grundlagen exemplarisch die Öl-Städte Riad und Dubai analysiert, sodann die Ergebnisse ausgewertet und der Stadttyp mit seinen komplexen Erscheinungsformen dargestellt. Auf der Grundlage der vorgefundenen Literatur und zahlreicher Gespräche mit Experten fällt meine Zukunftsprognose relativ skeptisch aus. Zu fragil scheint mir ein Stadttyp, der in erster Linie vom Öl abhängt. Die Ölvorräte sind endlich und somit auch eine Stadt, die vom Öl lebt.

Die Milliarden von Petrodollar wurden nicht in den Bau einer ultramodernen und nachhaltigen Wüstenstadt investiert. Vielmehr entstand im Rausch des „schwarzen Goldes“ ein Stadttyp, der allen Regeln der Anpassung an die eigentliche Umgebung widersprach. Die Stadt ist reines Produkt der Globalisierung und hat sich deren Gesetze untergeordnet. Die Investoren aus aller Welt gleichen globalen Goldjägern, die den schnellen Gewinn suchen. Die Stadt selbst dient lediglich als Hülle und Kulisse. Wenn der „schwarze Goldrausch“ dem Ende zugeht, könnte sich die Wüste wieder das holen, was ihr einst genommen wurde. Die Regeln der Globalisierung kennen keine Sentimentalität. Die Karawane der Investoren wird immer dorthin ziehen, wo gerade der Profit am Größten ist.

Die Globalisierung hat sich mit der „Oil City“ einen neuen Typ Stadt gezüchtet, der ihren Bedürfnissen optimal angepasst ist. Massen von Menschen aus aller Welt strömen in die Städte, um am kurzen Rausch teilzuhaben. Sowohl der Architekt aus Europa, als auch der Bauarbeiter aus Indien sehen ihre Chance ein Stück vom Kuchen ab zu bekommen. Nach einiger Zeit verlassen sie die Orte in Richtung der Heimatländer und werden durch Neuankömmlinge ersetzt. Dieses Kommen und Gehen lässt in vielen Metropolen der Golfregion keine über Generationen gewachsene urbane Bevölkerung entstehen.

Meiner Ansicht nach besitzen die Städte, auf Grund ihres nach wie vor großen Reichtums, eine realistische Chance die angestrebte „Post-Oil Ära“ zu erreichen. Ohne jedoch Nachhaltigkeit zu entwickeln, wird dieses Ziel vermutlich für immer unerreichbar.

Die „Oil City“ ist meiner Meinung nach eine künstlich geschaffene Form einer Stadt, die sich auf Grund der wirtschaftlichen Voraussetzungen schnell füllte. Heute bemüht man sich, den Reichtum in den Aufbau von Öl-unabhängigen Wirtschaftszweigen zu investieren. Ob die heutige Schnelllebigkeit einer Nachhaltigkeit weichen wird, bleibt abzuwarten.

Die notwendigen Voraussetzungen, die bis heute geschaffen wurden, sind denkbar schlecht. Mein persönlicher Eindruck ist, dass man der Zukunft weniger mit konkreten Plänen, als vielmehr mit überdimensionalen surrealen Visionen entgegen geht. Der Reichtum macht heute und wohl auch in naher Zukunft viele Megaprojekte möglich. Nachhaltige Ideen und Projekte stehen jedoch nach wie vor in zweiter Reihe, da sie keinen schnellen Profit versprechen.

Die „Oil City“ hat einen schwierigen Weg vor sich, um das Ziel „Post-Oil City“ zu erreichen. Die heutige Weltsituation verleiht diesem Unterfangen den Charakter einer „Mission Impossible“.

Quellenverzeichnis:

Interviewpartner:

Dipl. Ing. Jürgen Frauenfeld

Dr. Ing. Ahmad Okeil

Dipl. Ing. Michael Schwarz

Dr. Ing. Horst Reichert

Literatur:

Al Hathloul, Saleh. 1996: The Arab- Muslim City. Tradition Continuity and Change in the Physical Environment; Riyadh: Dar Al Sahan

Al Hathloul, Saleh; Mughal, Muhammed. 2003: Urban growth management - the Saudi experience; in Habitat International 28 (2004), 609-623

Al Mosaind, Musaad. 1998: Freeway traffic congestion in Riyadh, Saudi Arabia. Attitudes and policy implications; in Journal of Transport Geography Vol. 6, No. 4 (1998), 263-272

Benton- Short, Lisa; Price, Marie; Friedmann, Samantha. 2005: Globalisation from Below. The Ranking of Global Immigrant Cities; in: International Journal of Urban and Regional Research; 2005, Volume 29.4, 945- 959

Blume, Helmut. 1976: Saudi-Arabien. Natur, Geschichte, Mensch und Wirtschaft; Tübingen: Horst Erdmann Verlag

Botschaft des Königreichs Saudi- Arabien. 1985: Riad – Stadt der Zukunft. Köln: Druckerei Greven & Berthold GmbH

Breese, Charlotte. 1983: Riyadh Album. London: Stacey International

Chomsky, Noam. 1994: Neue Weltordnungen. Vom Kolonialismus bis zum Big Mac; Leipzig: Europa Verlag

Diener, C.; Gangler, A.; Fein A.. 2003: Transformationsprozesse in Oasensiedlungen Omans; in: Trialog; 76, 2003, 15- 21

Dubai Explorer. 2006: The 10th Edition; Dubai: Emirates Printing Press; 10. Auflage

Dubai Municipality. 2003: Dubai. Street Map Explorer; Dubai: Emirates Printing Press

Garba, Shaibu. 2003: Managing urban growth and development in the Riyadh metropolitan area, Saudi Arabia; in Habitat International 28 (2004), 593-608

Heck, Gerhard. 2004: Dubai. Köln: DuMont Reiseverlag

Heck, Gerhard; Wöbcke, Manfred. 2005: Arabische Halbinsel. Ostfildern: DuMont Reiseverlag; 5. Auflage

Kieferle, Joachim. 1987: Riad; SS 87

Königreich Saudi-Arabien; Verkehrsministerium 1985: Straßennetz der Stadt Riad

Konzelmann, Gerhard. 2005: Die Emirate. Das Paradies im Nahen Osten; München: Herbig Verlag

Lauber, Wolfgang. 2003: Angepasstes Bauen in trockenheißen Klima; in: *Dialog*; 76, 2003, 36-39

Melamid, Alexander. 1989: Dubai City; in: *Geographical Review*; 1989, 3, Volume 79, 345- 347

Meuser, Philipp. 2003: Sehnsucht nach Europa. Berlin: Verlagshaus Braun

Mubarek, Faisal. 2004: Urban growth boundary policy and residential suburbanisation. Riyadh, Saudi Arabia; in *Habitat International* 28 (2004), 567-591

Neuschäffer, Henning. 2006: Vereinigte Arabische Emirate. München: Nelles Verlag

Pacione, Michael. 2005: City Profile Dubai; in: *Cities*; 3, 2005, Volume 22, 255- 265

Pape, Heinz. 1977: Er Riad. Stadtgeografie und Stadtkartografie der Hauptstadt Saudi-Arabiens; Paderborn: Schöningh Verlag

Putz, Ulrike; Stieber, Benno 2006: Dubai. VAE und Oman; in: *Merian*; 2006, 5

Ragette Friedrich. 2003: Traditional Domestic Architecture of the Arab Region. Kornwestheim: Druckhaus Münster

Rahman, Sameerah. 1991: Building Design for Developing Countries; Dissertation of University College London

Ribbeck, Eckhart. 2003: Neue Siedlungsmuster im Oman; in: *Dialog*; 76, 2003, 22- 26

Sassen, Saskia. 1997: Metropolen des Weltmarkts. Frankfurt/Main: Campus Verlag; 2. Auflage

Schnurrer, Elisabeth. 2006: Dubai. Vereinigte Arabische Emirate und Oman; München: ADAC Verlag

Schrammel, J. 1993: Orientalisch-Islamische Stadtstruktur; in *Reader SIAAL*; WS 92/93, 17- 23

www.dubai-city.de. 2006: Dubai- die Boomtown am Persischen Golf. Die Luxushotels in den Emiraten; Werbebroschüre

Internet:

Al Hathloul, Saleh. 2003: Riyadh Architecture in one hundred years, www.csbe.org/e_publications/riyadh_architecture/index.htm, 22.10.06

Ar Riyadh Development Authority 2005: Investment Climate 2005, www.arriyadh.com/En/Economy/LeftBar/ADA_Report_Final.pdf, 22.10.06

Bigger, taller, better? Dubai`s major projects; <http://www.rudi.net/pages/8733>, 19.09.06

Developing Dubai; <http://www.rudi.net/pages/7259>, 19.09.06

Dubai, Dubai, quite contrary. how does the city grow? <http://www.rudi.net/pages/8727>, 19.09.06

Dubai. Admire, but do not be dazzled by the desert mirage; <http://www.rudi.net/pages/8483>, 19.09.06

Dubai. New World City; <http://www.rudi.net/pages/6872>, 19.09.06

Dubai`s growing thirst for resources; <http://www.rudi.net/pages/8485>, 19.09.06

<http://www.csiss.org/classics/content/36>, 11.10.06

<http://www.emaar.com>, 29.09.06

<http://www.emporis.com/en/wm/bu/?id=100934>, 29.09.06

<http://www.parisinfo.de/hausmann.htm>, 30.09.06

<http://www.wiebel.de/arbeit/sg2.html>, 30.09.06

Oase, <http://de.wikipedia.org/wiki/Oase>, 22.10.06

Realising the fantastic. Is Dubai the world`s development laboratory;

<http://www.rudi.net/pages/8487>, 19.09.06

Sinister paradise; does the road to the future ends at Dubai? <http://www.rudi.net/pages/8601>,
19.09.06

Trains, planes and airports. Transport planning in Dubai; <http://www.rudi.net/pages/8489>, 19.09.06

World Trade Centre Dubai; http://de.wikipedia.org/wiki/World_Trade_Centre_%28Dubai%29,
19.09.06

www.sheikhmohammed.co.ae/english/dubai/dubai_old.asp#, 10.09.06

Danksagungen:

An alle meine Korrekturleser:

Randolf Jescheck, Barbara Wiedmann,
Matthias Frison und Fatima Özoguz

An alle Experten für die vielen Gespräche:

Jürgen Frauenfeld, Eckhart Ribbeck,
Horst Reichert und Christa Diener