

2. DUBAI – GESCHICHTE, ENTWICKLUNG, WIRTSCHAFT

2.1. Beschreibung der Stadt: Lage – Prägung - Historie

Dubai ist die Hauptstadt des gleichnamigen Emirats, das zusammen mit sechs weiteren Emiraten die Föderation der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) bildet. Der Staat, der eine Fläche von etwa 83.600 km² einnimmt, befindet sich im Südosten der arabischen Halbinsel und grenzt im Norden an die Halbinsel Musandam, die zum Staatsgebiet des Sultanats Oman gehört. Westlich liegen der Arabische Golf und die Insel Katar, südwestlich und südlich bildet das Königreich Saudi-Arabien eine Grenzlinie und im Osten wiederum das Sultanat Oman. Dubai ist nach Abu Dhabi (etwa 73.000 km²) das zweitgrößte Emirat mit einer Fläche von ca. 3.900 km². Zur Föderation gehören zudem Sharjah, Ras al-Khaimah, Umm al-Qaiwain, Fujairah und Ajman (Abb. 1).

Mehr als vier Fünftel der Fläche der VAE, in denen heute rund 4,1 Mio. Menschen leben, bestehen aus Wüste, einem Ausläufer der größten zusammenhängenden Wüste der Welt, genannt Al Rub Al Khali („Das leere Viertel“). Im Osten des Landes befindet sich die Hajar-Gebirgskette, die sich, beginnend von der Halbinsel Musandam, durch das Gebiet der VAE, bis in den Oman erstreckt.

Das Klima der VAE ist heiß-feucht; der kälteste Monat ist mit ca. 20° C der Februar, der heißeste der Juli mit weit über 40° C Tagestemperatur. Auch nachts ist die Abkühlung im Sommer nur gering. Zudem ist in den heißen Monaten die Luftfeuchtigkeit vor allem in Küstennähe sehr hoch, was den Aufenthalt dort fast unerträglich macht. Durchschnittlich gibt es weniger als zehn Regentage pro Jahr, wobei die Niederschlagswahrscheinlichkeit in Meeresnähe höher ist als in den Wüstengebieten im Landesinneren. Nur die Emirate an der Ostküste (Fujairah und Enklaven Sharjahs) profitieren von etwas häufigeren Schauern, da sich die von Osten nahenden Wolken vor den Hajar Bergen abregnen.

Die Emirate, die bis in die 1960er Jahre zu den ärmsten Gebieten der Welt gehört hatten und weder politischen noch ökonomischen Einfluss ausüben konnten, erlebten in den Jahrzehnten danach – bedingt durch die Entdeckung und die baldige Ausbeutung sowie den Export von Erdöl – einen rasanten Aufschwung und eine Entwicklung, die nicht nur die Wirtschaft des Landes betraf, sondern das gesamte Leben und alle Bevölkerungsschichten tangierte.¹

¹ Vgl. Cordes 1985, S. 249.

Herrschaftssystem in den Emiraten

Jedes der sieben Emirate untersteht der Regierung einer Herrscherfamilie, welcher ein Scheich vorsteht, der die politischen Geschicke des Emirates intern und nach außen lenkt. Die Bewohner des jeweiligen Emirates, die sich historisch aus einem oder verschiedenen Stämmen zusammensetzen, sich diesem anschlossen oder unterwarfen, stehen dem Scheich gegenüber in einem Loyalitätsverhältnis, doch haben sie, vor allem in der Gemeinschaft, eine gewisse Macht dem Herrscher gegenüber, die bis zu seiner Absetzung führen kann.²

Der Name der Herrscherfamilie Dubais lautet Al Maktoum. Sie gehört als ein Unterzweig der Al Bu Falasah zur Stammesföderation der Bani Yas, die mehr als 15 Stämme umfasst.³ Die Al Bu Falasah waren auf Abu Dhabi, einer der Küste vorgelagerten Insel im gleichnamigen Emirat, zusammen mit verschiedenen anderen Stämmen ansässig. 1833 wanderten dann nach Streitigkeiten rund 800 Mitglieder dieser Al Bu Falasah-Familie von Abu Dhabi nach Dubai aus. Der etwa 160 Kilometer nordöstlich gelegene Ort war zu dieser Zeit ein Fischerdorf mit kleinem Hafen und Markt, mit Trinkwasserversorgung durch Brunnen, und gehörte zum Einflussgebiet der Herrscherfamilie Abu Dhabis. Nach Ankunft in Dubai regierte Scheich Maktoum bin Buti zusammen mit seinem Bruder Scheich Ubaid bin Saeed die Stadt. Nach dessen Tod war Scheich Maktoum alleiniger Herrscher der Stadt bis zu seinem Tod 1852; er war zugleich Namensgeber der Familiendynastie Al Maktoum.⁴

Nördlich angrenzend an Dubai befindet sich das Emirat Sharjah, das unter Herrschaft der Al Qasimi-Familie steht. Diese ist, wie auch die verwandte Al Qasimi-Herrscherfamilie im nördlichen Emirat Ras al Khaimah, ein Teil der Qawasim. Die Siedler in Dubai mussten ihre Position gegenüber der in Sharjah ansässigen Al Qasimi-Familie durchsetzen, zugleich aber auch gegenüber der Herrscherfamilie Abu Dhabis, die bis dato die Macht über die Küstenstadt ausgeübt hatte. Durch ein betont gutes Verhältnis zu den Briten, unter anderem durch Zugeständnisse und Abkommen, sicherte sich der Herrscher Dubais die Protektion der westlichen Macht gegen die beiden potentiellen einheimischen Bedrohungen.⁵

Einen weiteren Problemfaktor, der aber nicht spezifisch für Dubai war, stellten die Beduinenstämme des Hinterlandes dar. Häufig gab es zwischen den einzelnen Familien und

² Vgl. Nippa 1991, S. 176. Dass dies in der Geschichte der Emirate mehrfach der Fall war, ist historisch erwiesen. Bis ins 20. Jahrhundert wurden Herrscher häufig von Familienmitgliedern gestürzt, wobei teilweise Gewalttaten zum Erfolg führten. Der langjährige Präsident der VAE, Scheich Zayed bin Sultan al Nahyan, stürzte 1966 seinen Bruder Scheich Shakhboub; auch der heutige Herrscher des Emirates Sharjah kam nicht rechtmäßig an die Macht (Vgl. Kabasci/Oldenburg/Franzisky 2001, S. 163).

³ Die Quellenangaben differieren zwischen 15 und 20 Stämmen (Vgl. Kabasci/Oldenburg/Franzisky 2001, S. 151; Scharfenort 2004, S. 32). Ebenfalls von der Bani Yas Föderation, allerdings von der Familie der Al Bu Falah, stammt die Al Nahyan-Familie ab, die Herrscherfamilie Abu Dhabis (Vgl. Gabriel 1987, S. 68).

⁴ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 239.

⁵ Vgl. Ebenda, S. 239.

Beduinestämmen Streit und Kriege um Gebiete und Grenzverläufe. Verträge mit den Engländern stärkten die Stellung der Herrscher an der Küste gegenüber den Beduinen im Hinterland.⁶

2.1.a. Geschichte und Situation des Emirats bis in die 1960er Jahre

Die Briten hatten in den vorangegangenen Jahrzehnten ihre Stellung am Golf gefestigt und verschiedene Handels- und Militärposten eingerichtet, unter anderem in Basrah (Irak), Bushire (Persien) und ab 1829 auch im benachbarten Sharjah. Dort stationierte England einen „Residency Agent“, dem die Wahrung und Durchsetzung der britischen Interessen oblag.⁷ Gleichwohl wurde der Seeverkehr seit langem durch die räuberischen Überfälle der Stämme Ras al-Khaimahs stark beeinträchtigt. 1809 war es den Briten nach einer konzertierten Angriffsaktion gelungen, den Scheich zu schlagen und die Stadt Ras al-Khaimah zu zerstören, doch erst im Jahr 1820 wurde ein Waffenstillstandvertrag von der britischen East India Company und den Al Qasimi-Scheichs unterzeichnet. 1835 traten auch die Herrscher der anderen Westküstenemirate bei.⁸ Nachdem die Piraterie auf diese Art und Weise ausgehebelt worden war und die Scheichs 1853 einen endgültigen Vertrag mit den Briten unterzeichnet hatten („Treaty of Peace“⁹), der den Frieden auf dem Meer sicherte, gingen sowohl das Perlentuchen wie auch der Seehandel ungestört vonstatten. Etwaige Streitigkeiten der Stämme untereinander sollten auf dem Land ausgetragen werden.¹⁰ Danach wurde das Gebiet der heutigen VAE von der Piratenküste zur sogenannten *Trucial Coast*, „[...] deren Anwohner als Fischer und Perlenfischer, Oasenbauern und Nomaden mehr schlecht als recht ihre Existenz sicherten“.¹¹

⁶ Vgl. Gabriel 1987, S. 71. Die Engländer wiederum waren hauptsächlich auf die Wahrung ihrer eigenen Interessen bedacht, später vor allem auf die Ausbeutung der Ölfelder im Landesinneren. Diese mussten erschlossen werden können ohne permanent der Gefahr anheim zu fallen, von Beduinen attackiert zu werden, die in erster Linie die Souveränität ihrer Gebiete bedroht sahen. Abgesehen davon waren die Bewohner der Küstenstädte relativ wohlhabend im Vergleich zu den Beduinen und Oasenbewohnern. Darum gab es in der Vergangenheit oft Überfälle auf die Städte durch die Hinterlandbewohner. Dies machte die Befestigung der Städte, oder zumindest den Bau von befestigten Anlagen, in die sich die Bewohner bei Gefahr flüchten konnten, unerlässlich. Das Al Fahidi Fort in Dubai oder auch die Forts in Sharjah und Abu Dhabi sind Beispiele solcher größerer Anlagen (Vgl. Ragette 2003, S. 18).

⁷ Vgl. Gabriel 1987, S. 70.

⁸ Vgl. Kabasci/ Oldenburg/Franzisky 2001, S. 149; Cordes 1985, S. 249.

⁹ Vgl. Gabriel 1987, S. 69.

¹⁰ Vgl. Ebenda, S. 70.

¹¹ Cordes 1985, S. 249. Tatsächlich muss aber differenziert werden zwischen den Menschen, die in den Hafenstädten lebten und den Wüstenbewohnern. Die Lebensgrundlage der letztgenannten Personen war völlig verschieden von der der Stadtbewohner. Im Hinterland zogen Beduinen im Familienverband auf der Suche nach Wasser und Weideland für ihre Herden umher und lebten vom bescheidenen Ertrag ihrer Kamel- und Ziegenherden. Die sesshaften Oasenbewohner lebten von den Produkten ihrer Dattelpalmenhaine. Es gab an ihrem jeweiligen Standort für diese Menschen kaum Möglichkeiten, Geld zu erwirtschaften; sie lebten überwiegend als Selbstversorger. Das Leben der Menschen in der Wüste war saisonal stark unterschiedlich: in

Die Bevölkerung der Stadt Dubai, etwa 10.000 Personen, lebte bis Ende des 19. Jahrhunderts hauptsächlich vom Handel mit Perlen, der um die Jahrhundertwende einen immensen Aufschwung erlebte, da neue Absatzmärkte in Europa und den USA eröffnet worden waren¹². Ab 1902 konnte die an einem Meeresarm, genannt Creek, der einen natürlichen Hafen bildet, gelegene Siedlung von einer politischen Entscheidung in Persien profitieren: hohe Zölle wurden von der Regierung in den Hafenstädten wie beispielsweise Bandar Lingej erhoben, die den Indienhandel, der bis dato von diesen Städten aus abgewickelt worden war, stark verteuerten. Als Reaktion verlagerte sich der lukrative Handelszweig nach Dubai. Dort reagierte der Herrscher, Maktoum bin Hashar, mit zusätzlichen attraktiven Handelsbedingungen und konnte so viele Händler überzeugen, in seine Stadt überzusiedeln.¹³ Im Kielwasser des Indienhandels ließen sich Handwerker, Händler und andere Berufsgruppen internationaler Herkunft in Dubai nieder, vor allem Inder, Pakistaner und Perser. Bis Mitte der 1920er Jahre folgten mehrere Steuer- und Zollerhöhungen in Persien, weshalb immer mehr Händler und Kaufleute langfristig nach Dubai kamen. Vor allem aus Bastak im Südiran stammten zahlreiche der Neubewohner, die sich in einem Gebiet in der Nähe des Creeks niederließen und dort ein komplettes Viertel bebauten, das heute restauriert ist und für die traditionelle Architektur der Stadt sowie das Stadtbild Dubais prägend wirkte.¹⁴ Die Lage am Creek war günstig zum Beladen und Löschen der Boote, da sich die Geschäftshäuser ebenfalls in der Nähe befanden. Bereits damals begann also in Dubai die multinationale Durchmischung der Bevölkerung, die noch heute anhält.

Bis Mitte der Zwanzigerjahre des 20. Jahrhunderts gingen die Geschäfte der Stadt hervorragend. Die Perlenindustrie und auch der Handel nach Indien blühten, die Stadt vergrößerte sich und wurde durch fähige und erfahrene Händler erweitert, die ihre bestehenden internationalen Handelskontakte auch von Dubai aus nutzen konnten. Die einheimische Bevölkerung hatte mehr finanzielle Mittel zur Verfügung, konnte sich verstärkt am Handel beteiligen und auch die Bewohner des Hinterlandes, deren Herden als Transportmittel in Karawanen zu den Märkten im Inland eingesetzt wurden, profitierten vom ökonomischen Erfolg der Stadt.

den Wintermonaten Dezember bis März sammelte man Gras und Holz für die heißen Sommermonate, die Familie lebte zusammen. Im Sommer gingen die Männer in die Stadt, verkauften dort gegebenenfalls zuerst ihre Produkte und heuerten anschließend als Fischer oder als Perlentaucher an. Frauen und Kinder blieben zurück bei den Herden oder in den Oasen (Vgl. Gabriel 1987, S. 126).

¹² Zur Jahrhundertwende betrug der Wert der Perlenexporte in allen Golfhäfen zusammen 1,5 Millionen £. Im Jahr 1925 erwirtschaftete die Perlentaucherei in den Emiraten etwa 600.000 £ (Vgl. Wirt 1988, S. 15).

¹³ Vgl. Gabriel 1987, S. 71.

¹⁴ Vgl. Jackson/Coles 1975, S. 51. Siehe dazu auch die Kapitel 3.2. Traditionelle Architektur in Dubai und Kapitel 2.1.c. Baubestand der Stadt bis 1960.

Ende der 1920er Jahre brach der Perlenhandel ein, nachdem in Japan die Zuchtperle erfunden worden war und die Preise sich auf einen Bruchteil reduzierten. Erschwerend kam 1929 der Zusammenbruch der Börse in den USA hinzu und im nächsten Jahrzehnt die anhaltende Weltwirtschaftskrise.¹⁵ Waren um die Jahrhundertwende noch schätzungsweise 74.000 Männer saisonal als Perlentaucher und im Perlenhandel beschäftigt, nimmt man für 1935 weniger als 12.000 an.¹⁶ Angesichts der Tatsache, dass die Männer auf keine anderen Erwerbszweige zurückgreifen konnten, wird verständlich, dass während der Jahre des Zweiten Weltkriegs große wirtschaftliche und existentielle Not herrschte, obwohl die Briten das Land teilweise mit Nahrungsmitteln versorgten. Nach dem Krieg migrierten knapp 20.000 Männer ins nahegelegene Ausland, um dort in der Ölindustrie zu arbeiten: auf Katar, Bahrain, in Saudi-Arabien und Kuwait hatte man Öl gefunden und es herrschte große Nachfrage nach Arbeitern.¹⁷ Ein Vergleich der Beschäftigtenverhältnisse zwischen Perlenindustrie und Öl verdeutlicht den schnellen Wandel: „By 1950 the oil companies employed more than 20,000 local Arab workers [...] while pearling, traditionally the region’s major employer, accounted for less than 5,000.“¹⁸

Zwar hatte England nach Ölfunden im Irak und Iran 1912 beziehungsweise 1908 schon im Jahr 1922 Verträge mit den *Trucial States* über die Vergabe von Konzessionen zur Erdölausbeutung unterschreiben lassen, doch hatte der Zweite Weltkrieg die Suche in den VAE unterbrochen, so dass sie erst wieder anlaufen musste.

Großbritannien, das seit beinahe 200 Jahren die Stellung im Golf gehalten hatte, verstärkte seine Aktivitäten bei der Ölsuche nach dem Krieg. Ein Jahr nach Kriegsende wurde mit den Bohrungen begonnen, doch sollte es über zehn Jahre dauern, bis schließlich im Emirat Abu Dhabi in einem Offshore-Bohrloch Öl in kommerziell verwertbaren Mengen gefunden wurde. Auf dem Hoheitsgebiet Dubais wurde man 1966 fündig, der erste Export verließ 1969 den Hafen.

Seit den ersten Einnahmen aus dem Geschäft mit dem Öl haben sich das Emirat und insbesondere die Stadt Dubai sehr stark verändert. Diese Entwicklung zu einem modernen, florierenden Gemeinwesen, das administrativ und technisch stark an der westlichen Welt orientiert ist und von der früheren Lebensweise kaum mehr sichtbare Spuren trägt, hat sich innerhalb von weniger als einer Generation vollzogen und ist noch in vollem Gange.

¹⁵ Vgl. Lawless/Seccombe 1986, S. 91.

¹⁶ Vgl. Ebenda, S. 91.

¹⁷ Vgl. Cordes 1985, S. 251.

¹⁸ Lawless/Seccombe 1986, S. 120.

Das Problem der Wirtschaft Dubais war seit jeher die Abhängigkeit vom Außenhandel: die Perlenindustrie brachte nur Ertrag, solange im Ausland Nachfrage bestand. Brach sie ein wie in den 1930er Jahren, gab es keine anderen Wirtschaftszweige, die den Zusammensturz hätten effektiv auffangen können. Ganz im Gegenteil wurde in kurzer Zeit die gesamte Wirtschaft negativ beeinträchtigt:

„Commercial activity and supplementary industries such as dhow-building and repair suffered from the lack of capital as pearl merchants were increasingly unable to sell off their stocks from preceding years. Nor were the pearl-boat captains able to support their divers during the long off-season when few other employment opportunities were available.“¹⁹

Auch Handel und Export standen in Abhängigkeit von der ökonomischen Situation anderer Länder. Die Weltwirtschaftskrise, die in erster Linie die westliche Welt betraf, zog über verschiedene Verbindungen (GB-Indien) dann auch schwerwiegende Folgen für die Golfregion nach sich. Gleichwohl fand man nach den durchaus harten Kriegsjahren eine neue Möglichkeit der Einnahmequelle: ab etwa 1950 verlagerte sich der Handel und Reexport von Gold von Kuwait nach Dubai – nicht zuletzt, weil der Herrscher durch umsichtige Handelspolitik hierfür attraktive Strukturen geschaffen hatte. Niedrige Zölle beziehungsweise teilweise die komplette Aufhebung von Zöllen und damit die Einrichtung eines Freihafens hatten schon früher positive Auswirkungen auf die Handelstätigkeit ausgeübt.²⁰ Zu den traditionell gehandelten einheimischen Waren Datteln, Perlen und (Trocken-) Fisch sowie den Import- und Umschlaggütern Gewürzen, Stoffen, Bauholz, Weihrauch, Reis und Getreide, die aus Indien oder Iran eingeführt und zumeist in die benachbarten Emirate, andere Golfstaaten oder den Oman weiter verschifft worden waren, kam nun Gold als lukratives Handelsgut hinzu.²¹ Bis in die 1970er Jahre stellte der Reexport des Edelmetalls eine wichtige Einnahmequelle dar: 1971 wurden von Dubai aus mehr als 220 Tonnen nach Pakistan, Iran und vor allem nach Indien verschifft.²² Bis 1980 stieg der Goldpreis noch so enorm, dass die Händler große Gewinne erzielen konnten. Danach ließ das Interesse wegen der Überhitzung der Preise aber nach und der „Goldschmuggel“ von Dubai aus wurde eingestellt.²³ Zudem stabilisierte sich ab den späten 1950er Jahren der allgemeine Exporthandel wieder und Dubai wurde zu einem festen Anlaufhafen im Handelssystem des Indischen Ozeans. Einheimische Produkte, aber auch Waren und Güter aus den USA, Japan und Europa wurden

¹⁹ Lawless/Secombe 1986, S. 91.

²⁰ Vgl. Wirth 1988, S. 15; Gabriel 1987, S. 120. Durch kluge Verhandlungstaktik hatte der Scheich erreicht, dass ab dem Jahr 1904 Dubai als Haltepunkt einer Dampfschifflinie auf der Route zwischen Bombay und England eingerichtet wurde, die den Hafen alle zwei Wochen bediente (Vgl. Gabriel 1987, S. 72).

²¹ Vgl. Gabriel 1987, S. 139.

²² Vgl. Anthony 1972, S. 281.

²³ Vgl. Wirth 1988, S. 18. Was den Hafen Dubais betrifft, war die Ein- und Ausfuhr des Goldes immer legal. Erst, wenn die Boote den indischen Subkontinent erreichten, kann von Schmuggel gesprochen werden.

in Dubai auf dem Weg nach Indien, Pakistan, Iran und in die anderen Golfstaaten umgeschlagen. Betrag der Importhandel im Jahr 1958 noch drei Millionen £, stieg der Wert bis 1968 um das 27fache an.²⁴

Der Einfluss der Briten hatte unterdessen nicht im 19. Jahrhundert geendet, sondern dauerte fort und verstärkte sich im 20. Jahrhundert noch. 1932 wurde in Sharjah die erste Landebahn für Flugzeuge in den Emiraten angelegt. Dort legten die Flugzeuge der Royal Air Force auf dem Weg nach Indien einen Zwischenstop ein. Fünf Jahre später handelten die Briten auch mit dem Herrscher Dubais einen Landeplatz für ihre flying boats aus: der Creek bot einen sicheren Hafen für die Wasserflugzeuge. Im selben Jahr erhielt Sharjah einen British Political Officer, der die Interessen der Luftfahrt und, mit Blick auf die Zukunft, auch die der Ölkonzessionen sichern sollte. Dieser Officer war für alle Emirate zuständig. Ein weiterer Vertrag, den Scheich Saeed al Maktoum von Dubai am 22. Mai des Jahres 1937 mit der Petroleum Development (Trucial Coast) Company Ltd. schloss, betraf seine Zusicherung, dass er für die Zahlung eines bescheidenen Obolus im Gegenzug darauf verzichten würde, anderen Staaten Konzessionen für die Suche und Förderung von Erdöl zu erteilen.²⁵

Weiterhin wurden diplomatische, politische und wirtschaftliche Kontakte zu anderen, vor allem westlichen Mächten, unterbunden.²⁶ Zugleich beinhaltete der Vertrag aber die Nichteinmischung der Briten in stammes- und emiratsinterne Angelegenheiten und Streitigkeiten. Erst 1952 gab die britische Krone diese inaktive Haltung bezüglich der Innenpolitik auf und begann, vertreten durch den Trucial States Council, zwischen verfeindeten Stämmen etwa wegen Gebietsstreitigkeiten zu vermitteln, wobei aber immer als Hauptziel die Verteidigung der eigenen Belange, in diesem Fall die Sicherung und Befriedung des Territoriums im Interesse der Erdölförderung, an oberster Stelle stand.²⁷

Die Präsenz der Engländer hatte im Lauf der Jahre dazu geführt, dass die Bevölkerung der VAE den umgebenden Ländern gegenüber politisch weitgehend isoliert war; verstärkt wurde dies durch Verträge wie den von 1937, der ein eigenständiges Handeln der Scheichs der VAE quasi verhinderte.²⁸ Gleichwohl waren die VAE niemals eine britische Kolonie, sondern standen unter britischem Protektorat.

Scheich Rashid, der seinen Vater Scheich Saeed in dessen letzten, von Krankheit gezeichneten, Lebensjahren politisch bereits stark unterstützt hatte, war sich der Wichtigkeit

²⁴ Vgl. Scharfenort 2004, S. 36.

²⁵ Diese Zahlungen sicherten während des Zweiten Weltkrieges die Nahrungsmittelversorgung Dubais (Vgl. Gabriel 1987, S. 120).

²⁶ Vgl. Gabriel 1987, S. 70.

²⁷ Vgl. Cordes 1985, S. 251.

²⁸ Vgl. Anthony 1975, S. 160.

der britischen Präsenz bewusst und erreichte schließlich 1953 den Umzug des British Political Office von Sharjah nach Dubai, er selbst wurde Political Agent.²⁹ Diese Maßnahmen geschahen in der gerechtfertigten Annahme, dass die britische Anwesenheit positive wirtschaftliche Folgen nach sich ziehen würde: Bedingt durch die Suche nach Erdöl in den Emiraten ab Mitte der 1940er Jahre war ein fester Sitz der Briten notwendig geworden, von wo aus die Tätigkeiten in der Umgebung koordiniert werden konnten, Nachschub angeliefert wurde und alle Informationen zusammenliefen. Die günstige Lage Dubais mit dem zwölf Kilometer langen Creek spielte bei der Entscheidung über die Standortwahl eine wichtige Rolle. Ein zusätzlicher Faktor war die kooperative Haltung Scheich Rashids der Protektorsmacht gegenüber. Dubai wurde mit der Niederlassung des Political Office zum Hauptquartier der Briten, die administrativen Stellen ließen sich dort nieder und infrastrukturelle Maßnahmen wurden ergriffen um alle notwendigen Einrichtungen effektiv unterbringen zu können: Poststation, Bank, Telefon- und Telegrafeneinrichtungen wurden errichtet.

Doch der Hafen im Creek erwies sich bald als überlastet, zudem erschwerte eine Sandbank, die sich vor der Mündung des Meeresarms befand und ständig ihre Position änderte, das Einlaufen. Weiterhin war die geringe Tiefe des Meeres ein Hindernis für die Schifffahrt. Im Jahr 1950 war das erste Krankenhaus der Emirate in Dubai eröffnet worden, bezahlt mit Geldern der britischen Regierung, die sich auch weiterhin für die Entwicklung des Landes finanziell engagierte. So bekam der Political Agent in Jahre 1955 die Finanzierung eines Fünfjahresplans in Höhe von 450.000 £ sichergestellt:

„This plan was conceived to bring long term benefits to these states by specifically helping to create institutions and administrative bodies which could themselves implement further development.“³⁰

Die Verbesserung der medizinischen Versorgung, des Bildungsstandes der Bevölkerung und die Entwicklung der Agrarkultur sollten damit gewährleistet werden. Ein zweiter Entwicklungsplan mit fünfjähriger Dauer wurde 1961 mit 550.000 £ und einem späteren Extrabudget von 140.000 £ ausgestattet.

²⁹ Vgl. Wirth 1988, S. 16.

³⁰ Heard-Bey 1982, S. 320.

2.1.b. Infrastruktur bis zum Ölboom – Anfangsjahre einer modernen Stadt

Die von England finanzierten Programme umfassten den Bau weiterer Krankenhäuser, Schulen, die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung und die Anbindung der Stadt und der Oasendörfer an das Elektrizitätsnetz, aber auch die Verbesserung der landwirtschaftlichen Möglichkeiten unter besonderer Berücksichtigung der Oasenwirtschaft und der Fischerei sowie den Ausbau des Sozialsektors. Die Maßnahmen brachten einen schnell sichtbaren Erfolg mit sich, der von der Bevölkerung honoriert wurde. Doch ein umfassendes Gesamtkonzept fehlte.³¹ Scheich Rashid erkannte rasch, dass eine substantielle Verbesserung der Infrastruktur notwendig war, um Dubai vorwärts zu bringen. Die folgende Bestandsaufnahme der damals vorhandenen Infrastruktur verdeutlicht die Lage der Stadt.

Straßen

Befestigte oder asphaltierte Straßen gab es bis ins Ölzeitalter in Dubai überhaupt nicht. Der Transport innerhalb der Stadt wurde per Kamel oder Esel erledigt.

Creek

Die beiden gegenüberliegenden Stadtteile Deira und Bur Dubai waren seit langer Zeit durch einen *abra*-Fahrdienst miteinander verbunden.³² Für diese kleinen Boote war die geringe Tiefe des Creeks kein Hindernis, wohl aber für die größeren *dhow*s, die schwer beladen mit entsprechendem Tiefgang in den Meeresarm einfahren mussten, um ihre Ladung im Hafen zu löschen.³³ Dies wurde oft erschwert und teils sogar tagelang unmöglich gemacht durch die Sandbank vor der Mündung des Meeresarms. Sie änderte oft ihre Gestalt und ihre Lage, so dass es selbst bei Flut schwierig war, in den Creek zu gelangen. Da der dortige Hafen aber die einzige Möglichkeit zum Anlegen bot und die Zahl der *dhow*s und der anderen großen Schiffe, die auch Nachschub und Ausrüstung zur Ölsuche für die Briten brachten, ständig zunahm, fasste Scheich Rashid den Entschluss, die Position Dubais als Hafenstandort zu stärken und den Creek ausbaggern zu lassen. 1954 beauftragte er den Briten Sir William Halcrow mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie über die Ausbaggerung und Befestigung des Creekufers und die Entfernung der Sandbank vor der Mündung. Nachdem die Finanzierung, eine Anleihe in Höhe von ca. 500.000 £ durch die Regierung Kuwaits, gesichert war, baggerte eine österreichische Firma 1958 bis Mitte des folgenden Jahres den

³¹ Vgl. Cordes 1985, S. 251.

³² *Abra* werden die kleinen Holzboote genannt, die noch heute – allerdings mit Motor im Gegensatz zu früher – einen Fährservice von einem Ufer zum anderen für umgerechnet etwa 20 Cent anbieten.

³³ *Dhow* ist der Überbegriff für verschiedene Arten des arabischen Holzschiffs (Vgl. Kabasci/Oldenburger/Franzisky 2001, S. 260-261 und Glossar).

Creek aus.³⁴ Dieser war danach unabhängig von den Gezeiten für Wasserfahrzeuge bis zu 500 Tonnen schiffbar, das heißt auch für die modernen Motorboote und Schiffe, deren Ladung bisher vor der Küste auf kleinere Boote umgeladen werden musste.³⁵ Weiterhin ließ der Herrscher Anlegestellen und eine Zollstation auf der Landzunge Al Shindagha bauen, um den recht moderaten Zoll von 4 % kassieren zu können.³⁶ Alle Importwaren mussten zuerst durch das Zollbüro, bevor sie in die Lagerhallen und Geschäfte der Händler gebracht werden konnten. Gegenfinanziert wurde die Vertiefung der Fahrrinne durch den Verkauf des neugewonnenen Landes direkt am Creek. Diese Grundstücke waren mit dem Sand aus dem Meeresarm aufgespült worden und recht begehrt, vor allem bei den britischen Firmen, die einen direkten Zugang zum Wasser benötigten, um die ankommenden Waren und das Gerät rasch weiterzutransportieren.³⁷

Luftverkehr

Bereits Ende der Dreißigerjahre war der Creek zur Landebahn für die Wasserflugzeuge der Royal Air Force (damals noch unter der Bezeichnung Imperial Airways) auf dem Weg von Southampton nach Karachi geworden. Im Jahr 1959 verstärkte Dubai seine Position in der Luftfahrt durch den Bau eines Flughafens, der ein Jahr später mit einer Sandpiste als Lande- und Startbahn eröffnet und bereits ab 1963 erweitert wurde.³⁸ Mehrere Fluggesellschaften richteten daraufhin in Dubai einen Zwischenstop auf dem Weg nach Fernost ein.

Weitere Infrastruktur: Schulen, Krankenhäuser, Post, Telekommunikation, Bankwesen

Das erste Krankenhaus, das Al Maktoum Hospital, wurde 1950 mit 38 Betten eröffnet. Es war das einzige in den sieben Emiraten und von der britischen Regierung finanziert. Die medizinische Grundversorgung war damit gewährleistet, auch wenn die Bevölkerung teils noch weite und beschwerliche Wege auf sich nehmen musste.³⁹ Schon seit 1938/39 gab es mehrere Schulen in der Stadt, doch waren alle während des Zweiten Weltkriegs wegen finanzieller Not geschlossen worden – mit Ausnahme der Al Ahmadiya School, die bereits 1912 von einem Privatmann erbaut worden war. Die erste moderne Schule in den Emiraten wurde 1953 mit britischen Mitteln in Sharjah errichtet. Ab 1954 finanzierte das befreundete

³⁴ Laut Gabriel 1987 wurde die Ausbaggerung auch durch finanzielle Mittel aus Katar und Großbritannien unterstützt (Vgl. Ebenda, S. 73-74).

³⁵ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 258; Wirth 1988, S. 16-17.

³⁶ Vgl. Wirth 1988, S. 20.

³⁷ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 261.

³⁸ Vgl. Gabriel 1987, S. 187.

³⁹ Vor dem Bau des Al Maktoum Hospitals mussten Kranke zur medizinischen Behandlung entweder nach Indien oder nach Großbritannien gebracht werden.

Kuwait den Bau, die Ausstattung und die Lehrkräfte verschiedener Schulen in allen Emiraten. Seit 1972 existiert auf föderaler Ebene das Ministry of Education.⁴⁰

1956 stellte der Herrscher eine erste Polizeitruppe zusammen, ein Jahr später gründete er die Dubai Municipality, die Stadtverwaltung, und legte den Grundstein für die moderne Elektrizitätsversorgung. Zwei Jahre später rief er eine Gesellschaft für Telegraphen- und Telefondienst ins Leben, die ab 1961 die ersten Telefonleitungen stellte.

Diese im Vergleich zu den anderen Emiraten sehr fortschrittliche Infrastruktur und Telekommunikationseinrichtungen zogen die Aufmerksamkeit von immer mehr europäischen Firmen auf sich, die sich in Dubai niederließen. Der Transfer von Geld stellte seit 1946 schon kein Problem mehr dar: damals war die erste Bankfiliale der Stadt von der Imperial Bank of Iran (heute British Bank of the Middle East) eröffnet worden.⁴¹

Den Abtransport von Müll – bis dahin nicht erforderlich, da durch die Lebensgewohnheiten der Einheimischen kaum Müll anfiel – regelte Scheich Rashid ab Ende der Fünfzigerjahre, als durch die westlichen Gastarbeiter verstärkt Abfall entstand.

Die erste Brücke über den Creek, die seit 1963 Bur Dubai mit Deira verbindet und eine erhebliche Verkürzung der Wege bedeutete, die Al Maktoum Brücke, wurde von der Regierung Katars bezahlt, ebenso wie die Pipeline zur Trinkwasserversorgung der Stadt und die Asphaltierung der ersten Straßen ab 1957 bis 1963.⁴²

Einen weiteren Entwicklungsschub erhielt Dubai von den oben bereits erwähnten Fünfjahresplänen der Engländer (1955-60 und 1961-66), denen 1965 die Gründung des Trucial States Development Office mit dem dazugehörigen Trucial States Development Fund folgte. Eines der frühen Projekte des Development Office beinhaltete den Bau der Dubai-Sharjah-Road, die 1966 eingeweiht werden konnte. Verschiedene Entwicklungsprojekte wurden durch diese Einrichtung initiiert und realisiert. Sie wurde 1972 aufgelöst, als die Aufgaben von verschiedenen Ministerien der VAE übernommen wurden.⁴³

Die Bautätigkeit in der Stadt, die wenige Jahre später eine der Branchen mit dem größten Wachstum wurde, lief in diesen Jahren allmählich an. Moderne Baumaterialien wurden eingesetzt, das Bauen verlief schneller und im größeren Stil. Repräsentative Bürohäuser und Wohnraum für die zahlreichen Arbeiter, die zusammen mit den Zuliefererbetrieben der Ölfirmen in die Stadt strömten, waren notwendig geworden. Die traditionellen Baumaterialien

⁴⁰ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 248-268.

⁴¹ Vgl. Wirth 1988, S. 16, 141.

⁴² Vgl. Heard-Bey 1982, S. 261; Wirth 1988, S. 20.

⁴³ Vgl. Cordes 1985, S. 252.

und -methoden der Einheimischen waren nicht geeignet für die Zwecke der westlichen Firmen. Das erste Gebäude aus Beton wurde 1956 errichtet. Bis dahin waren weder die Grenzen der Stadtbebauung noch die Baumethoden größeren Veränderungen unterlegen.⁴⁴

Die Neuerungen fanden in der Folgezeit in umso rasanterem Tempo statt.

Zu Beginn der 1960er Jahre wurden auch die ersten Hotels errichtet, die mehr waren als einfachste Herbergen. Ab diesem Zeitpunkt konnten die Geschäftsreisenden, die den überwiegenden Teil der Besucher stellten, komfortabel in der Stadt unterkommen.

Innerhalb weniger Jahre vollzog die Stadt mit finanzieller sowie technischer Unterstützung der Nachbarstaaten und Großbritanniens den Schritt von einem kleinen, lediglich regional bedeutenden Hafen, zum Hauptanlaufpunkt der westlichen Aktivitäten um das Erdöl.

2.1.c. Baubestand der Stadt bis 1960

Bis zur Jahrhundertwende lebten in der Stadt Dubai etwa 10.000 Einwohner, darunter ein recht hoher Anteil an Ausländern, die bedingt durch den internationalen Handel in die Stadt gekommen waren. Die meisten stammten aus anderen arabischen Staaten, Indien, Pakistan und Iran.

Während die Einheimischen vornehmlich im Viertel Al Shindagha – wahrscheinlich das Fischerdorf, das die ersten Zuwanderer aus Abu Dhabi im Jahr 1833 vorfanden⁴⁵ – wohnten, wo sich neben rund 250 Wohnhäusern seit etwa 1896 auch die Residenz des Herrschers Scheich Saeed befand, gab es noch zwei weitere Stadtteile, die heute zusammengewachsen beziehungsweise nur durch den Meeresarm getrennt sind.⁴⁶ In Deira, dem damals größten Stadtteil, standen bereits etwa 1.600 Wohnhäuser sowie 350 Läden in der *suqzeile*.⁴⁷ Die dort lebende Bevölkerung stammte vorwiegend aus Balutschistan, Persien und anderen arabischen Ländern. Nur wenige Einheimische besaßen dort Häuser. Im dritten Stadtteil, Bur Dubai⁴⁸, herrschte eine noch stärker allochthon geprägte Bevölkerungsstruktur vor: in den ungefähr 200 Häusern lebten Perser und Inder, die auch die 50 Läden des *suqs* betrieben.⁴⁹ Bis zu

⁴⁴ Vgl. Gabriel 1987, S. 80.

⁴⁵ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 242.

⁴⁶ In Al Shindagha lebte der Großteil der Herrscherfamilie. Noch in den 1970er und 1980er Jahren waren zahlreiche Grundstücke in ihrem Besitz (Vgl. Heard-Bey 1982, S. 242).

⁴⁷ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 242. *Suq* ist das arabische Wort für Markt.

⁴⁸ In der Literatur trifft man oft die Bezeichnung ‚Dubai‘ für die Siedlung am Südufer des Creeks an. Bur Dubai bezeichnet an sich nur das Gebiet zwischen Creek und Großer Moschee, inklusive des *suqs*. Im weiteren Verlauf der Arbeit meint Bur Dubai jedoch den gesamten Stadtteil, der sich südlich an den Creek anschließt, um Verwirrungen zwischen diesem Viertel und der Stadt Dubai als Ganzer zu vermeiden.

⁴⁹ Vgl. Gabriel 1987, S. 79-80.

Beginn der 1960er Jahre, als sich die Bevölkerung bereits verdoppelt hatte, gab es keine befestigte Verbindung der drei Stadtteile.

Ein vierter Stadtteil, der heute ebenfalls integriert ist, jedoch erst ab 1970 an die Stadt angeschlossen wurde, heißt Jumeirah.⁵⁰ Zwar blickt dieser auf eine lange zurückreichende Besiedlung zurück, doch war der etwa zehn Kilometer außerhalb der Stadt gelegene Ort ein kleines Fischerdorf geblieben, wenngleich sich dort früher eine Karawanserei, also eine Station einer Handelsstraße befunden hat, wie archäologische Funde belegen.⁵¹

Die frühesten Luftaufnahmen der Stadt stammen aus dem Jahr 1950. Sie zeigen ganz im Süden das Dorf Jumeirah und die drei am Creek gelegenen, bereits genannten Siedlungen Al Shindagha, Bur Dubai und Deira, in deren Zentren Häuser aus Korallenstein und Lehm auszumachen sind, außen herum schließen sich Siedlungen aus *barastis* an.⁵² Diese stellten bis in die 1960er Jahre hinein eine wichtige Form der Behausung dar.

Nur die wohlhabenden Händler, vor allem die aus Persien stammenden, hatten sich gleich nach Ankunft in der Stadt, etwa ab 1910, Häuser aus Korallenstein und Lehm bauen lassen in einer Technik und Ausstattung, die aus ihrer Heimat stammte. Im Laufe der Jahre entstanden im Al Bastakiya genannten Viertel ca. 50 dieser Häuser.⁵³ Der Gebäudetypus wurde aufgrund seiner Zweckmäßigkeit von den Einheimischen schnell adaptiert.

In Bur Dubai existierte das Al Fahidi Fort, dessen Baujahr nicht exakt beziffert werden kann, aber als das älteste noch existierende Bauwerk bezeichnet und auf die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts datiert wird.⁵⁴ Es hatte im Lauf der Zeit verschiedene Nutzungen: von Residenz des Herrschers und Regierungssitz über Zufluchtsort für die Bevölkerung bei Angriffen

⁵⁰ Ursprünglich bezeichnete Jumeirah nur ein Fischerdorf, heute wird damit ein ganzer südlicher Stadtteil Dubais, der am Meer gelegen ist, bezeichnet. Dort befinden sich auch einige der Strandhotels der Stadt. Weiter südlich an Jumeirah schließen sich die Viertel Umm Suqeim und Al Sufouh an, so die offizielle Benennung. Im täglichen Leben werden aber zumeist auch diese als (südliches) Jumeirah bezeichnet.

⁵¹ 1969-1970 wurden im Zuge der Anbindung des Dorfes an die moderne Infrastruktur Ausgrabungen durch ein Archäologenteam der American University of Beirut vorgenommen. Sie stießen auf die Überreste eines *khans* (arabisches Pendant der Karawanserei) aus der Periode der Sassaniden (persisches Herrschergeschlecht vom 3. bis 7. Jahrhundert) beziehungsweise der Damaszener Umayyaden (661-750; vgl. Clévenot 2000, S. 219; Gabriel 1987, S. 87).

⁵² *Barastis* sind aus Palmwedeln und Palmmatten gefertigte Hütten. Der Begriff *barasti* stammt nicht aus dem Arabischen, sondern wohl aus Indien und wurde ursprünglich vor allem von englischsprachigen Ausländern benutzt. Heute ist er in den allgemeinen Sprachgebrauch eingeflossen. In der Landessprache heißen die Hütten *areesh* (flachgedeckt) oder *khaimah* (mit Spitzdach; vgl. Heard-Bey 1982, S. 247, 450; Informationsmaterial aus dem „House of Traditional Architecture“ in Al Shindagha; Stand Februar 2006). Eine andere Quelle gibt den Unterschied zwischen *barasti* und *khaimah* damit an, dass letzteres eine Hütte über ovalem Grundriss sei, die Dachform dabei aber bei beiden spitz (Vgl. Oliver 1997, S. 1451). Bei den Bezeichnungen ist also selbst in der Fachliteratur keine Eindeutigkeit anzutreffen.

⁵³ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 246.

⁵⁴ Vgl. Gabriel 1987, S. 116; Kabasci/ Oldenburg/Franzisky 2001, S. 328. In den Tourismusinformativbroschüren werden die Gründungsjahre 1787 und 1799 angegeben (Vgl. Broschüren *Historical Dubai. Dubai Museum in Al Fahidi Fort*, o. S.; *Dubai. Touristikführer über historische Bauten*, 2003, o. S.) Auch taucht die ungenaue Datierung „älter als 1820“ auf (Vgl. Heard-Bey 1982, S. 242).

verfeindeter Stämme, Waffenarsenal bis hin zum Gefängnis.⁵⁵ Das Fort bildete das Zentrum Bur Dubais, zusammen mit der benachbarten Großen Moschee oder Freitagsmoschee. Die näher am Creek gelegenen Gebäude gehörten den indischen und persischen Händlern, die dort auch ihre Läden – meist Textilienverkauf – in der *suqzeile* hatten. Landeinwärts am Creek liegt das Quartier Al Bastakiya, in Sichtweite des Al Fahidi Forts: die Häuser sind relativ groß und verfügen über einen oder mehrere Innenhöfe. Im Markt, zwischen den Verkaufsgebäuden der Händler direkt am Creek, befindet sich ebenfalls das 1934 errichtete Al Wakeel Haus, das früheste Amtsgebäude der Stadt.⁵⁶

Auf der Landzunge an der Mündung des Creek liegt das Viertel Al Shindagha mit dem Scheich Saeed House von 1896.⁵⁷ Umgeben sind die gemauerten Wohnhäuser von *barastis*. Das nördliche Deira ist das größte Viertel.

Alle drei Stadtteile liegen direkt am Creek beziehungsweise am Meer, woran zu erkennen ist, dass der Meeresarm der Haupterschließungsbereich und die Lebensader der Stadt ist. Vor allem die Marktzeilen waren zur Belieferung mit Waren auf seine Nähe angewiesen.⁵⁸

Die exakte Einwohnerzahl Dubais im Jahr 1950 ist nicht bekannt, eine Schätzung für das Jahr 1939 beläuft sich auf 21.000, der erste ordentliche Zensus wurde erst 1968 durchgeführt und ergab eine Einwohnerzahl von etwa 59.000.⁵⁹

Bis 1960 hat sich die Stadt vor allem auf der Deiraseite vergrößert; neue Viertel reihen sich ohne Unterbrechung an das alte Viertel Al Ras an, wo die Straßen und Gassen schmal sind und keinem Raster unterliegen, also typisch sind für die organische Struktur der Wohnviertel islamischer Städte.⁶⁰ Die neuen Viertel sind nicht mehr so strikt nach Ethnien unterteilt wie

⁵⁵ Vgl. Gabriel 1987, S. 116.

⁵⁶ *Wakeel* bedeutete in diesem Fall das Amt des britischen Prokuristen, der bei der britischen Schifffahrtlinie nach Indien beschäftigt war (Vgl. *Dubai. Touristikführer über historische Bauten*, 2003, o. S.).

⁵⁷ Das Baujahr wird in der Literatur eindeutig auf 1896 datiert (Vgl. Kabasci/Oldenburger/Franzisky 2001, S. 330; Broschüre *Sheikh Saeed Al Maktoum House*, o. S.).

⁵⁸ Vgl. Wirth 1988, S. 23.

⁵⁹ Vgl. Gabriel 1987, S. 77. Ähnliche Angaben sind bei Heard-Bey 1982 genannt: 1967 wohnten weniger als 59.000 Menschen in Dubai (Vgl. Ebenda, S. 263).

⁶⁰ Vgl. Wirth 1988, S. 24; Dubai Municipality, *Traditional Architecture*, 2005, S. 14.

die älteren.⁶¹ Eine auf finanziellen Unterschieden basierende Separierung der Stadtviertel, wie sie auch heute noch existiert, setzt allmählich ein.⁶²

Ein Gebäude, das Mitte der 1950er Jahre von Scheich Rashid südlich der Stadtgrenze in Jumeirah gebaut und als sein Sommersitz und Versammlungsort benutzt wurde, ist die Majlis Al Ghoreifa, auch genannt Majlis Umm Al Sheif. Sie ist heute restauriert, zählt zu den Baudenkmalern der Stadt und kann besichtigt werden (Abb. 2).

Die Marktzeile in Bur Dubai ist als *Liniensuq* strukturiert, mit einer Marktgasse von etwa 300 Metern Länge, die nur wenige Meter vom Ufer des Creek entfernt verläuft. Die Bebauung umfasst zumeist nur ein bis zwei Geschosse und setzt sich mit wenigen Unterbrechungen durch einmündende Wege oder Gassen als ein langer Komplex fort. Die einzelnen Läden befinden sich in kleinen, schmalen Räumen entlang der Zeile. Diese selbst ist nicht fest überdacht, sondern mit Stoffbahnen oder Palmmatten gegen das Sonnenlicht geschützt. Der Markt in Bur Dubai besitzt damit die für traditionelle Märkte orientalischer Städte charakteristische Form.⁶³ Zwischen dem Markt und dem Meeresarm liegen Speicherräume und Kontorhäuser. In etwa mittig in der Marktzeile befindet sich der Haltepunkt für *abras*.

Das Viertel Al Shindagha auf der schmalen Landzunge kann um 1960 in zwei Bereiche unterteilt werden⁶⁴: im nördlich gelegenen Teil stehen einfache, eingeschossige Lehmhäuser mit Innenhof, südlich daran schließen sich stattliche Wohnhäuser, bestehend aus Erd- und Obergeschoss, an, die *barastis* gruppieren sich um die Häuser herum.⁶⁵ Bemerkenswert ist die Anordnung der Grundstückspartzen und der dazwischenliegenden schmalen Gassen: Bei

⁶¹ In arabischen Städten beziehungsweise Städten mit muslimischer Bevölkerung gab es seit jeher Viertel mit Bewohnern anderen Glaubens oder fremder Herkunft. Diese Menschen und ihre Religion wurden toleriert, doch wohnten die muslimischen Einheimischen immer in einem anderen, mehr oder weniger stark abgegrenzten Viertel, um Konflikte zu vermeiden und zugleich die eigene Kultur vor fremden Einflüssen abzuschirmen (Vgl. Ragette 2003, S. 19).

⁶² Vgl. Gabriel 1987, S. 82. Eine Ausnahme bilden die Einheimischen, die schon zur Jahrhundertwende in Al Shindagha und bis heute noch hauptsächlich unter sich wohnen, sei es in Vierteln innerhalb der Stadt, z. B. in Hudeiba, Al Safa, Al Zaabeel oder Abu Hail, am Stadtrand in Villenvierteln wie Al Baraha, Hor al Anz oder Al Muteena oder in den Siedlungen der Low-Cost-Housing-Programme, also in Sozialsiedlungen, die den Einheimischen vorbehalten sind (Vgl. Scharfenort 2004, S. 59; *UAE Yearbook* 2005, S. 225).

⁶³ Vgl. Bianca 1991, S. 179; Bianca 1975, S. 37.

⁶⁴ Heute ist in Al Shindagha ein Freilichtmuseum, die „Heritage and Diving Village“, aufgebaut worden, wo sich die ursprüngliche Lebensweise der Einwohner Dubais in Häusern, die den damaligen nachempfunden sind, nachvollziehen lassen soll.

⁶⁵ Vgl. Wirth 1988, S. 38-39. Zwar stammt die Beschreibung aus dem Jahr 1988, doch dürfte der Zustand der Siedlung auch in den 1960er Jahren nicht viel anders gewesen sein, da die stadtplanerischen Projekte sich – einmal abgesehen vom Bau des Port Rashid (Baubeginn 1968) und des Shindagha-Tunnels (Projekt des Development Plans von John R. Harris von 1971) – auf andere Gebiete Dubais konzentrierten. Zudem war es schon früh untersagt worden, in Al Shindagha neue Gebäude zu errichten und die alten abzureißen, wodurch sich letztere vergleichsweise gut erhalten haben.

dieser Konstellation können die Bewohner die kühlende Brise und Land- und Seewinde im täglichen Rhythmus ausnutzen – morgens weht der kühle Wind vom Meer, nachts vom Inland.⁶⁶

Am anderen Ufer des Creeks befinden sich auf der Halbinsel Al Ras, dem ältesten Stadtteil in Deira, dessen Existenz bis ins 19. Jahrhundert belegt ist, Wohn- und Geschäftshäuser vor allem der Händler internationaler Herkunft, die die Geschäfte im größten *suq* der Stadt betreiben. In Al Ras ist die Grundstücksparzellierung kleinteilig und unregelmäßig. Dort befinden sich zahlreiche Moscheen, Koranschulen und Wohnhäuser – darunter auch Windturmhäuser – in alter Bautechnik sowie das Al Naif Fort, das heute zur Polizeiwache umgebaut ist und damals noch zur Sicherung der Stadt diente.⁶⁷

Ab 1960 wurden durch die alte Bebauung hindurch in Al Ras Straßen eingeschnitten und an ihnen entlang Häuser mit gemischter Nutzung – Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel – errichtet. Für diese wurden die bestehenden älteren Gebäude abgerissen und mehrere der alten kleinen Grundstücke zusammengefasst.⁶⁸

Der *suq* in Deira verläuft am Creek, doch besitzt er mehrere, weitgehend parallel verlaufende *suqgassen*, die untereinander durch sehr schmale Wege verbunden sind. Der Markt in Deira besteht heute noch in seiner traditionellen, typisch orientalischen, Form und ist bekannt als Gewürzmarkt.

Die Anlage in kleine Parzellen sowie der unregelmäßige Straßenverlauf zeichnen den Grundplan Deiras aus und entsprechen, ebenso wie Bur Dubai mit seinen schmalen Gassen in den Wohnvierteln, dem orientalischen Stadtgrundriss. Die Wohnhäuser in Deira sind kleiner als die in Al Bastakiya, aber auch mit einem Innenhof ausgestattet.

Bis etwa 1965 dehnte sich der Bereich mit Wohnbebauung auf der Deiraseite aufgrund des Bevölkerungswachstums von Al Ras ausgehend nach Nordosten, Richtung Sharjah aus. In den neueren Vierteln wurden keine Windturmhäuser mehr errichtet, sondern hauptsächlich moderne Baumaterialien und -techniken angewandt. Die Straßen in diesen neueren Gebieten sind rasterförmig und regelmäßig angelegt. In den Randgebieten siedelten die ärmeren Zuwanderer, die in *barastis* oder einfachen Lehmbauten wohnten.

Das Baggermaterial, das man während der Vertiefung der Fahrrinne aus dem Creek förderte, wurde an verschiedenen Stellen entlang des Meeresarms aufgespült: So entstand 1959/60 ein

⁶⁶ Vgl. Ragette 2003, S. 87; Wirth 1988, S. 39. Die spätere Anlage von Durchgangsstraßen verläuft quer zu diesem alten Gassensystem und ignoriert dessen Zweck, da man nicht mehr auf die Winde zur Kühlung der Wohnräume angewiesen ist.

⁶⁷ Erläuterung zum Windturmhaus siehe Kapitel 3.2. Traditionelle Architektur in Dubai und Glossar.

⁶⁸ Vgl. Wirth 1988, S. 41.

Streifen neuen Landes, der auf der Deiraseite teilweise bis zu 100 m breit war. Dem Grund- und Stammesrecht der Stadt entsprechend gehört Neuland dem Herrscher – und Scheich Rashid nutzte das Potential des neu gewonnenen Landes indem er es an westliche Firmen verpachtete. Im weiteren Verlauf der Sechzigerjahre und auch des Jahrzehnts danach folgten auf diesem Neuland die Ausweisung des CBD und die Errichtung zahlreicher weiterer Gebäude, die heute die typische Skyline Deiras bilden (Abb. 3).⁶⁹

2.2. Entwicklung der Stadt Dubai seit den 1960er Jahren

Das Jahr 1960 bedeutet einen Wendepunkt für die Stadt. Nicht nur, dass Dubai schon über den Luftweg, über das Meer und, noch bedingt, da keine befestigten Straßen vorhanden sind, über den Landweg zu erreichen ist. In diesem Jahr wird der erste Development Plan („Survey and Plan. Capital City of Dubai“) von John R. Harris erstellt, der den Ausbau der Infrastruktur durch die Anlage eines Straßennetzes, die Einteilung der Stadt in Nutzungsbereiche, die Erschließung neuer Wohnviertel außerhalb des bisherigen Stadtgebietes sowie die Einrichtung einer sozialen Infrastruktur durch Schulen, Treffpunkte und öffentliche Plätze beinhaltet. Auch ein Stadtzentrum soll neu geschaffen werden, das bis dahin nicht existiert. Ein Hauptanliegen Scheich Rashids ist es, die Schiffbarkeit des Creeks weiter zu verbessern und die Versandung endgültig zu stoppen, zudem sollen mehr Kaianlagen und Lagermöglichkeiten gebaut werden.⁷⁰

Die vorhandenen schmalen Gassen der Stadt sind nicht geeignet für moderne, motorisierte Transportmittel, die wiederum unerlässlich sind für die Ölfirmen und deren Zulieferer mit ihrem schweren Gerät. Ein modernes Straßensystem wird angelegt, wie im Masterplan empfohlen: die Märkte in Deira und Bur Dubai werden durch östlich zulaufende Straßen für den Motorverkehr zugänglich gemacht, eine breite Straße im Nordosten Bur Dubais angelegt und mit zwei neuen Straßen, die durch den Baubestand der Altstadt durchgebrochen werden, verbunden. Auch werden einige der alten Gassen verbreitert, was nur durch den Abriss der bestehenden Bebauung erreicht werden kann. Die Bewohner, die auf diese Art und Weise ihr Haus verlieren, erhalten vom Herrscher eine Entschädigung. Vor der Entwicklung Dubais, das heißt für die traditionellen Bedürfnisse und Lebensabläufe der Menschen waren breite Wege oder befestigte Straßen nicht notwendig:

⁶⁹ Vgl. Ebenda, S. 46-47.

⁷⁰ Vgl. Ebenda, S. 25.

„There was no need for wide spaces between houses since each house and compound was built to provide the maximum of privacy inside, with high walls connecting the various buildings within the compound; there were no windows, or only very small and high ones, opening on to the street, and there were high walls and screens on the outward looking side, even on the rooftop terraces.”⁷¹

Ein sehr dringliches Projekt stellt die Wasserversorgung der Stadt dar: bis in die frühen 1960er Jahre bestand die Trinkwasserversorgung ausschließlich aus Hausbrunnen, die überwiegend Brackwasser enthielten.⁷² Weiterhin ist auch der Ausbau des Creekhafens notwendig, damit die erforderlichen Kapazitäten für Rohstoffe, Baumaterialien und andere Importgüter, auf die sich der buchstäbliche Aufbau der Stadt mitbegründet, angeliefert werden können. Scheich Rashid richtet darum das Hafenkomitee (Port Committee) ein, das er mit beratender Funktion ausstattet. Ein wichtiger Schritt in Richtung moderne Infrastruktur ist der Bau der Al Maktoum Brücke, die im Mai 1963 fertiggestellt wird und eine große Verbesserung des städtischen Wegenetzes mit sich bringt. Obschon das Straßennetz für die damaligen Bedürfnisse überdimensioniert wirkt, haben die Anlagen mit der Zeit ihre Legitimation erhalten, da das Wachstum der Stadt sogar noch über das erwartete Maß hinausging und so selbst die großzügigen Planungen Harris’ übertroffen wurden.⁷³

Nach dem ersten Fund von Erdöl auf dem Herrschaftsgebiet Dubais im Jahr 1966 traten erneut große Veränderungen ein. Die Entwicklung beschleunigte sich und die Stadt durchlief innerhalb nicht einmal einer Generation die Transformation zu einer modernen Metropole, nachdem in den Jahrhunderten vorher keine Veränderungen stattgefunden hatten und das Leben der Menschen von Perlen, Datteln, *dhow*s, Nutztieren, Fischen, Landwirtschaft und Handel geprägt gewesen war. Bis in die 1960er Jahre hinein hatte ein Großteil der Menschen in Dubai in einfachsten Verhältnissen gelebt, ohne Toilette, Wasser- oder Elektrizitätsanschluss. Viele von ihnen zogen direkt von dort um in ein Haus aus Beton mit Klimaanlage.⁷⁴

2.2.a. Die Gründung der VAE

Im Januar 1968 erklärte die britische Regierung den Abzug ihrer Truppen zum Ende des Jahres 1971 aus den *Trucial States* im Zusammenhang mit der Aufgabe aller Gebiete östlich von Suez.⁷⁵ Neben anderen Golfstaaten wie dem heutigen Königreich Saudi-Arabien waren

⁷¹ Heard-Bey 1982, S. 247.

⁷² Vgl. Wirth 1988, S. 55-56.

⁷³ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 259-261.

⁷⁴ Vgl. Ragette 2003, S. 253; Lavergne/Dumortier 2000, S. 49.

⁷⁵ Vgl. Gabriel 1987, S. 74.

auch Bahrain und Katar von dieser Entscheidung betroffen. Sämtliche Angelegenheiten, die bisher die Briten übernommen hatten, fielen nun zurück an die jeweiligen Staaten. Aufgaben im Bildungswesen und Entwicklungsprojekte zählten dazu ebenso wie die Verteidigung des Landes nach außen und innen, aber auch der Aufbau einer modernen Verwaltung.⁷⁶ Für die *Trucial States* stellt der Wegfall der Schutzmacht ein besonders gravierendes Problem dar: alte Grenzstreitigkeiten mit dem Iran um verschiedene Inseln im Golf belasteten die Beziehungen, zusätzlich machten ungeklärte Grenzverläufe zwischen den einzelnen Emiraten (Dubai und Abu Dhabi) und Nachbarstaaten (Abu Dhabi mit Saudi-Arabien und dem Oman) die Verhandlungen nicht einfacher.⁷⁷

Nach der Erklärung der Briten begaben sich die Herrscher von neun Staaten zur Beratung: die Inselstaaten Bahrain, Katar sowie die sieben Emirate waren vertreten. Nach langwierigen Verhandlungen, von denen sich die Inselstaaten abkoppelten und sich im August beziehungsweise September 1971 zu unabhängigen Staaten deklarierten⁷⁸, fanden die Herrscher der Emirate eine gemeinsame Basis zum Zusammenschluss ihrer Gebiete zu den heutigen VAE: im Juli 1971 beschloss man die Föderation der sechs Emirate Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Umm al-Qaiwain, Fujairah und Ajman. Das Emirat Ras al-Khaimah erhielt die Option auf einen Beitritt in die Föderation. Am 2.12.1971 wurden schließlich die Vereinigten Arabischen Emirate, ausgerufen.⁷⁹ Zwei Monate später trat Ras al-Khaimah als siebter Staat der Föderation bei.⁸⁰ Kurze Zeit nach der Staatsgründung wurden die Emirate Mitglied der UN und der Arabischen Liga.⁸¹

Die Föderation betreibt eine gemeinsame Außen-, Finanz- und Verteidigungspolitik. Hinzu kommen unter anderem bildungs-, gesundheits-, einwanderungs- und arbeitspolitische Aufgaben. Parallel dazu hat jedoch jedes Emirat noch interne Gesetze, die nicht in die Gesetzgebung der Föderation eingebunden sind und die sich teilweise von Emirat zu Emirat stark unterscheiden.

In der Gründungsverfassung wurden verschiedene Gremien und Instanzen der neu zu bildenden Regierung benannt und eingesetzt. Höchstes Organ der Regierung ist der Oberste Rat (Supreme Council), der sich aus den sieben Herrschern der Emirate zusammensetzt, ähnlich wie der *Trucial States Council*, der im Jahr 1952 von den Engländern gegründet

⁷⁶ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 341.

⁷⁷ Vgl. Cordes 1985, S. 254; *UAE Yearbook* 2006, S. 26.

⁷⁸ Vgl. Anthony 1972, S. 272.

⁷⁹ Im gleichen Zug wurde dieser Tag zum Nationalfeiertag bestimmt. In den Monaten danach mussten – abgesehen von der Klärung verwaltungstechnischer Fragen – die zu einem Staat gehörenden Insignien wie Nationalflagge, Hymne, und auch eine einheitliche Währung gefunden werden (Vgl. Anthony 1972, S. 275).

⁸⁰ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 370.

⁸¹ Vgl. Anthony 1972, S. 271.

worden war und als Beratungsinstitution zwischen den Scheichs fungiert hatte.⁸² Weiterhin existiert ein Federal National Council, der Federal Supreme Court, und ein Ministerrat (Council of Ministers). Das höchste Amt im Staat hat der Präsident inne. Er und sein Stellvertreter werden alle fünf Jahre durch die Mitglieder des Supreme Council gewählt.⁸³ Erst am 20. Mai 1996 wurde durch den Obersten Rat beschlossen, die bis dahin vorläufige Verfassung der VAE in eine permanente umzuwandeln. Abu Dhabi wurde so zugleich offizielle Hauptstadt der Föderation.⁸⁴

Dem Ministerrat, der die Exekutive darstellt, steht ein Premierminister vor. Dieser wählt die Mitglieder des Kabinetts, die theoretisch aus allen Emiraten stammen können. Traditionell stellen aber die bevölkerungsreicheren und wohlhabenden Emirate proportional mehr Minister.⁸⁵

Im Federal National Council (FNC), gleichzusetzen mit der Legislative, die zugleich aber überwachende Funktion innehat, arbeiten 40 Mitglieder aus allen sieben Emiraten, die für zwei Kalenderjahre ernannt werden. Wiederum entsenden die reichen und größeren Emirate mehr Vertreter⁸⁶. Der Oberste Gerichtshof, ein weiteres Verfassungsorgan, prüft neue Gesetze auf ihre Verfassungskonformität.

Neben den föderalen Verfassungsorganen existieren in allen Emiraten traditionelle Herrschaftsstrukturen: „The leadership of every shaykhdom [...] is based on tribal and family allegiance to paramount clans, which over the years have become equivalent to hereditary dynasties.“⁸⁷ Der Scheich, Oberhaupt der einflussreichsten Familie oder Stammes, lenkt die Geschicke seines Volkes und ist wiederum auf dessen Loyalität und Unterstützung angewiesen. Diese Regierungsform wird auch als ‚direkte Demokratie‘ bezeichnet, obwohl Wahlen oder Stimmrecht wie in der westlichen Welt unbekannt sind. Vielmehr ist die *majlis*⁸⁸ der Ort, an dem auch alltägliche Probleme abgehandelt werden. Die Nähe des Scheichs zur

⁸² Den Entscheidungen des Supreme Council müssen mindestens fünf der sieben Herrscher zustimmen, wobei nur Abu Dhabi und Dubai Vetostimmen besitzen (Vgl. Anthony 1972, S. 273).

⁸³ Seit Gründung der VAE gab es bis Herbst 2004 nur einen Präsidenten, der immer wieder gewählt wurde: Scheich Zayed bin Sultan al Nahyan, den Herrscher Abu Dhabis. Nach dessen Tod am 3. November 2004 und einer ordentlichen Wahl des Supreme Council am 4. November 2004 übernahm sein ältester Sohn, Scheich Khalifa bin Zayed al Nahyan, die Regierungsgeschäfte.

⁸⁴ 1971 war Abu Dhabi vorläufig zur Hauptstadt ernannt worden. Es war vorgesehen, eine neue Stadt namens Al Karama, die auf der Grenze zwischen dem Hoheitsgebiet Dubais und Abu Dhabis liegen sollte, allein zu diesem Zweck zu errichten (Vgl. Anthony 1972, S. 272; *Nahostjahrbuch* 1996, S. 70).

⁸⁵ In der Wahl des Kabinetts am 1. November 2004 wurde zum ersten Mal auch eine Frau, Scheicha Lubna al Qasimi zur Ministerin (Minister of Economy and Planning) ernannt (Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 70).

⁸⁶ Abu Dhabi entsendet acht, ebenso Dubai. Aus Ras al-Khaimah und Sharjah stammen je sechs, vier aus Ajman, Umm al-Qaiwain und Fujairah (Vgl. Kabasci/ Oldenburg/Franzisky 2001, S. 166).

⁸⁷ Anthony 1972, S. 277.

⁸⁸ Versammlung, in der jedermann seine Anliegen, Beschwerden und Anregungen dem Scheich gegenüber äußern kann. Im Zusammenhang damit steht auch die Bezeichnung *majlis* für den Empfangsraum in den Wohnhäusern arabischer Familien, in der sich Besucher aufhalten und ihre Anliegen vortragen können (Vgl. Nippa 1991, S. 176).

Bevölkerung war von großer Wichtigkeit, administrative Umwege oder zwischengeschaltete Instanzen unbekannt. Diese Art der Zuständigkeit und Erreichbarkeit des Herrschers ist nur bis zu einer gewissen Bevölkerungsgröße handhabbar. In den Emiraten wird sie vor allem noch von Einheimischen genutzt, obwohl auch sie sich mit den Ansprechpartnern der modernen, westlichen Verwaltungseinheiten arrangiert haben.⁸⁹

“Constitutionally, the UAE remains a union of monarchies with legislative and executive authority vested in the Council of Ministers.”⁹⁰

Hierin manifestiert sich der Unterschied zu westlichen Gesellschaftsstrukturen, wie bereits 1982 festgestellt wurde:

“The case of the UAE differs from western style federations in a fundamental way: the constitution is neither as a text nor in its interpretation and application the most binding authority in the state. The ultimate reference is the nature of a State in which the people live in harmony with the precepts of Islam.”⁹¹

Tatsächlich ergeben sich im Vergleich zu westlichen Gemeinschaften tiefgreifende Unterschiede hinsichtlich der Organisation des Staates, die traditionell-religiös bedingt sind: Die VAE sind ein streng muslimisch geprägtes Land. Die Einheimischen sind sunnitische Moslems, nur Gastarbeiter praktizieren andere Religionen, was in allen Emiraten geduldet wird.

Wie in späteren Kapiteln erläutert wird, hat der islamische Glaube sowohl die räumliche Ordnung der Stadtstruktur an sich mitgeprägt (Gebetsplätze, sogenannte *musallas*, Moscheen und islamische Friedhöfe sind heute noch prägende Elemente im Stadtgrundriss und -bild Dubais), wie auch das frühere Aussehen und die Anlage der Wohnhäuser, beispielsweise in der „Altstadt“ Dubais. Auch von rechtlicher Seite spielt der Islam heute noch eine wichtige Rolle. Religiöse Stiftungen und das Bodenrecht Dubais rekurrieren auf Richtlinien, die dem Koran entlehnt sind beziehungsweise auf der *sunna* basieren.⁹² Im Islam sind durch diese beiden Bücher, die Vorbilder zum Nachleben geben und als Maßstab für das Handeln eines jeden Moslem betrachtet werden, Alltägliches und Religion untrennbar miteinander verwoben.

⁸⁹ Die *majlis* des Herrschers von Fujairah findet immer noch mindestens einmal wöchentlich statt und steht Einheimischen wie Ausländern offen (Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 74).

⁹⁰ Peterson 2001, S. 592.

⁹¹ Heard-Bey 1982, S. 403.

⁹² Unter *sunna* versteht man die Aufzeichnung der Sitten und Gewohnheiten des Propheten Mohammed, die Vorbilder für das alltägliche Handeln eines jeden Moslems geben (Vgl. Bianca 1991, S. 19; Wirth 1988, S. 108).

2.2.b. Struktur und Entwicklung der Stadt ab Beginn der Ölära bis heute

Der erste Erdölfund Dubais in kommerziell verwertbarer Fördermenge erfolgte 1966 auf dem Offshore-Ölfeld Fateh; drei Jahre später konnte der erste Export auf den Weg gebracht werden. Die Einkünfte aus den Mineralölexporten flossen unter anderem in die weitere Verbesserung der Infrastruktur, des Sozial- und Bildungssystems, aber auch in den Ausbau der Verkehrsanbindung über den Luftweg.

Als abzusehen war, dass das ökonomische Wachstum der Stadt anhalten würde, immer mehr Menschen in die Stadt kommen und dort leben würden, beschloss Scheich Rashid, die weiteren Entwicklungen nicht dem Zufall zu überlassen, sondern sie einer Planmäßigkeit zu unterwerfen und sie dadurch besser kontrollieren zu können. Dubai ist eine von wenigen Städten weltweit, die tatsächlich nach ihren Masterplänen entwickelt worden sind.⁹³

Nachdem schon 1960 ein Stadtentwicklungsplan von dem britischen Architekten John R. Harris erstellt worden war, der in weiten Teilen die Grundlage des Stadtausbaus bildete, erhielt dasselbe Architekturbüro den Folgeauftrag zur Erstellung eines weiteren Masterplans, der 1971 herausgegeben wurde. Basierend auf dem ersten Plan von 1960, aber den Status quo mit einbeziehend, beinhaltete der zweite Development Plan den Bau eines Tunnels von der Halbinsel Al Shindagha zur Deira Gulf Corniche⁹⁴ (Shindagha Tunnel), eine zweite Brücke über den Creek (Al Garhoud Brücke, eröffnet 1975), die Erweiterung des Tiefseehafens Port Rashid, die Schaffung eines repräsentativen Boulevards am Meer (Deira Gulf Corniche), sowie die weitere Verdichtung des Straßennetzes in und um die Stadt. Außerdem war eine kontrollierte Ausdehnung der Stadt in das Umland angestrebt.

Zukünftig sollte sich der Bau von Wohnvierteln auf das Gebiet an der Küste von Bur Dubai in Richtung Jumeirah und Jebel Ali konzentrieren, großflächige Industrieviertel wurden im Stadtgebiet zwischen Port Rashid und dem geplanten World Trade Center ausgewiesen. In Deira sollten sich nahe der Al Garhoud Brücke Industriebetriebe ansiedeln, ebenso an der Straße nach Sharjah. Weitere Zonen waren das Health-Areal, also Gesundheitsviertel mit dem neuen Rashid Hospital, ein Bildungsviertel mit mehreren Schulkomplexen und ein Freizeit- und Erholungsgebiet südlich der Al Maktoum Brücke.

Dieser zweite Stadtentwicklungsplan hatte einen wesentlich größeren finanziellen Spielraum als der aus dem Jahre 1960, da inzwischen Gelder aus den Erdölexporten für staatliche Investitionen zur Verfügung standen. Nach einem starken Anstieg der Ölpreise im Herbst

⁹³ Vgl. Gabriel 1987, S. 93.

⁹⁴ Corniche (Road) werden in den Emiraten die Uferstraßen genannt.

1973 konnte Dubai von noch größeren Einnahmen des Exportguts profitieren.⁹⁵ Die Planungen wurden zumeist in die Tat umgesetzt, doch überholten auch diesmal wieder die tatsächlichen Entwicklungen die schon sehr großzügigen Erwartungen des Stadtplaners. Vor allem bezüglich der Bevölkerungszunahme hatte man sich verschätzt; daher mussten zusätzliche Kapazitäten an Krankenhausbetten, Wohnraum und Bildungseinrichtungen geschaffen werden.⁹⁶ Weiterhin hatte Scheich Rashid eigene Pläne in die Stadtentwicklung einfließen lassen: die Dubai Dry Docks, das größte Trockendock in der Golfregion, wurde südlich von Port Rashid angelegt und 1974 eingeweiht, der Hafen erweitert, und ein Hafen mit Großhandelsmarkt für Lebensmittel und Vieh in Hamriya (Hamriya Market und Hamriya Port) gebaut. Die Anlage der prächtigen Deira Corniche geriet 1980 ins Stocken.⁹⁷

Infrastruktur

Ein dringliches Projekt, das zu Beginn der 1960er Jahre in Angriff genommen worden war, stellte die Versorgung der stetig wachsenden Stadt mit Trinkwasser dar: eine Pipeline aus der Wüstenoase Al Awir brachte schon bald nicht mehr ausreichend frisches Wasser nach Dubai. Da sich der Wasserverbrauch zwischen 1962 bis Ende der 1970er Jahre alle drei Jahre verdoppelt hatte, wurde 1975 der Bau einer Meerwasserentsalzungsanlage beschlossen. Noch im gleichen Jahrzehnt wurden zwei weitere Meerwasserentsalzungsanlagen gebaut: sowohl das Elektrizitätswerk wie auch die Aluminiumhütte produzieren durch ihre Abwärme Trinkwasser.⁹⁸ Der Wasserverbrauch in Dubai ist weltweit einer der höchsten mit ca. 400 Litern pro Kopf und Tag, was auch an der „Verwestlichung der Bausubstanz, der Inneneinrichtungen der Häuser und den Verhaltensweisen [...]“⁹⁹ liegt. Brunnenwasser macht heute nur noch etwa 7 % aus, der Großteil des Trinkwassers für Dubai, 450 Mio. Liter pro Tag, im Sommer sind es sogar 485 Mio. Liter, wird aus dem Meer gewonnen.¹⁰⁰

Die vorhandenen Kapazitäten sind nach Erweiterungen heute noch ausreichend, doch ist zu befürchten, dass der zunehmende Tourismus und die stetig anwachsende Zahl permanenter Einwohner – durch die neuen (Wohnungsbau-) Projekte muss man mit einer Verdreifachung

⁹⁵ Die Öleinnahmen hatten sich von 1971 (22 Mio. £) bis 1974 (324 Mio. £) sprunghaft knapp verfünffach (Vgl. Wirth 1988, S. 33).

⁹⁶ Siehe auch Kapitel 2.2.c. zur demographischen Entwicklung Dubais.

⁹⁷ Vgl. Wirth 1988, S. 31-35. Erst im Zuge der Anlage der künstlichen Insel Palm Deira (ab 2004) wird vermutlich auch dieses Projekt vollendet, vgl. auch Kapitel 2.2.d. Wirtschaftszweige des Emirats heute – Tourismus und Projekte der Zukunft.

⁹⁸ Vgl. Wirth 1988, S. 56-59.

⁹⁹ Lavergne/Dumortier 2000, S. 49.

¹⁰⁰ Vgl. Ebenda, S. 49; Samonig 2001, S. 162-163. Bei Samonig wird das Oberflächentrinkwasser mit 20 % beziffert, allerdings sei diese Menge abhängig vom Niederschlag (Vgl. Ebenda, S. 162).

der städtischen Bevölkerung innerhalb der nächsten 15 Jahre rechnen – immer mehr Wasser nötig werden lässt. Dies hat für den Golf schwerwiegende Folgen, die bereits jetzt spürbar sind: der Salzgehalt des Gewässers steigt stetig an, da die stark salzhaltige Lake ins Meer zurückgeleitet und nicht entsorgt wird. Wasserqualität und das Leben im Meer sind auf lange Sicht bedroht.¹⁰¹

Ein modernes Abwassersystem mit Kläranlage wurde Ende der 1960er Jahre eingerichtet. Aufgrund mehrerer Erweiterungen ist dies auch heute noch ausreichend und produziert gereinigtes Abwasser, das für die Bewässerung der zahlreichen Grünanlagen in der Stadt benutzt wird.¹⁰² Die Stromversorgung ist auf westlichem Standard.

Das Straßennetz im Emirat Dubai ist heute weit verzweigt. Auch abgelegene Gehöfte und Oasen in der Wüste sind mit dem PKW zu erreichen. Die Stadt selbst ist für den Autoverkehr ausgelegt, jedoch sind selbst die mehrspurigen Straßen dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen: Staus, vor allem zu Stoßzeiten, prägen das Stadtbild. Durch den Zuwachs an Kraftfahrzeugen sind selbst die großzügig geplante Ringstraße und die Emirates Road, die mit einigen Kilometern Abstand um die Stadt herumführen, jeden Morgen und Abend überfüllt.¹⁰³ Die zahlreichen neue Projekte, die eine Verdreifachung der heutigen Fahrzeuganzahl erwarten lassen, dürften zusätzliche negative Auswirkungen haben.¹⁰⁴ Das Problem Dubais besteht darin, dass das Öffentliche Personennahverkehrssystem durch Buslinien nicht in ausreichenden Kapazitäten vorhanden ist und auch nur von den ärmsten Migrantenarbeitern genutzt wird. Es entlastet den Individualverkehr daher kaum. Abhilfe soll eine Stadtbahn (Dubai Light Metro Rail) schaffen, deren erste Phase ab 2010 in Betrieb geht.¹⁰⁵ Die Bahn verkehrt dann auf zwei Strecken (von Al Rashidiya ins weit südlich gelegene Jebel Ali und vom Dubai International Airport zur zukünftigen Healthcare City) und soll pro Tag 88 Millionen Passagiere befördern. Bereits vor der Fertigstellung sind mögliche Erweiterungen ins Auge gefasst worden.¹⁰⁶

Das Bildungssystem in Dubai ist auf einem hohen Standard angelangt. Die bescheidenen Anfänge mit der 1912 erbauten Al Ahmadiya School in Al Ras, Deira, sind längst

¹⁰¹ Vgl. Hilotin, Jay B., "Alarming rise in saline content will lead to water crisis in Gulf", in: *Gulf News*, 01.04.2004 (unter www.gulfnews.com, Stand 05.09.2006).

¹⁰² Vgl. Wirth 1988, S. 59.

¹⁰³ Dieser Stau wird nicht nur vom Schwerverkehr verursacht, der die zahlreichen Großbaustellen in der Wüste bedient, sondern vor allem durch die Pendler aus den nördlichen Emiraten, die in Dubai arbeiten, aber in Sharjah oder Ajman wegen der viel günstigeren Mieten wohnen.

¹⁰⁴ Vgl. *Enterprise Dubai*, Nr. 41, August-Oktober 2005, S. 11.

¹⁰⁵ Vgl. Scharfenort 2004, S. 107. Die Angaben über die Inbetriebnahme sind nicht einheitlich. Vom Jahr 2009 ist im *Dubai Magazin*, Nr. 01/05, S. 80, die Rede.

¹⁰⁶ Die Zusatzstrecken sollen möglicherweise nach Abu Dhabi beziehungsweise Sharjah und die nördlichen Emirate führen (Vgl. Scharfenort 2004, S. 108).

überwunden. In den ersten Jahren des Aufschwungs finanzierte Kuwait noch zwei Schulen samt Lehrpersonal in Deira und Bur Dubai, aber schon bald waren neue Schulen notwendig geworden: durch die unerwartet stark angestiegene Bevölkerungszahl mussten auch mehr Kinder als erwartet eingeschult werden. So ergab es sich, dass auch Schulen von religiösen Gruppierungen und von Zuwanderergemeinschaften errichtet wurden. Zahlreiche dieser Schulen wurden, wie im Development Plan von 1971 vorgesehen, in der sogenannten Educational Area südlich der Al Maktoum Brücke realisiert. Dies sind oft abgeschlossene Komplexe mit Sport- und Freizeitanlagen, aber auch mit Kultur- und Religionseinrichtungen.¹⁰⁷

Heute gibt es für die Einheimischen, die so genannten *locals*, Bildung kostenfrei bis zum Hochschulabschluss, Migrantenkinder bezahlen Schulgeld, unterliegen aber ebenso wie die einheimischen Kinder einer allgemeinen Schulpflicht, die zur Gründung der VAE 1971 gesetzlich verankert wurde.¹⁰⁸ Eine ansässige Hochschule ist die American University of Dubai, zahlreiche internationale Hochschulen und Akademien errichten derzeit Dependancen. Ein ganz der Bildung gewidmetes Areal befindet sich im südlichen Abschnitt Jumeirahs und nennt sich Knowledge Village: Mitte 2003 hatten bereits annähernd 60 Hochschulen oder andere, der Bildung gewidmete Institute, dort eine Zweigstelle eröffnet. Die benachbarte Internet City bietet eine „online-Schule“ für Qualitätsmanagement (e-TQM), in der ein Großteil des Studiums über den Computer absolviert wird.¹⁰⁹ Zudem gibt es seit 2001 eine Hotelfachschule (Emirates Academy of Hospitality Management), die in Zusammenarbeit mit der Ecole hôtelière de Lausanne von internationalem Lehrpersonal geleitet wird und, ebenso wie die Hochschulen, mit einem international anerkannten Abschluss endet.¹¹⁰

Das Gesundheitssystem wurde seit dem Bau des Al Maktoum Hospitals 1950 ständig verbessert: um 1970 finanzierte Kuwait noch den Bau des Kuwait Hospitals. Seit 1971 gibt es das von Iran bezahlte Iranian Hospital, danach folgten zahlreiche andere Krankenhäuser, wie das Rashid Hospital (1973 eröffnet), das New Dubai Hospital mit 665 Betten, das Mitte der 1980er Jahre eingeweiht wurde und andere, teils spezialisierte Kliniken. Ein derzeit im Bau befindliches Großprojekt ist die Healthcare City in Dubai. Damit möchte die Stadt sich als Gesundheitszentrum der arabischen Welt profilieren, wobei auch Patienten vom indischen Subkontinent und anderen asiatischen Ländern als Zielgruppe betrachtet werden. Bis 2010

¹⁰⁷ Vgl. Wirth 1988, S. 69; Heard-Bey 1982, S. 263.

¹⁰⁸ Vgl. Cordes 1985, S. 258.

¹⁰⁹ Vgl. Scharfenort 2004, S. 90; *UAE Yearbook* 2005, S. 234.

¹¹⁰ Vgl. Nunan, Sharna, „New hotel training academy has links with top Swiss school“, in: *Gulf News*, 23.04.2001 (unter www.gulfnews.com, Stand 05.09.2006).

soll das 1,8 Mrd. \$-Projekt nach einer Bauzeit von sieben Jahren fertiggestellt sein und ein großes Gebiet auf der südlichen Creekseite in der Nähe der Al Garhoud Brücke einnehmen. Zu den verschiedenen Bereichen der Healthcare City gehören unter anderem eine Schule für Klinikpersonal, ein Forschungsinstitut und ein Wellness-Bereich. Insgesamt werden 350 spezialisierte Krankenhäuser und Labors errichtet.¹¹¹

Schon 1946 wurde die erste Bankfiliale in Dubai eröffnet, doch dauerte es noch zwanzig Jahre, bis die emiratseigene National Bank of Dubai gegründet wurde.¹¹² Stetig nahm seitdem der Bankensektor an Volumen und Wichtigkeit zu: in den ersten Jahren bildete vor allem der Goldhandel einen Anreiz, später zogen sich zahlreiche bis dato im Libanon ansässige Banken wegen des Bürgerkriegs von dort zurück und ließen sich in Dubai nieder. Seit etwa fünfzehn Jahren entwickelt sich der Bankensektor zuverlässig im zweistelligen Bereich und trägt ca. 10 % zum Bruttoinlandsprodukt Dubais bei.¹¹³ An die Erfolgsgeschichte des Bankenplatzes Dubai anknüpfend, konnte im November 2005 das Dubai International Financial Centre eröffnet werden, mit dem sich die Stadt als international anerkannter Standort für Banken und Finanzen zu etablieren beabsichtigt.¹¹⁴

Auch das staatliche Telekommunikationswesen in Dubai ist auf dem neuesten Stand der Technik und übertrifft selbst westliche Standards. Heute versorgt das Telefonnetz auch im Mobilfunk flächendeckend alle Bewohner des Emirates.

Freizeiteinrichtungen und Parks wurden verstärkt Ende der 1980er Jahre eingerichtet, als die Finanzen entsprechend und der Bedarf deutlich geworden war.¹¹⁵ In den 1960ern existierten keine Sport- oder öffentliche Grünanlagen, und noch 1988 wurden die öffentlichen Parks folgendermaßen beschrieben:

¹¹¹ Vgl. Wenig 2006, S. 57.

¹¹² Vgl. Gabriel 1987, S. 141.

¹¹³ Vgl. *Nahostjahrbücher* 1990-2004. Zu Beginn der 1990er Jahre war der Bankensektor jedoch empfindlich eingebrochen. Zum einen wirkte sich der erste Golfkrieg negativ aus, zum anderen wurde der Bankenplatz VAE überschattet, als eine Bank schließen musste, an der die Herrscherfamilie Anteile von 70 % gehalten hatte (Vgl. *Nahostjahrbuch* 1991, S. 69).

¹¹⁴ Vgl. Riepe, *DIFC*, 2006, S. 52. Das erste Gebäude, „The Gate“, im Dubai International Financial Centre wurde Mitte 2005 bezogen. Im September des gleichen Jahres öffnete die Dubai International Financial Exchange, also die Börse, mit Sitz im Finanzzentrum. Nach Fertigstellung des Areals können etwa 100.000 Angestellte in den Banken und Finanzfachbetrieben arbeiten (Vgl. Ohe, *The Hub*, 2005, S. 59).

¹¹⁵ Vgl. Gabriel 1987, S. 116.

„Auch diese bescheidenen Parks sind allerdings nicht lückenlos mit Rasen oder Pflanzen bedeckt. Oft überwiegen gepflasterte Wege, Plattenbelag und betonierte Flächen; bepflanzt sind nur einige mit Erde gefüllte große Kübel oder Schalen. So spürt man allenthalben, dass Bewässerungswasser für öffentliche Gärten und Parks knapp und teuer ist. Die nüchtern kalkulierenden Kaufleute von Dubai würden es als unnötigen Aufwand, ja als Verschwendung ansehen, große öffentliche Garten- und Parkanlagen mit entsalztem Meerwasser zu bewässern, wie das Kuwait und einige große Städte in Saudi-Arabien tun.“¹¹⁶

Heute ist die Stadt ausreichend mit Grünflächen versorgt, die zum Großteil mit gereinigtem Abwasser bewässert werden. Die wichtigsten Parkanlagen, für jedermann offen, nehmen große Flächen ein und werden insbesondere am Freitag, also dem Wochenende in islamischen Ländern, gerne besucht. Auch in den Freizeitanlagen der Stadt verbringen die Bewohner viel Zeit: so sind beispielsweise das Wonderland im Creek Park oder auch das Al Nasr Leisureland mit dem Sports and Motor Club, die in den 1980er Jahren angelegt wurden, stark frequentiert.¹¹⁷ Attraktionen des 21. Jahrhunderts wie der Wild Wadi Waterpark am Strand von Jumeirah komplettieren das Angebot.

Ein Prestigeprojekt, das jeglichen bisherigen Rahmen in puncto Freizeitanlagen weltweit sprengt, ist das Dubailand. Die Bauarbeiten für das Mammutprojekt haben bereits 2004 begonnen. Nach seiner Fertigstellung, die für 2020 avisiert ist, wird Dubailand zusammen mit der Sports City (4,6 km²) rund 200 km² Grundfläche besitzen.¹¹⁸ Die einzelnen Projektabschnitte sind von verschiedenen Investoren zu realisieren, wobei insgesamt Entwicklungs- und Baukosten von geschätzten 7,4 Mrd. Euro entstehen werden – 2 Mrd. davon alleine für den Vergnügungs- und Themenpark. Pro Tag soll dieser Bereich 200.000 Besucher anziehen.¹¹⁹ Dubailand soll flächenmäßig doppelt so groß werden wie Disneyland in den USA, in sechs Themenbereiche unterteilt sein, und wird als wichtiges Projekt im Rahmen der Tourismusentwicklung gehandhabt. In unmittelbarer Nähe des Freizeitparks wird auch ein Urlaubsresort mit 500 Zimmern geplant.¹²⁰ Fast bescheiden nimmt sich dagegen die Planung für das „Culture Village“, ein Kultur- und Lifestyleviertel am Meeresarm, aus. Für 50 Mio. AED sind Museen und Ausstellungshallen, Marktzeilen und ein Amphitheater geplant.¹²¹

¹¹⁶ Wirth 1988, S. 72.

¹¹⁷ Vgl. Ebenda, S. 73.

¹¹⁸ Für die Dubai Sports City hat das Hamburger Architektenteam gmp im Frühjahr 2004 den Zuschlag für die Entwicklung von vier Sportstadien (Cricket, Rugby/Fußball, Hockey, Arena für Sport und Konzerte) erhalten. Darunter wird das größte Stadion der Emirate, für 65.000 Besucher, sein und das bisher größte in Abu Dhabi ablösen (Vgl. Mautner, *Vier Stadien*, 2005, S. 78).

¹¹⁹ Vgl. Leykam 2005, S. 6.

¹²⁰ Vgl. Scharfenort 2004, S. 128-129.

¹²¹ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 03/06, S. 89.

Industriesektor

Erst ab den 1960er Jahren kann in Dubai von einem industriellen Sektor die Rede sein. Vorher beschränkte sich dieser Zweig auf handwerkliche und gewerbliche Branchen wie Schneidereien, *dhow*werften und Zubehör für den Fischfang. Die Erdölindustrie und deren Zulieferer brachten die ersten Industriebetriebe in die Stadt. Ein Sektor, der bedeutsam auch für die Wirtschaft des Emirates wurde, hatte seine Wurzeln Mitte der 70er Jahre in der Gründung des Industriegebietes in Jebel Ali, das damals noch mehr als 30 Kilometer südlich der Stadt in der Wüste lag und heute direkt an die neuen südlichen Stadtviertel anraint. Der damalige Herrscher, Scheich Rashid, beschloss die Ausweisung des Gebietes für Industrieunternehmen im Jahr 1975. Die Aluminiumhütte, 1979 in Betrieb genommen, entwickelte sich zu einem Erfolgsunternehmen, das heute in vergrößerter Form besteht.¹²² Seit den 90er Jahren wurde der sekundäre Sektor um verschiedene Branchen erweitert und trägt konstant rund 60 % zum Bruttoinlandsprodukt bei.¹²³

Häfen Dubais und Flughäfen

Die Hafenanlagen spielten seit jeher eine wichtige Rolle in der Geschichte und Wirtschaft Dubais. Dies hat sich bis heute nicht verändert. Die Häfen wurden in Umfang und Kapazitäten vergrößert und auf die Erfordernisse des 21. Jahrhunderts ausgerichtet. Sie stellen einen nicht zu unterschätzenden Faktor für die lokale Wirtschaft dar.

Creek Hafen

Seit den 1970er Jahren, nach der zweiten Ausbaustufe des Creek, bildet der Hafen einen verlässlichen Anlaufpunkt für Waren und Güter aller Art, auch für den noch immer existierenden traditionellen Handel der Stadt.

Heute nimmt der Hafen im Creek für die Stadt jedoch eine untergeordnete Bedeutung ein, da keine modernen Schiffe mehr einfahren. Vor allem *dhow*s steuern den Creek an, es befindet sich dort auch noch eine Werft, die Reparaturen der Schiffe durchführt.

Hamriya Port

Hamriya Port an der Grenze zu Sharjah öffnete Ende der 1970er Jahre und diente damals hauptsächlich zur Entlastung des Creekhafens. Er ist auch heute noch gut ausgelastet, denn vorteilhaft ist seine direkte Nachbarschaft zum Hamriya Market, einem Großmarkt für frische

¹²² Vgl. Wirth 1988, S. 73-74; Scharfenort 2004, S. 71.

¹²³ Vgl. *Nahostjahrbücher* 1990-2005.

Lebensmittel wie Obst und Gemüse, der erst vom neuen Fruit and Vegetable Markt am Stadtrand zu Beginn des neuen Jahrtausends Konkurrenz bekommen hat.¹²⁴

Port Rashid

Der Bau Port Rashids wurde vom Herrscher mit besonderem Nachdruck vorangetrieben, da er voraussah, dass die Kapazitäten des Creekhafens dem zunehmenden Volumen des Frachtguts, vor allem aber der Belieferung der Ölzulieferunternehmen, nicht mehr lange entsprechen konnten. Der Bau des modernen Tiefseehafens Port Rashid begann 1968, zwei Jahre später konnten die ersten zwei Anlegestellen in Betrieb genommen werden. Noch während des Baus hatte der Scheich aber beschlossen, den Hafen zu vergrößern: 1972 war der Hafen statt mit 4 dann mit 15 Plätzen und einem separaten Anlegeplatz für Mineralölprodukte einsatzbereit; heute ist dank einer weiteren Vergrößerung im Hafen Platz für 30 Schiffe und einen gesonderten Bereich für Container.¹²⁵

Auf dem Gelände des Hafens konnte im Frühjahr 2001 auch das erste Kreuzfahrtschiff-Terminal des Arabischen Golfes eingeweiht werden. Im Rahmen der boomenden Tourismusbranche in Dubai – und insbesondere hinsichtlich der Fokussierung auf den Luxustourismus – nimmt diese Anlage eine wichtige Position ein und erwies sich bereits in den ersten Jahren ihres Bestehens als gelungenes Projekt: im Jahr 2005 legten 16 Kreuzfahrtschiffe an, was zugleich eine Steigerung der Passagierzahlen um 33 % gegenüber 2004 mit sich brachte.¹²⁶ Die Passagiere sorgen durch Landgänge für zusätzliche Einkünfte bei den ortsansässigen Tourismusunternehmen. Aufgrund der Finanzkraft dieser generell gut situierten Klientel erhält auch der Einzelhandel im gehobenen Preissegment in der Stadt einen zusätzlichen Impuls.

Ab Ende Oktober 2005 wurde temporär ein eigenes Kreuzfahrtschiff für Dubai, die MV Orient Queen, die zur Flotte der Abou Merhi Cruises mit Sitz in Libanon gehört, gechartert. Im Rahmen von Drei- und Viertagesausflügen konnten bis Mai 2006 von Dubai aus mit diesem Kreuzfahrtschiff Bahrain, Katar und der Oman besucht werden.¹²⁷

¹²⁴ Vgl. Wirth 1988, S. 92-95; Jose, C. L., "Plans completed for new vegetable and fruit market", in: *Gulf News*, 08.04.2001 (unter www.gulfnews.com, Stand 05.09.2006).

¹²⁵ Mitte der 1970er Jahre mussten die Schiffe, bedingt durch einen enormen Anstieg der Bautätigkeit und dadurch einen Anstieg des Umfangs der importierten Baumaterialien bis zu drei Monate Wartezeit in Kauf nehmen, um die Waren löschen zu können. Nach den Jahren des Baubooms verringerte sich die Auslastung des Hafens (laut Hafenbehörde 1988 um 25 %; vgl. Wirth 1988, S. 88, 95-96).

¹²⁶ Vgl. Scharfenort 2004, S. 63; *UAE Yearbook* 2006, S. 158.

¹²⁷ Vgl. Riepe, *Orient Queen*, 2006, S. 20.

Mina Jebel Ali

Im Jahre 1972 beschloss der Herrscher, einen weiteren Hafen mit angeschlossenem Industriegebiet bauen zu lassen: 35 Kilometer südlich der Stadt wurde dann 1976, nahe dem Dorf Jebel Ali, mit den Bauarbeiten des gleichnamigen Hafens begonnen. 1982 wurde der Bau abgeschlossen. Der Hafen sollte in erster Linie die in unmittelbarer Nähe liegenden Industriegebiete bedienen, doch wurde er zunächst nur zögerlich von Firmen und Industrieunternehmen angenommen: daher wurde das Gebiet rund um den Hafen 1985 zur Freihandelszone erklärt um die Attraktivität zu steigern. Bis 1988 ließen sich DUBAL, eine Aluminiumhütte mit angeschlossener Meerwasserentsalzungsanlage, DUCAB, eine Kabelfabrik, sowie ein Kraftwerk und eine Schmierölfabrik nieder.¹²⁸ Heute ist dieser größte künstlich angelegte Hafen der Welt umgeben von einer florierenden Freihandelszone, in der sich mehr als 5.500 internationale Firmen angesiedelt haben und die konstant erweitert wird.¹²⁹

Dubai konnte sich unter anderem durch den Hafen Jebel Ali als internationale Handelsdrehscheibe zwischen Fernost und den Märkten der westlichen Welt etablieren.

Dubai International Airport

Auch wenn die Anfänge des Flughafens in Dubai zurückgehen auf das Jahr 1959, so konnte ein erstes richtiges Terminal, entworfen von den britischen Architekten Page und Broughton, erst 1971 eingeweiht werden. Es war der erste Flughafen im Nahen Osten, der Jumbo Jets abfertigen konnte.¹³⁰ Zwischenzeitlich hatte sich die Nachfrage nach Zwischenstops in Dubai auch enorm vergrößert: Fluggesellschaften wechselten hier ihre Crews aus, Geschäftsleute wickelten in der Stadt Geschäfte ab.

Hatte die British Overseas Airways Cooperations Anfang der 1960er Jahre noch Bedenken, ob sich der Zwischenstop in Dubai lohnen würde und sich von Scheich Rashid garantieren lassen, dass ein gewisses Kontingent an Sitzplätzen ausgehend von Dubai immer vergeben sein würde, so stellte sich bald heraus, dass diese Kapazitäten nicht einmal ausreichend waren. Andere Fluggesellschaften folgten und beantragten Mitte des Jahrzehnts Landeerlaubnisse. Es zeichnete sich ab, dass ein Ausbau des Flughafens lohnenswert sein

¹²⁸ Vgl. Wirth 1988, S. 96-98.

¹²⁹ Vgl. Scharfenort 2004, S. 85; www.jafz.co.ae/jafza/content/section_1.aspx (Stand 05.09.2006).

¹³⁰ Im Jahr 1967 betrug die Passagierzahl 31.000, 1974 waren es bereits 243.000 (Vgl. Browne, *Dubai*, 1977, S. 389).

würde.¹³¹ Im Jahr der Eröffnung des neuen Abfertigungsgebäudes, 1971, wurde das Department of Civil Aviation gegründet.¹³²

1985 gründete Scheich Ahmed bin Saeed al Maktoum die Fluggesellschaft Emirates Airlines, die inzwischen mehr als 80 Ziele weltweit anfliegt.¹³³ Da die Fluggesellschaft ihre Kapazitäten um mindestens 45 Airbus des Typs A 380 erweitern wird, wurde auch ein Erweiterungsbau (Terminal 3) des Dubai International Airport für 4,2 Mrd. \$ beschlossen. Er umfasst neben dem neuen Terminal zwei Abflughallen und neue Bereiche für den Frachtgutumschlag in einem Mega Cargo Terminal, wo auch die Schaffung einer weiteren Freihandelszone neben dem Dubai Cargo Village geplant ist. Pro Jahr können mit den neuen Einrichtungen in der Zukunft bis zu 70 Mio. Passagiere abgefertigt werden.¹³⁴ Die Passagierzahlen des Flughafens, die – vom Golfkriegsjahr 1991 abgesehen – jedes Jahr mehrstellige Steigerungsraten verzeichnen, beliefen sich im ersten Halbjahr 2005 bereits auf knapp 12 Mio.¹³⁵ Ein Aushängeschild des Dubai International Airports ist auch die Dubai Duty Free Zone, die sich ebenfalls großer Umsatzsteigerungen erfreut und vielfach prämiert wurde.

Jebel Ali International Airport

In naher Zukunft wird der innerstädtische Flughafen Dubais eine dringend notwendige Entlastung erfahren: Schon 2007 soll die erste Bauphase (Kosten 547 Mio. \$) des Jebel Ali International Airport, oder auch „Dubai World Central International Airport“ genannt, der in seiner endgültigen Form sechs Start- und Landebahnen und einen interkontinentalen Runway erhalten soll, mit Straßenanbindung, Passagiergebäude und Luftfrachtterminal eröffnet werden. Er liegt in der Nähe des Jebel Ali Hafens und der dortigen Freihandelszone. Nach der Fertigstellung sollen dort einmal 120 Mio. Passagiere pro Jahr abgefertigt sowie 12 Mio. Tonnen Luftfracht umgeschlagen werden und bis zu 370 Maschinen des Typs A 380 parken können.¹³⁶ Der Bau dieses neuen und größten Flughafens der Welt, begonnen im Februar 2005, wurde um etwa fünf Jahre vorgezogen, da der Dubai International Airport dem jährlichen Zuwachs im Luftfrachtsektor zwischen 20 und 30 % nicht mehr entsprechen kann.¹³⁷ Auch die Nähe zum Hafen Jebel Ali wird sich vorteilhaft auswirken: so kann die

¹³¹ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 260; Gabriel 1987, S. 187.

¹³² Vgl. Scharfenort 2004, S. 66.

¹³³ Vgl. *Enterprise Dubai*, Nr. 39, Februar-April 2005, S. 10.

¹³⁴ Vgl. Hermann 2004, S. 44.

¹³⁵ Vgl. *UAE Yearbook* 2006, S. 160.

¹³⁶ Die Zahlen differieren in den Quellen: bisweilen ist auch von 150 Mio. Passagieren pro Jahr die Rede (Vgl. Riepe, *Logistikzentrum*, 2006, S. 66).

¹³⁷ Vgl. Riepe, *Logistikzentrum*, 2006, S. 66; *Enterprise Dubai*, Nr. 39, Februar-April 2005, S. 5.

multimodale Logistikkette zwischen See- und Luftfracht noch einfacher abgewickelt werden, insbesondere, da zu erwarten ist, dass sich Logistikfirmen in der planmäßig Ende 2007 zu eröffnenden Dubai Logistics City ansiedeln werden.¹³⁸

Heute ist Dubai eine moderne Stadt mit gut ausgebauter Infrastruktur, Versorgung auf dem neuesten Stand und hervorragender Anbindung an internationale Märkte – sowohl wirtschaftlich als auch verkehrstechnisch. Damit dies auch zukünftig so bleibt, das Emirat sich auch weiterhin zeitgemäß entwickeln kann und zugleich eine weitgehende Unabhängigkeit von der Erdölindustrie erlangt, wurde ein Katalog mit Plänen und Projekten erstellt, anhand dessen der Ausbau im 21. Jahrhundert vorgenommen werden soll. Dabei spielt eine entscheidende Rolle, dass die wirtschaftlichen Bestrebungen in erster Linie die Sektoren Handel und Tourismus, aber auch Logistik, Kommunikations- und Informationstechnologie, Transport und industrielle Produktion betreffen. Die Erdölbranche taucht nicht mehr auf.

In den Jahren 1996 bis 2000 wurde der Strategic Development Plan (SDP) realisiert, der im Rahmen der langfristig angelegten Development Vision erstellt worden war. Ersterer beinhaltet vor allem einen Handlungsrahmen für die Geschäftsbedingungen, den Arbeitsmarkt Dubais unter besonderer Rücksichtnahme auf dessen „Emiratisierung“, das heißt die vorrangige Einbindung der Einheimischen in die Wirtschaft, zudem die Erweiterung und den Ausbau des Handels, die Verbesserung der Infrastruktur unter anderem im Hinblick auf den Tourismus, die Zunahme der Industrieproduktion sowie des Dienstleistungsbereichs.¹³⁹

Als voraussichtliches Ende der Development Vision wird das Jahr 2030 angegeben. Deren langfristige Zielsetzungen sind unter anderem die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Bewohner Dubais, wobei das weitere, gegebenenfalls auch überproportionale Wachstum der Bevölkerung abgedeckt werden soll, das Einbinden der indigenen Bevölkerung in den Arbeitsmarkt sowohl im öffentlichen wie im privaten Wirtschaftssektor, zudem die Strukturierung und Planung des Verkehrs durch verschiedene Projekte zur Behebung von neuralgischen Punkten, der Anbindung neuer Stadtteile und der Schaffung neuer Transportmittel, vor allem im Bereich des ÖPNV. Ein weiterer

¹³⁸ Vgl. Siegmund 2005, S. 6; Riepe, *Logistikzentrum*, 2006, S. 66.

¹³⁹ Vgl. Scharfenort 2004, S. 96.

Programmpunkt, der sukzessive realisiert wird, betrifft die Anlage von Parkanlagen und Grünflächen in der Stadt.¹⁴⁰

Schon seit den Entwicklungsjahren nach den ersten Erdölexporten verlief der Aufbau der Stadt geregelt und wurde anhand der frühen Development Plans von John R. Harris' Büro vorgenommen. Die neueren Planungen wie die Development Vision machen deutlich, dass auch im 21. Jahrhundert im Emirat nichts den Zufall überlassen werden soll und dass man klare Richtlinien und Zielsetzungen vorgegeben hat, die es auf dem Weg zu einem international anerkannten Wirtschaftszentrum mit den unterschiedlichsten ökonomischen Sparten einzuhalten gilt. Die bisherigen Erfolge und der finanzielle Rückhalt Dubais lassen wenig Zweifel an der Durchsetzbarkeit der Pläne aufkommen. Art und Umfang der zahlreichen neuen Projekte, die weiter unten im Überblick besprochen werden, verdeutlichen die Ernsthaftigkeit dieser Zukunftsvision.

2.2.c. Demographische Entwicklung

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts lebten in der kleinen Stadt am Meer um die 11.000 Menschen, bis Ende der 1930er Jahre hatte sich die Anzahl fast verdoppelt. Die erste ordentliche Volkszählung 1968 ergab eine Bewohnerzahl von knapp 60.000 Menschen und auch in den Jahren danach hat die Einwohnerzahl der Stadt Dubai konstant zugenommen.¹⁴¹ Heute leben dort ca. 1,5 Mio. Menschen – fast ein Drittel der Gesamtbevölkerung der VAE. Nur die Stadt Abu Dhabi hat mit über 1,7 Mio. Einwohnern eine höhere Einwohnerzahl.¹⁴² Damit hat die Stadt Dubai zwischen 1975 und 2000 einen Bevölkerungszuwachs von 470 % verzeichnet.¹⁴³

Die Zunahme liegt zum einen begründet in der hohen natürlichen Wachstumsrate, da das Gesundheitswesen in den zurückliegenden fünf Jahrzehnten ständig verbessert wurde, was auch eine höhere Lebenserwartung mit sich brachte. Wurden Männer im Zeitraum zwischen 1970 und 1975 durchschnittlich etwa 60 Jahre alt und Frauen 64,4 Jahre, so erhöhte sich dies zwischen 1990 und 1995 jeweils um fast 10 Jahre (Männer 69,8, Frauen 74,1 Jahre).¹⁴⁴

¹⁴⁰ Vgl. Ebenda, S. 96-109.

¹⁴¹ Vgl. Gabriel 1987, S. 216. Erst seit Beginn der 1970er Jahre gibt es Statistiken über die Bevölkerungszahl, die in regelmäßigem Turnus erstellt werden.

¹⁴² Vgl. UAE Yearbook 2006, S. 344.

¹⁴³ Vgl. Scharfenort 2004, S. 101.

¹⁴⁴ Vgl. Länderbericht Vereinigte Arabische Emirate 1996, S. 17.

Zum anderen ist die starke Zuwanderung von Gastarbeitern, vor allem Männern, als Grund für den Bevölkerungszuwachs anzuführen. Diese kamen in den ersten Jahren des Wirtschaftsaufschwungs nach den ersten Ölexporten ins Land und arbeiteten mit am Aufbau des Landes.¹⁴⁵ In den Folgejahren wurden, einhergehend mit der Diversifizierung der Wirtschaft Dubais, nicht nur in der Erdölbranche und deren Umfeld Arbeitskräfte benötigt, sondern auch in neu geschaffenen Zweigen, etwa im Dienstleistungssektor und im Tourismus. Neue Wohnungsbau- und Siedlungsprojekte, beispielsweise in der Jumeirah Beach Residence, ganze neue Stadtviertel in der Wüste oder auf den künstlich angelegten Palmeninseln, lassen die Einwohnerzahl Dubais weiter anwachsen: alleine die Palm Deira soll eine eigene Stadt für 500.000 Menschen bilden.¹⁴⁶

Den Großteil der Bevölkerung stellen dabei bei weitem die Gastarbeiter dar: insgesamt mehr als 80 %.¹⁴⁷

Obwohl der Anteil an Ausländern in Dubai immer schon recht hoch war und bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts etwa 50 % der Einwohner ursprünglich keine *locals* waren, wiesen diese jedoch eine normal gewachsene Alters- und Geschlechtsstruktur auf. Darunter ist zu verstehen, dass der Anteil der männlichen und weiblichen Bewohner in etwa ausgeglichen und der Großteil der Bevölkerung zwischen 25 und 60 Jahre alt war. Ab den Entwicklungsjahren wanderte eine sehr große Anzahl männlicher Gastarbeitern im Alter zwischen 20 und 40 Jahren ein.¹⁴⁸ Sie machen auch heute den Großteil der Bevölkerung aus, was unter anderem in der strengen Einwanderungspolitik der VAE begründet liegt: Nur Gastarbeiter, deren Verdienst über einer Mindestgrenze – heute sind dies 4.000 AED pro Monat – liegt, dürfen ihre Familien nachreisen lassen.¹⁴⁹ Da jedoch zahlreiche Arbeiter Gehälter weit unterhalb dieser Grenze verdienen, vor allem in der sehr niedrig entlohnten Baubranche, leben sie mit Kollegen zusammen in vom Arbeitgeber gestellten Unterkünften ohne ihre Familien. Das Stadtbild verdeutlicht die Situation: auf der Straße und im Geschäftsleben sind Männer asiatischer Herkunft stark in der Überzahl. Sie übernehmen auch Tätigkeiten, die in anderen Ländern typische Frauenberufe sind, zum Beispiel Zimmermädchen in Hotels. Bei Verlust des Arbeitsplatzes müssen die Ausländer das Land verlassen, da mit dem Arbeitgeber auch der Sponsor gegenüber dem Staat wegfällt, den jeder Ausländer haben muss. Arbeitslose Ausländer werden offiziell nicht geduldet, illegale

¹⁴⁵ Vgl. Gabriel 1987, S. 76-77.

¹⁴⁶ Vgl. Recker, *Nakheel*, 2006, S. 79.

¹⁴⁷ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 04/06, S. 57.

¹⁴⁸ Vgl. Gabriel 1987, S. 77.

¹⁴⁹ Vgl. *Nahostjahrbuch* 1994, S. 71.

Zuwanderung wird streng verfolgt: im Jahr 2002 wurden ca. 300.000 Illegale abgeschoben, an den Küsten gibt es ein Radarsystem zur Ortung illegaler Einwanderer.

Die nicht legale Einreise nach Dubai beziehungsweise in die VAE generell ist und bleibt ein Problem: trotz der Versuche der Regierung, die Einheimischen im Rahmen des „Emiratisierungsprogramms“ in den Arbeitsmarkt zu integrieren, waren im Jahr 1996 90 % der Beschäftigten Ausländer. Von diesen wiederum war ein Großteil illegal ins Land eingereist.¹⁵⁰

Durch die „Emiratisierung“, die 1997 von der Regierung initiiert wurde, soll die Arbeitslosigkeit unter den Einheimischen verringert werden und beispielsweise die Quote der *locals* im Staatsdienst, vor allem in der Verwaltung, auf 90 % gesteigert werden. Doch auch im ökonomischen und im Finanzsektor wird seit 2002 angestrebt, den Anteil der Einheimischen innerhalb von 5 Jahren auf 80 % zu erhöhen, im Bereich Recht und Technik auf 60 %. Bis 2009 sollen drei Viertel des Lehrpersonals *locals* sein, und auch mehr als die Hälfte der Angestellten im medizinischen und religiösen Dienst.¹⁵¹

Dass das Ungleichgewicht zwischen Ausländern, die in der Überzahl einem anderen, also nicht muslimisch geprägten, Kulturkreis entstammen, und den Einheimischen Probleme mit sich bringt, wurde längst erkannt, doch bleibt es schwierig, eine Lösung zu finden. Asiaten wurden und werden bevorzugt als Gastarbeiter beschäftigt, da sie kaum Wert auf Integration legen und mehr oder weniger isoliert von der übrigen Bevölkerung leben, kein Interesse für die politischen Entscheidungen des Landes zeigen und wenig anspruchsvoll sind, also die Innenpolitik des Landes wenig belasten. Auch bei arabischen Gastarbeitern wird differenziert: so werden gerne Ägypter beschäftigt, da sie sich nicht für die Politik des Gastlandes interessieren wie dies etwa andere Araber tun.¹⁵² Doch die Herkunft der Gastarbeiter kann nur bis zu einem gewissen Grad eine Rolle spielen. Bei einem autochthonen Anteil der Bevölkerung von weniger als 20 % sind auf lange Sicht Schwierigkeiten wie Überfremdung, Gefährdung der inneren Sicherheit und Stabilität unvermeidbar. Zudem ist die Souveränität eines Staates einfacher in Frage zu stellen, wenn die Zahl der Einheimischen dermaßen gering ist.¹⁵³

Die Regierung der VAE hat seit Mitte der 1990er Jahre Instrumente ergriffen, um das Gleichgewicht zwischen *locals* und Ausländern ansatzweise auszubalancieren: so wurden

¹⁵⁰ Vgl. *Nahostjahrbuch* 1996, S. 70.

¹⁵¹ Vgl. Samonig 2001, S. 86; *Nahostjahrbuch* 2002, S. 78.

¹⁵² Vgl. El-Shaghi 1985, S. 204-205.

¹⁵³ Vgl. *Nahostjahrbuch* 2001, S. 77.

etwa Banken verpflichtet, den Einheimischen Kredite zu günstigen Konditionen zu gewähren, um die Heirat und Familiengründung mit einer einheimischen Frau zu ermöglichen.¹⁵⁴ Doch trotz aller staatlichen Bemühungen, den Anteil der Autochthonen an der Bevölkerung zu erhöhen, wird dieser Faktor bis auf weiteres ein Politikum bleiben.

Durch die fortschreitende Diversifizierung der Wirtschaft in Dubai wird sich auch zukünftig der Trend zu noch mehr ausländischen Arbeitskräften verstärken – schon alleine deshalb, weil dabei auch viele neue Arbeitsplätze geschaffen werden, die rein quantitativ von den *locals* nicht besetzt werden können. Vor allem im Bereich des Tourismus, einer der Hauptwachstumsbranchen des Emirates, werden noch zahlreiche Ausländer beschäftigt werden. Für die einfacheren Arbeiten in den Hotels wie Zimmermädchen oder als Servicekräfte, aber auch bis in die Managementetagen werden durchweg Gastarbeiter eingestellt.¹⁵⁵

Das demographische Problem in Dubai und in den VAE insgesamt muss über kurz oder lang behandelt werden. Insbesondere wird sich dabei die Regierung der Frage stellen müssen, ob sich der Status zahlreicher Gastarbeiter weiter auf diesem niedrigen Niveau halten lässt. Im Herbst 2005 gab es zum ersten Mal in der Geschichte Dubais einen Streik ausländischer Bauarbeiter, nachdem sie monatelang keinen Lohn ausbezahlt bekommen hatten. Dies ist ein Indiz dafür, dass selbst die wenig anspruchsvollen und bescheidenen Asiaten nicht mehr alles hinnehmen, und dass auch das Arbeits- und Lohnsystem Dubais, das mehr oder weniger auf der Ausbeutung der ausländischen Arbeitskräfte basiert, neu überdacht werden muss.¹⁵⁶

2.2.d. Wirtschaftszweige des Emirats heute – Tourismus und Projekte der Zukunft

Zum einen will man sich in Dubai heute vorrangig gegen die Abhängigkeit von den Entwicklungen fremder Märkte, die die Ökonomie seit jeher bestimmten, schützen. Zum anderen aber spielt auch die Tatsache, dass die Ölvorräte wohl im kommenden Jahrzehnt

¹⁵⁴ Vgl. *Nahostjahrbuch* 1994, S. 71. Zudem gibt es heute den Marriage Fund mit Sitz in Abu Dhabi, der Hochzeiten zwischen Einheimischen mit bis zu 60.000 AED unterstützt (Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 241). Eheschließungen sind in den VAE, ebenso wie in anderen arabischen Ländern, für den Bräutigam oftmals sehr kostspielig, da für die Frau ein „Brautpreis“ – eine Art Mitgift, die die Familie des Bräutigams aufzubringen hat und die der Frau ausgehändigt wird – ausgehandelt wird, der, je nach Herkunft und Stand, sehr hoch ausfallen kann. Auch die Hochzeitsfeier wird sehr aufwendig ausgerichtet und oft mit mehreren hundert Gästen gefeiert. Diese Bräuche, die in nicht seltenen Fällen Familien an den Rande des Ruins getrieben haben, wurden in den VAE zumindest auf dem Papier eingeschränkt: „Zur Förderung von Heiraten unter den Inländern wurde am 29.9. ein Gesetz verabschiedet, das den exorbitanten Kosten für Brautpreis und Hochzeitsempfang einen Riegel vorschieben soll.“ (*Nahostjahrbuch* 1997, S. 70). Bei der Überschreitung des gesetzlich festgelegten Brautpreises von maximal 50.000 AED oder allzu aufwendigen Hochzeitsfeiern drohen dem Brautpaar Gefängnisstrafen oder Geldbußen bis zu 500.000 AED (Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 241).

¹⁵⁵ Vgl. Samonig 2001, S. 83-84.

¹⁵⁶ Vgl. *Gulf News* am 19.09.2005, O. A., „Striking workers block Shaikh Zayed Road“ (unter www.gulfnews.com, Stand 05.09.2006); Samonig 2001, S. 85.

versiegen werden, eine wichtige Rolle in den Bestrebungen zur Diversifizierung der Wirtschaft.

„Nach gründlicher Analyse des Erlösportfolios investierte man in Dubai deshalb Jahr für Jahr mehr als ein Drittel des Staatshaushaltes in die visionäre Ertragskraft der Zukunftsfelder: So verzeichnen der Tourismus, die Finanzbranche und der Handel durch die strategisch günstige Position als interkontinentaler Umschlagplatz mittlerweile dreistellige Zuwachsraten.“¹⁵⁷

Heute steht die Wirtschaft Dubais auf einem breiteren und gefächerten Fundament und wird kaum noch beeinflusst von den Einnahmen aus dem Erdölgeschäft.¹⁵⁸ Zum „bereinigten“ Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Jahres 2004, das heißt ohne Einkünfte aus der Mineralölindustrie, trugen allein die Einnahmen aus dem Dienstleistungsbereich 63 % bei. Die stärksten Posten des „bereinigten“ BIP sind für dieses Jahr angegeben mit Baugewerbe sowie Transport und Telekommunikation mit jeweils ca. 11 %, Groß- und Einzelhandel (15 %), und nochmals 11 % entfielen auf Immobilien- und Businessdienstleistungen. Den größten Anteil trug das Produktionsgewerbe bei (knapp 20 %).¹⁵⁹ Im Jahr 2005 verzeichnete die Wirtschaft des Emirates eine Wachstumsrate von 26,4 % gegenüber dem Vorjahr, wofür insbesondere Einnahmen aus dem Nicht-Ölsektor mit 18,4 % Steigerung verantwortlich waren.¹⁶⁰

Durch die Ausweisung zahlreicher Gebiete zu Freihandelszonen, so genannten Free Zones, stimulierte die Regierung Dubais seit den 1980er Jahren die Ansiedlung einer großen Anzahl internationaler Firmen. Noch heute ist die größte Free Zone jene am Hafen Jebel Ali, die bereits 1985 eröffnet wurde. In direkter Nähe des Dubai International Airports befinden sich die Airport Free Zone sowie das Dubai Flower Centre. Eine weitere Freihandelszone, die 2000 eingeweiht worden ist, ist die Dubai Technology and Media Free Zone, die die Media City, Internet City sowie das Knowledge Village zusammenfasst. Zahlreiche international anerkannte Unternehmen aus dem Nachrichten- und Mediensektor haben sich dort seit 2001 niedergelassen; die Internet City wurde zum Sitz renommierter Firmen aus dem kommunikations- und informationstechnologischen Bereich. Im dritten Abschnitt liegt der Schwerpunkt auf computergestützter Aus- und Weiterbildung.¹⁶¹ Weitere Freihandelszonen sind die 1998 angekündigte und im Jahr 2007 zu eröffnende Dubai Cars and Automotive

¹⁵⁷ Ries 2006, S. 55.

¹⁵⁸ Im Jahr 2003 machte der petrochemische Sektor noch knapp über 10 % des BIP aus; momentan beträgt der Anteil der Erdöleinnahmen am BIP noch ca. 7 %. Bis 2010 soll er auf 2,5 % gesunken sein und entsprechend den Planungen ab diesem Jahr nicht mehr zum BIP beitragen (Vgl. Scharfenort 2004, S. 83, 97; *Dubai Magazin*, Nr. 04/06, S. 57).

¹⁵⁹ Vgl. *UAE Yearbook* 2006, S. 73.

¹⁶⁰ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 04/06, S. 57.

¹⁶¹ Vgl. Scharfenort 2004, S. 87-90; *UAE Yearbook* 2005, S. 112.

Zone, wo Gebrauchtwagen gehandelt werden sowie die Free Zone für Edelmetalle an der Sheikh Zayed Road.¹⁶² Hierzu gehören der Gold & Diamond Park und das Dubai Metals and Commodities Centre.¹⁶³

Da die Free Zones in Dubai bisher alle erfolgreich eingeführt wurden und sich die Planungsziele in wirtschaftlicher Hinsicht erfüllten, erscheint es nur selbstverständlich, dass noch mehr Freihandelszonen ausgewiesen worden sind und sich in verschiedenen Entwicklungsphasen befinden.

Dubai Aid City nennt sich eine dieser neuen Freihandelszonen, die nahe Jebel Ali geplant ist und wo sich internationale Hilfsorganisationen niederlassen sollen, um schneller in Krisengebieten im Nahen Osten oder Asien sein zu können.¹⁶⁴ Der Mohammed bin Rashid Technology Park wird eine verschiedenen Technologien gewidmete Forschungszone sein: Meerwasserentsalzung, Biotechnik, petrochemische Forschung, pharmazeutische Projekte, Materialwissenschaften und Betriebe anderer ingenieurwissenschaftlicher Bereiche werden angesiedelt. Weitere geplante Freihandelszonen sind spezialisiert auf Ersatzteile von Autos, Import/Export von LKW und schwerem Gerät, die Textilbranche, Teppiche sowie Dienstleistungsunternehmen im Outsourcingsektor.¹⁶⁵

Doch nicht nur den Freihandelszonen gilt das Augenmerk der Planer in der Stadt. Zahlreiche Vorhaben sind im Entwicklungsstadium und können in den kommenden Jahren eröffnet werden. Sie alle tragen dazu bei, Dubai noch fester in der internationalen Handels-, Wirtschafts-, Finanz- und Tourismuslandkarte zu verankern.

Eines der ehrgeizigen Projekte ist die Dubai Silicon Oasis, die als Pendant des Silicon Valley des Nahen Ostens firmieren wird. Dort soll eine Hightechanlage für Erforschung, Entwicklung und Herstellung von Halbleiter- und Mikroelektronik auf einer Fläche von 600 Hektar entstehen, die in vier Phasen entwickelt wird. Die Bauarbeiten für Phase eins begannen in der ersten Jahreshälfte 2005.¹⁶⁶

Ein weiteres umfangreiches Vorhaben, das auch das Stadtbild Dubais nachhaltig beeinflussen wird, ist die Business Bay, in der sich die Nahost-Zentralen internationaler Betriebe ansiedeln sollen. Sie ist ein weiterer Stein auf dem Weg Dubais zum führenden internationalen

¹⁶² Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 03/06, S. 67.

¹⁶³ Vgl. Scharfenort 2004, S. 90-92; *UAE Yearbook* 2005, S. 112.

¹⁶⁴ Vgl. Ohe, *The Hub*, 2005, S. 59.

¹⁶⁵ Die geplanten Benennungen lauten Dubai Auto Parts City, Dubai Textile City, Heavy Equipment and Trucks Free Zone, Dubai Carpet Free Zone und Dubai Outsourcing Zone (Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 113; *Dubai Magazin*, Nr. 01/06, S. 51).

¹⁶⁶ Vgl. *Enterprise Dubai*, Nr. 39, Februar-April 2005, S. 3.

Wirtschafts- und Handelszentrum.¹⁶⁷ Befinden wird sie sich an einer neugeschaffenen Verlängerung des Creeks und soll eine Fläche von rund 6 km² einnehmen.¹⁶⁸

In ihrer unmittelbaren Nähe wird heute ein Projekt der Zukunft realisiert, das weltweit für Aufsehen sorgte und neue Maßstäbe setzen will: der Burj Dubai (zu deutsch: der Turm Dubais), geplant vom US-amerikanischen Architekturbüro Skidmore, Owings & Merrill, wird das höchste Gebäude der Welt, wobei die absolute Höhe noch geheim gehalten wird – um mögliche Konkurrenz auszuhebeln.¹⁶⁹ Der Turm ist kein monolithischer Einzelbau, sondern wird inmitten eines komplett neu zu errichtenden Stadtviertels mit der ebenfalls neuen Dubai Mall, dem größten Einkaufszentrum der Welt, gebaut: The Old Town, die Burj Residences und der Boulevard sind Wohnungsbau- und Freizeitprojekte, die das Areal zu einem neuen, vitalen Stadtviertel werden lassen, dessen Bewohner alles Notwendige in unmittelbarer Nähe vorfinden können. Weder für die Versorgung des täglichen Bedarfs noch für die Freizeitgestaltung muss der Anwohner sein Viertel verlassen und sich durch die verstopften Straßen kämpfen, gleiches gilt auch für die Gäste der Hotels, die im Burj Dubai und den anderen Bauabschnitten entstehen sollen.¹⁷⁰

Für gewöhnlich werden Projekte, die der Öffentlichkeit vorgestellt worden sind, in Dubai auch durchgeführt. Nur wenige der Planungen wurden danach wieder verworfen oder ausgestellt, wie etwa das „Hydropolis“ Unterwasserhotel, das vom Münchner Architekten Joachim Hauser entworfen worden und dessen Fertigstellung am südlichen Strand von Jumeirah für 2007 angedacht gewesen war.¹⁷¹ Die Frage, weshalb das Projekt noch nicht endgültig beschlossen wurde und immer noch verhandelt wird, konnte nicht eindeutig geklärt werden.¹⁷² Auch „The Pinnacle“, ein schlanker Wolkenkratzer, der auf dem Stamm der Palm Jumeirah realisiert werden sollte, wird nun dort nicht gebaut.¹⁷³

¹⁶⁷ Vgl. Ebenda, S. 3.

¹⁶⁸ Vgl. Ohe, *Business Bay*, 2005, S. 52. Die Kosten des Projektes werden auf 20-30 Mio. AED geschätzt (Vgl. *Enterprise Dubai*, Nr. 39, Februar-April 2005, S. 3).

¹⁶⁹ Es kursieren verschiedene Gerüchte über die Höhe des Turmes: 2003 vermutete man noch eine Höhe von 560 m (Vgl. Hermann 2003, S. 14). Von arabtech, einer der am Bau beteiligten Firmen, war die Höhe von 808 m zu erfahren (Persönliche Information von Uwe Hinrichs am 13.09.2005). Die Fundamente können wohl ein Gebäude von 950 m tragen (Vgl. Leykam 2005, S. 6).

¹⁷⁰ Vgl. Recker, *Burj Dubai*, 2005, S. 85-88. So verpflichtete sich auch der italienische Designer Armani, ein „6-Sterne“-Hotel und mehrere Apartments im Burj Dubai auszustatten.

¹⁷¹ Vgl. Burchard/Flesche 2005, S. 69.

¹⁷² Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 01/05, S. 80; Neuschäffer 2006, S. I. Gerüchten zufolge fanden sich keine Investoren, möglicherweise ist aber auch der Rückgang der Meereslinie in eben diesem Strandabschnitt um rund 150 m seit dem Bau der Palm Jumeirah verantwortlich für den Aufschub des Projektes.

¹⁷³ Ob und wo er tatsächlich errichtet wird, bleibt abzuwarten. Im Gespräch war Dubai Waterfront, das größte Projekt künstlicher Inseln. Die Höhe des Turms von 750 m ist zugleich sein Problem: man sprach von der größten Sonnenuhr aller Zeiten, die jeden Tag einen langen Schatten auf die Häuser in der Umgebung werfen

Die Expansionsbestrebungen beschränken sich aber nicht nur auf das Land, sondern erstrecken sich bis ins Meer. Geplant und bereits im Bau befindlich sind drei in die See vorgebaute, künstlich angelegte Inseln in Palmform: die mittlere, Palm Jumeirah, die südliche Palm Jebel Ali inmitten des Dubai Waterfront genannten Projektes, sowie das jüngste Vorhaben, die Palm Deira an der Grenze zu Sharjah. Zwischen letzterer und der Palm Jumeirah liegt The World: mehr als 300 künstlich angelegte Inseln in Länder- und Kontinentform, die die Weltkarte bilden. Umgeben ist The World, wie auch die Palmeninseln, von einer Wellenbrecherinsel.¹⁷⁴

Die drei Palmeninseln verlängern die Küstenlinie des Emirates um mehr als 360 Kilometer und werden mit Gebäuden unterschiedlicher Nutzungen bebaut: Villen und mehrstöckige Apartmenthäuser, Freizeit- und Unterhaltungsanlagen, Hotels, aber auch Büro- und Geschäftsräume entstehen neben Shoppingmalls. Im Jahre 2001 begannen die Arbeiten an der Inselanlage für die Palm Jumeirah nach vierjähriger Entwicklungszeit. Ein Jahr danach startete die Ausbaggerung in Jebel Ali und 2004 für Palm Deira. Die nächste und vorerst letzte Planung bedeutete eine enorme Vergrößerung der Palm Jebel Ali: Sie wird umgeben sein von Dubai Waterfront mitsamt der Madinat al Arab, einem weiteren Inselkomplex mit mehreren Bestandteilen. Aufgrund der Komplexität der Projekte und wegen ihrer bemerkenswerten Ausmaße werden die künstlichen Inseln kurz gesondert betrachtet.

Die Palm Jumeirah ist mit rund fünfeinhalb Kilometern Länge und gleicher Breite die kleinste der drei Inseln. Ihr Fertigstellungsdatum mitsamt Bebauung, Landschaftsgestaltung und infrastruktureller Erschließung war mit 2006 angegeben; zum Ende dieses Jahres sollten die ersten Bewohner in ihre Häuser einziehen.¹⁷⁵ Sie dient ganz der Entspannung, Ruhe und Freizeitgestaltung. Ein künstlicher Kanal wird den Stamm durchziehen. Auf der halbmondförmigen Wellenbrecherinsel bauen derzeit internationale Hotelkonzerne neue Luxusherbergen, um sie herum werden Tauchreviere angelegt.

Die Besonderheit der zweiten Palminsel ist die zweite Wellenbrecherinsel in Form arabischer Schriftzeichen, die vom Weltraum aus betrachtet ein Gedicht von Scheich Mohammed bin Rashid al Maktoum ergeben. Sie sind durch etwa 1000 einzelne, auf Pfählen im Meer

wird (Vgl. Recker, *Burj Dubai*, 2005, S. 88). Auf dem Stamm, der Erschließungsstraße zur Palm Jumeirah, wird stattdessen der "Trump Intl. Hotel & Tower" für 600 Mio. US-\$ erbaut.

¹⁷⁴ Der Bau der Inseln wird in drei Etappen vollzogen: zuerst werden lokal gebrochene Felsbrocken im Meer versenkt, verdichtet und mit Sand verfüllt; für die Palm Jumeirah wurden 80 Mio. m³ Material hierfür benötigt. Die zweite Etappe umfasst die Infrastruktureinrichtungen wie Brücken und Straßen, Wasser- und Elektrizitätsversorgung, Telekommunikationsleitungen, Hafenanlagen und Serviceeinrichtungen zur Wellenbrecherinsel, aber auch die Landschafts- und Wasserweggestaltung. Erst in der letzten Phase werden die Gebäude errichtet.

¹⁷⁵ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 04/06, S. 81. Der Bezug verzögerte sich jedoch um mehrere Monate.

stehende Villen, die sogenannten Waterhomes, dargestellt. Der Charakter dieser Insel wird eher der Unterhaltung, verschiedenen Aktivitäten und dem Entertainment gewidmet sein. Auf ihrem Stamm wird im Rahmen des Großprojekts „Sea Village“ der erste Wasserthemenpark der VAE mit einem Großaquarium und Delphinarium errichtet. Voraussichtlich werden die ersten Bewohner dort 2008 ihre neuen Domizile beziehen können.

Die Palm Jebel Ali ragt sieben Kilometer ins Meer hinaus und ist siebeneinhalb Kilometer breit, und damit halb so lang wie die Palm Deira mit 14 Kilometern, mit deren Fertigstellung aufgrund ihrer enormen Ausmaße erst im Jahre 2009 gerechnet wird. Mit dieser Anlage will die Stadt in Konkurrenz zu anderen, durch die maritime Nähe geprägte Städte wie Venedig oder Amsterdam treten.

Die drei Palmen werden mit rund 60 neuen Luxushotels internationaler Hotelketten, 12.000 Privatvillen und Waterhomes sowie etwa 10.000 Apartments bebaut.¹⁷⁶ Zudem sind die Hafenanlagen, der Wasserthemenpark, Gastronomie, Einkaufszeilen, Sporteinrichtungen verschiedenster Art und Freizeiteinrichtungen zu nennen, die den Inseln eine vitale Komponente geben.

Dubai Waterfront ist seit 2002 in Planung. Auch dort wird eine gemischte Nutzung von privatem Wohnen, Hotels, Einzelhandel, Büro- und Geschäftsräumlichkeiten und Industrie, aber auch Bildungs-, Kultur-, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen angestrebt. Dubai Waterfront wird zugleich die Mündung des Arabian Canals bilden, einem künstlich geschaffenen, zwölf Kilometer langen Kanal, der unter anderem den neuen Flughafen Jebel Ali umschließen wird.

Die Inseln sorgen seit ihrer Bekanntmachung weltweit für Aufsehen und vergrößerten den Bekanntheitsgrad des Emirats. Zudem ist es auf den Palminseln, in Dubai Waterfront sowie auf The World auch Ausländern gestattet, Immobilien und Grund zu erwerben, was eine Neuheit in dem Emirat bedeutete – und zugleich einen zusätzlichen Wirtschaftsfaktor.¹⁷⁷ Dass auch längerfristig großes internationales Interesse besteht, wurde erneut im Jahr 2005 bewiesen: die erste Phase der Madinat Al Arab, also eines Teils von Dubai Waterfront, wurde ausgewählten Investoren zum Kauf angeboten und war innerhalb weniger Tage ausverkauft.¹⁷⁸ So werden ausländisches Kapital und Investoren, aber auch die Bewohner, langfristig an Dubai gebunden. Das Risiko einer unvermittelten Abwanderung, wie es etwa im Fremdenverkehr besteht, ist so im Immobilienbereich vermindert worden.

¹⁷⁶ Die Zahlen der Informationsbroschüren von Nakheel widersprechen sich an verschiedenen Stellen. Die Rede ist zuweilen auch von 5.000 Apartments und 4.000 Villen.

¹⁷⁷ Siehe auch Kapitel 2.3. Grundrecht und Regulierung der Architektur.

¹⁷⁸ Vgl. Informationsblatt *Dubai Waterfront FAQs*, S. 2.

Deutlich ist, dass alle genannten Projekte und Freihandelszonen zur Diversifizierung der Wirtschaft des Emirates beitragen und die Abhängigkeit vom fossilen Brennstoff reduzieren. Die breite Streuung der Wirtschafts- und Handelsgüter in den Free Zones, hin zu Wissenschaftsparks, Industriegebieten, Finanzdistrikten und Freizeitanlagen zeigt auch, dass sich die Regierung nicht auf einen neuen Sektor beschränken möchte und kann – in der Vergangenheit hatte sich bereits erwiesen, dass eine solche einseitige Wirtschaft extrem anfällig ist für Störungen von außerhalb.

Der Tourismus als Wirtschaftsfaktor

Neben all den zukunftsweisenden spektakulären Vorhaben, die durch zunehmende Bekanntheit und Attraktivität des Landes sowohl mehr Wirtschaftskraft binden wie auch eine wachsende Zahl finanzkräftiger Bewohner langfristig ins Emirat ziehen sollen, baut man jedoch auch auf den Tourismus als verlässliche Einnahmequelle.

Die Geschichte des Fremdenverkehrs in den VAE begann nicht in Dubai, wo heute der Schwerpunkt dieses Wirtschaftssektors liegt, sondern im benachbarten Sharjah, wo in den 1970er Jahren die ersten rein für den Tourismus ausgelegten Hotels am Strand errichtet wurden.¹⁷⁹ In Ermangelung von Bodenschätzen setzte man auf die westlichen Besucher als Einnahmequelle.¹⁸⁰ Auch wurde von der dortigen Regierung das Touristenvisum ‚erfunden‘ und an westliche Touristen ausgegeben. So wurden die strengen Einwanderungsbestimmungen, die einen Sponsor prinzipiell auch für Touristen notwendig machen würden, mit dieser Regelung umgangen. Bis zu Beginn der 1980er Jahre war Sharjah das einzige Emirat, das eine Tourismuszentrale besaß.¹⁸¹ Im Jahr 1985, als die Regierung Sharjahs ein generelles Alkoholverbot aussprach, das sich auch auf die Hotels erstreckte, erlebte die Tourismusbranche dort einen jähen Einbruch.¹⁸² Die westlichen Touristen zogen ab dieser Zeit das Nachbaremirat Dubai vor. Seit Ende 1981 werden auch auf dem Flughafen in Dubai Touristenvisa ausgegeben, die einen Aufenthalt von 30 bis 60 Tagen ermöglichen, so dass hinsichtlich der Einreiseformalitäten kein Unterschied zwischen Dubai und Sharjah mehr besteht.¹⁸³

¹⁷⁹ Als Definition für Tourist wird die Empfehlung der World Tourism Organization angenommen : Demnach ist dieser „[...] ein Reisender, der mindestens eine Nacht in einem Hotel verbringt. Hierbei ist der Anlass der Reise (zum Beispiel Urlaub, Geschäft, private Angelegenheiten) oder die Herkunft des Reisenden (Inland oder Ausland) unerheblich.“, R. A. Chadwick zitiert nach van der Bunt 2003, S. 91.

¹⁸⁰ Vgl. Cordes 1985, S. 260.

¹⁸¹ Vgl. Witton 1981, S. 63.

¹⁸² Vgl. Zahlan 1989, S. 100.

¹⁸³ Vgl. Witton 1981, S. 64.

Zwar gab es schon 1981 kritische Stimmen hinsichtlich der zahlreichen Hotels:

„Hotel managers agree the area is saturated with luxury hotels: only visitors and expatriates benefit as competition has ensured excellent service.“¹⁸⁴

Und auch wurde damals schon in Frage gestellt, ob die Einheimischen sich mit dem jährlich wachsenden Zustrom von Touristen würden anfreunden können und ob einige Besucher,

„[...] who expect to see the Arabia of romantic fiction will be unhappy. They will stay in western-style hotels with European chefs and Filipino waiters; their taxi drivers are most likely to be Indian or Pakistani, and the only Arabs they are likely to see will keep a polite but reserved distance.“¹⁸⁵

Doch die Zahlen geben den Bestrebungen für eine wachsende Tourismusbranche recht. Die Geschichte hat erwiesen, dass jene Kritikpunkte keine Hemmnisse für diesen Wirtschaftszweig in Dubai darstellen. Ganz im Gegenteil: der Hotelmarkt hat sich seit den 1980er Jahren stark vergrößert, zugleich wurden die verfügbaren Sparten verfeinert, die Anzahl der Touristen nahm ständig zu.

Im Jahr 1987 wird die Anzahl der Hotels mit 37 beziffert, die 7.011 Betten zur Verfügung hatten, dort wurden 332.429 Gäste beherbergt. Zehn Jahre später betrug die Anzahl der Hotels bereits 191 mit 18.461 Betten und die der Touristen 1,23 Mio. pro Jahr. Für das Jahr 2000 wird die Anzahl der Hotels mit 265 angegeben, die 33.364 Betten stellten und 2,8 Mio. Besucher beherbergten.¹⁸⁶ Drei Jahre danach wird die Hotelanzahl mit 271 beziffert, die 4,01 Mrd. AED erwirtschafteten; dies entspricht 18 % des BIP für Dubai.¹⁸⁷ Damit wurden in Dubai 75 % der Hoteleinnahmen des Jahres 2003 aller Emirate generiert. 2004 war ein Rekordjahr: die Auslastung der Hotelkapazitäten betrug 86 % – eine Steigerung von 7 % gegenüber dem Vorjahr, der Umsatz pro Zimmer stieg um 39 %.¹⁸⁸ Doch das darauf folgende Geschäftsjahr 2005 brachte wiederum 14 % mehr Besucher, was in Zahlen 6,6 Mio. Touristen entspricht und im Januar bis März 2006 zeichnete sich erneut ein Zuwachs von 7 % (insgesamt 1,7 Mio. Gäste) gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr ab.¹⁸⁹

¹⁸⁴ Ebenda, S. 63.

¹⁸⁵ Ebenda, S. 63.

¹⁸⁶ Vgl. Scharfenort 2004, S. 73. Widersprechende Angaben im *Nahostjahrbuch* 2000: 270 ‚große‘ Hotels mit 30.000 Zimmern und 3,5 Mio. Touristen in Dubai. Diese letzte Zahl bedeutete laut Verfasser einen sechzehnprozentigen Anstieg der Besucherzahl im Vergleich zum Vorjahr (Vgl. Ebenda, S. 70).

¹⁸⁷ Vgl. Scharfenort 2004, S. 76.

¹⁸⁸ Vgl. Leykam 2005, S. 6.

¹⁸⁹ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 04/06, S. 27.

Im Jahr 2010 will Dubai 15 Mio. Besucher begrüßen, fünf Jahre später sollen es 40 Mio. sein.¹⁹⁰ Da die bestehende Zimmer- und Hotelkapazität für diese Besuchermassen nicht ausreichend sein wird, plant man bis 2008 17.000 zusätzliche Zimmer, die sich vor allem in neuen Fünfsternehotels befinden sollen.¹⁹¹ Zudem wurde im Frühjahr 2006 ein neues Projekt, „Bawadi“, die längste Hotelstraße der Welt, vorgestellt, die das Hotelfassungsvermögen der Stadt mit 31 neu zu errichtenden Hotels und 29.000 zusätzlichen Zimmern um 100 % erhöhen wird – mit der größten Resortanlage der Welt als Herzstück: Asia-Asia wird 6.500 Zimmer umfassen und Teil der Anlage sein, die eine Fläche von 13 km² beanspruchen wird.¹⁹² Geplant ist eine vielseitige architektonische Gestaltung der Hotels: „[...] nach Themen wie altägyptischen Palästen, Hollywood, dem Londoner Parlament und sogar dem Mond [...]“¹⁹³. Auch auf den künstlichen Inseln werden Hotels zu den Bauaufgaben gehören: im Sommer 2006 wurden Verträge für den Bau eines Robinson Clubs sowie eines Iberotels, beide im Fünfsterne-segment, auf der Palm Jumeirah unterzeichnet. Jede der Anlagen wird 300 Zimmer und Suiten bieten, wobei ersterer vor allem für den deutschen Markt, das zweite international positioniert und „im landestypischen Stil“¹⁹⁴ erbaut werden wird.

Nicht einmal Ereignisse wie der 11. September 2001 konnten den Touristenstrom ins Emirat langfristig stören. Anders als in anderen Zielen, vor allem in der arabischen Welt, erholte sich Dubai schnell wieder und weist einen stetigen Zuwachs sowohl an Flügen, wie auch an belegten Hotelzimmern und anderer, mit dem Tourismus verknüpfter Unternehmen, auf. Gingen in anderen Ländern des Nahen Ostens die Besucherzahlen nach den Anschlägen um bis zu 30 % zurück, so spürte man in Dubai kaum negative Auswirkungen.¹⁹⁵ Anders hatte es sich in den Jahren nach dem ersten Golfkrieg Mitte der 1990er Jahre verhalten: damals genoss Dubai noch keine weltbekannte Reputation als Tourismusdestination und hatte während dieser Zeit gegen Leerstand in den Hotels zu kämpfen.¹⁹⁶

Seither überlässt man auch hinsichtlich des Fremdenverkehrs nichts mehr dem Zufall im Emirat: ab 1989, als sich die positiven wirtschaftlichen Folgen des Tourismus deutlich abzeichneten, übernahm das Dubai Commerce & Tourism Promotion Board, das 1997 umstrukturiert und in Department of Tourism & Commerce Marketing (DTCM) umbenannt

¹⁹⁰ Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 160. Bezüglich der Touristenzahlen gibt es widersprüchliche Angaben: eine andere Quelle benennt 3,6 Mio. Touristen für das Jahr 2001 und erwarteten 15 Mio. für 2012 (Vgl. Bahnert 2002, S. 61).

¹⁹¹ Vgl. Leykam 2005, S. 6.

¹⁹² Vgl. Meyer, Ulf, „Die letzte Meldung“, unter: www.baunetz.de/db/news/meldungen_artikel (Stand 07.05.2006).

¹⁹³ *Dubai Magazin*, Nr. 03/06, S. 88.

¹⁹⁴ Ebenda, S. 26.

¹⁹⁵ Vgl. Alkazaz, 11. September, 2001, S. 222.

¹⁹⁶ Vgl. Scharfenort 2004, S. 75.

wurde, die professionelle Vermarktung des Tourismus im Emirat. Die Tatsache, dass das DTCM als Behörde der Stadtverwaltung untersteht und dass von ihm der Tourismus zusammen mit dem für die Stadt so wichtigen Handel vermarktet werden, machen klar, welche Bedeutung dem Fremdenverkehr eingeräumt wird.¹⁹⁷

Aufgrund konzertierter Marketingaktionen, aber auch dank Sonnengarantie quasi das ganze Jahr über, einer sehr niedrigen Kriminalitätsrate und einer liberalen Haltung gegenüber westlichen Touristen und insbesondere Frauen, kommen Urlauber aus der ganzen Welt nach Dubai:

„Für die touristische Zielgruppe wird deshalb noch vor dem Charakter Dubais einer kosmopolitischen Stadt (mit ihren Hotels, Einkaufsstätten und Unterhaltungsmöglichkeiten) auf die Trümpfe im Bereich des Badetourismus (blauer Himmel, wohltemperiertes Meer, garantierter Sonnenschein), aber auch der Wüste als Ort der Einsamkeit und der unvergesslichen Abenteuer verwiesen.“¹⁹⁸

Im Jahr 2004 stammten 236.000 Hotelgäste aus Deutschland, das damit nach England die zweitgrößte Gruppe europäischer Touristen stellte. 2005 waren es bereits über 300.000.¹⁹⁹

Zu Beginn der Bestrebungen, die Stadt zur Tourismusdestination auszubauen, war insbesondere das Winterhalbjahr von Oktober bis Ende März bei Besuchern aus dem europäischen Ausland beliebt. In den extrem heißen Sommermonaten ließen diese Gäste auf sich warten.

Die Auslastungszahlen der Hotels – begonnen bei den Häusern mit wenigen Sternen bis hin zu den exklusiven Häusern mit Fünf-Sterne-„Deluxe“-Prädikat – sprechen inzwischen jedoch für sich, und so zeigt sich, dass Veranstaltungen und Aktionen in der Stadt, wie aber auch spezielle Preisangebote in den heißen Monaten, die erhoffte Wirkung zeigten. Hier zahlt sich aus, dass die Tourismusindustrie Dubais alles aus einer Hand liefern kann: das Dubai Shopping Festival, das seit 1995 jedes Jahr mit stark reduzierten Preisen im Einzelhandel Einkaufstouristen ins Emirat lockt, wie auch die Dubai Summer Surprises, ein insbesondere auf Kinder zugeschnittenes Ereignis über mehrere Wochen in den Sommermonaten, das auch Sommerurlauber anzieht. Im Zusammenhang mit diesen Einkaufswochen werden Veranstaltungen organisiert, beispielsweise das Global Village zum Dubai Shopping Festival, eine Art Volksfest mit Jahrmarktsattraktionen. Dabei ist nicht nur die westliche Klientel

¹⁹⁷ Zu den Aufgaben des DTCM gehören zwei Schwerpunkte: zum ersten die Vermarktung des Emirates als Handels- und Tourismusdestination mit internationalem Rang, zum zweiten die Planung und Umsetzung aller touristischer Aktivitäten. Um Dubai weltweit angemessen vermarkten und bewerben zu können, hat das DTCM mittlerweile verschiedene Zweigstellen eröffnet, so auch in Frankfurt am Main eine Deutschlanddependance (Vgl. Samonig 2001, S. 223).

¹⁹⁸ Lavergne/Dumortier 2000, S. 51.

¹⁹⁹ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 01/06, S. 19.

Zielgruppe, sondern auch Urlauber aus den arabischen Nachbarländern.²⁰⁰ Mit weiteren Veranstaltungen, etwa Sportevents wie dem Dubai World Cup, dem höchstdotierten Pferderennen der Welt, dem Desert Classic Golf Turnier, das mit weltbekannten Stars aufwartet, aber auch Tennisturnieren, Autorennen oder Speedboot-Rennen, soll die Bekanntheit Dubais gesteigert werden, zugleich wird ein noch größerer potentieller Kreis an Touristen weltweit erschlossen. Als positiver Nebeneffekt kommen im Zusammenhang mit diesen Veranstaltungen auch Firmen, Sponsoren und internationale Unternehmen aller Sparten ins Land, um teilzunehmen, die Events auszurichten oder im Fall von Medienbetrieben, über die Ereignisse zu berichten – wodurch Dubai wiederum an Bekanntheit gewinnt. Dass viele dieser Firmen auch langfristig an Dubai gebunden werden oder die Mitarbeiter ein andermal als Touristen mit ihren Familien zurückkehren sollen, steht außer Frage.²⁰¹ Ähnliches gilt für Geschäftsleute, die sich während des Dienstaufenthaltes von den Qualitäten Dubais überzeugen können und dann potentiell als Urlauber wiederkommen. So überrascht es auch nicht, dass Handel und Tourismus in der staatlichen Behörde zusammengefasst worden sind und im DTCM Hand in Hand arbeiten.

Die Faktoren Sonne, Sand und Strand locken zuverlässig und mittlerweile rund um das Jahr Besucher in die Stadt, und nicht zuletzt das saubere, wohltemperierte Meer, in dem alle erdenklichen Wassersportarten ausgeübt werden können, zieht die Besucher an: „Der idealtypische Dubai-Reisende, wie ihn die Tourismusplaner sich wünschen, kauft drei Tage ein, fährt drei Tage in die Wüste und ruht sich drei Tage bei Badeferien aus.“²⁰²

Um die Besucher langfristig an Dubai zu binden, also die Stadt auch für Wiederholer attraktiv zu gestalten, wurden diverse Maßnahmen ergriffen: so können die Touristen über zahlreiche Agenturen Ausflüge buchen und Dubai sowie die anderen Städte der Emirate kennenlernen, aber auch Safaris in die Wüste oder durch die Berge werden angeboten. In der Stadt selbst wird das Einkaufen als Erlebnis vermarktet: zahlreiche Shopping Malls mit edler Ausstattung und Läden der weltbekannten Designermarken gibt es heute, aber auch diejenigen Besucher, die gerne arabisches Flair atmen möchten, können bedient werden. Laufend werden neue „Einkaufstempel“ eröffnet: einerseits um die wachsende Bevölkerung zu versorgen, andererseits um die Neugier der Touristen zu wecken. Dabei werden weder Kosten noch

²⁰⁰ Touristen aus der Golfregion und anderen arabischen Staaten hatten in der Vergangenheit einen stabil bleibenden Anteil von 41 % an der Gesamttouristenzahl (Vgl. Scharfenort 2004, S. 76).

²⁰¹ Vgl. Samonig 2001, S. 255-257.

²⁰² Martenstein 1999, S. 88.

Aufwand gescheut auf der Suche nach immer neuen Anziehungsfaktoren.²⁰³ Die derzeit am weitesten südlich, außerhalb des alten Zentrums, gelegene Ibn Battuta Mall vereint sechs Einkaufszentren unter einem Dach. Die sechs Abschnitte sind sowohl nach Waren sortiert, wie auch architektonisch differenziert. Beginnend beim chinesischen Palast durchschreitet der Besucher anschließend einen indischen, dann einen persisch gestalteten Bereich, um dann noch Geschäfte im ägyptischen, tunesischen oder andalusischen Teil zu besuchen (Abb. 4). In den *suqs* der Stadt werden Vorstellungen von Tausendundeiner Nacht lebendig, dort können Preise noch ausgehandelt werden und exotische Gewürze und farbenfrohe Textilien erstanden oder aber schwerer arabischer Goldschmuck bestaunt werden. Diese Märkte sind fester Bestandteil des touristischen Stadtbesichtigungsprogramms, ebenso wie die Überfahrt über den Meeresarm per *abra*.²⁰⁴

Des weiteren schlägt die Stadtverwaltung zwei Fliegen mit einer Klappe: im Zuge der Heritage-Projekte, die weiter unten noch zur Sprache kommen, werden Baudenkmäler in der Stadt restauriert oder wiederaufgebaut und anschließend touristisch vermarktet. Zugleich sind sie ein Baustein auf der Suche nach der einheimischen Kultur, das heißt durch die Popularisierung der Dubai eigenen Vergangenheit in Form alter Bauwerke, die nur eine Generation zurückliegt, die viele *locals* aber schon nicht mehr kennen, soll auch die eigene Identität der Einheimischen gefestigt werden. Eines dieser Projekte, die sowohl das kulturelle Erbe transportieren wie auch einen Touristenmagnet darstellen, ist das Dubai Museum, das 1979 im alten Al Fahidi Fort die Pforten öffnete.²⁰⁵ Zahlreiche weitere solcher Heritage-Einheiten sind Stationen auf dem touristischen Besuchsplan, oder sollen noch zu solchen werden: das Heritage-House in Al Ras, das Sheikh Saeed House in Al Shindagha, das in alter Bauweise wiedererrichtete Viertel Al Bastakiya oder die Al Ahmadiya School in Al Ras sind nur einige wenige Beispiele, die sich in unterschiedlichem Maße ausländischer Besucher erfreuen.

²⁰³ So eröffnete im September 2005 Ski Dubai, die längste künstliche Skipiste der Welt, ihre Pforten. Sie ist integriert in die Mall of the Emirates, die zum Planungszeitpunkt größte Shopping Mall der Emirate. Das ebenfalls an die Shopping Mall angegliederte Kempinski-Hotel wurde im Frühjahr 2006 eröffnet (Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 01/06, S. 24).

²⁰⁴ Die Einrichtung der Wassertaxis wird in einer jungen Bestrebung der Stadtverwaltung verbessert: die Landungsstellen wurden befestigt und dort gibt es heute auch Angestellte der Stadtverwaltung, die das Landen und Ablegen regeln. Bemerkenswert in einer Stadt, die ständig auf dem neuesten Stand der Technik bleibt und mit moderner Architektur und Superlativen weltweit für Aufsehen sorgt, sind die Pläne, die alten Holzbarkassen weiterhin über den Creek fahren zu lassen und keine modernen Boote einzusetzen. Ähnlich wie die *dhow* werft und der Hafen am Creek gehören diese fest zum Stadtbild „Alt-Dubais“. Nicht zuletzt stellen die *abras* aber zudem immer noch ein wichtiges Verkehrsmittel dar, um in kürzester Zeit von Bur Dubai nach Deira zu gelangen, ohne im allgegenwärtigen Stau festzusitzen.

²⁰⁵ Das älteste Bauwerk der Stadt ist umgebaut worden zum Stadtmuseum. Ein unterirdischer, modern ausgestatteter, interaktiver Museumsabschnitt (eröffnet 1995) wurde als Ausbaumaßnahme dem alten Fort hinzugefügt, ohne dabei das äußere Erscheinungsbild der alten Architektur zu beeinträchtigen (Abb. 5).

Gleichwohl liegt es im Interesse der Stadt, ein breitgefächertes kulturelles Angebot anbieten zu können, denn auch der Tourismus unterliegt den Diversifizierungsbestrebungen Dubais: unterschiedliche Sparten des Fremdenverkehrs können nun im Emirat bedient werden, und auch eine breite Palette an Hotelkategorien trägt bei zur Auffächerung des Zielpublikums. Dabei bleibt jedoch immer die gehobene, finanzkräftige Klientel im Zentrum des Bemühens. Auch Freunde des Kulturtourismus und des sogenannten Ökotourismus finden in Dubai heute ihre Nischen²⁰⁶: 1999 wurde weit draußen in der Wüste Dubais Richtung Al Ain das erste Öko-Resort des Nahen Ostens eröffnet, das Al Maha Desert Resort. Erbaut mit umweltverträglichen Materialien, einer umweltgerechten Abfallentsorgung, regenerativen Energiequellen und einem Umweltschutzprogramm, das das Wiederzüchten einheimischer Wüstentiere, vor allem Gazellen, die anschließend in die Wüste freigelassen werden sollen, beinhaltet, besteht das Resort aus 30 Bungalows im Stile von Beduinenzelten. Um die Hotelanlage befindet sich ein umzäuntes Naturreservat, in dem sich die Tiere frei bewegen können.²⁰⁷

Neben den Shoppingtouristen kann eine weitere Sparte des Fremdenverkehrs, die in Dubai fest etabliert ist, benannt werden: Businesstouristen kommen als Geschäftsleute in die Stadt, wohnen in den Stadthotels und hängen im Anschluss einige Tage, eventuell mit Familie, in den Strandhotels an. Die Gründe für die Geschäfte können vielfältig sein: Zahlreiche Messen, Ausstellungen und Konferenzen ziehen Jahr für Jahr immer mehr Menschen an. Mit den jährlich stattfindenden Messen GITEX, einer Technikmesse, der Tourismusmesse Arabian Travel Market, oder besonderen Tagungen wie 2003 dem World Monetary Fund und 2005 der Jahrestagung des Deutschen Reiseverbandes in den Messehallen nahe dem World Trade Centre, gewinnt die Stadt an Besucherzahlen und an Bekanntheit.²⁰⁸ Im Frühjahr 2007 fand die erste Kunstmesse der arabischen Welt, die Gulf Art Fair, in Dubai statt. Der Businessreisende ist in der übrigen Golfregion der wichtigste und frequenteste Hotelgast,

²⁰⁶ „Der Ökotourismus ist eine Form des Tourismus, der sich gänzlich dem Umweltschutz und der Erhaltung des Kulturerbes widmet und gleichzeitig die nationale Wirtschaft unterstützt.“ (Samonig 2001, S. 267).

²⁰⁷ Vgl. Samonig 2001, S. 267. Inwieweit jedoch bei diesem Resort der oberen Luxusklasse tatsächlich von Umweltverträglichkeit die Rede sein kann, sei dahingestellt. Für die in der Region herrschende Wasserknappheit kann auch das Hotel keine befriedigende Lösung anbieten. Das Wohnen in der Wüste und die Hotelausstattung mit Klimaanlage und Swimmingpool, aber auch alleine schon die anfallende Wäsche und Wasserversorgung inmitten der Wüste lassen die Umweltbestrebungen zwar als prinzipiell löblich, in diesem Fall aber höchst zweifelhaft erscheinen. Vielmehr drängt sich die Vermutung auf, dass es wichtiger war, das Label „Ökotourismus“ verteilen zu können.

²⁰⁸ Vgl. Samonig 2001, S. 257-260; Scharfenort 2004, S. 77-78; *Dubai Magazin*, Nr. 01/06, S. 19.

nicht etwa der Urlauber. Dubai ist mit den vielen Freizeitreisenden die große Ausnahme innerhalb der Nachbarstaaten.²⁰⁹

Neben den bereits angesprochenen Zukunftsprojekten, die in den kommenden Jahren in und um die Stadt realisiert werden und den touristisch vermarkteten Attraktionen aus der Freizeit-, Shopping- und Lifestyle-Welt, mit denen Dubai bereits für Schlagzeilen sorgte, darf ein wichtiger Faktor nicht vernachlässigt werden: die Architektur der Hotels, vor allem derjenigen im Fünfsterne-segment, spielt eine entscheidende Rolle bei der Vermarktung Dubais. Wer kennt heute nicht die spektakuläre Architektur des Strandhotels Burj Al Arab, das heute als Wahrzeichen und gar Identifikationssymbol der Stadt gilt, das erste „Siebensternehotel“ der Welt?

Bezeichnend ist auch hier die Verknüpfung von Marketing, Wirtschaft und Reputation, ja fast „Mythos“, der sich um die Stadt inzwischen rankt. In einem Satz sollte das höchste Hotel der Welt genannt werden mit dem Eiffelturm oder der Oper in Sydney.²¹⁰ Monumente der Welt also in einem Atemzug mit einer Luxusherberge.

Schon heute ist klar, dass sich die Bestrebungen der Regierung Dubais hinsichtlich einer Unabhängigkeit von den Einnahmen aus dem Erdölsektor ausgezahlt haben. Die Einnahmen aus Tourismus und Handel übersteigen die des fossilen Brennstoffs inzwischen um ein Vielfaches. Dies hat das Emirat auch der Zukunftsgerichtetheit und der Spezialisierung innerhalb des Fremdenverkehrs und der Hotels zu verdanken. Es hat die von der Welttourismusorganisation prognostizierten Steigerungen in den Sparten Luxus-, Öko-, Kultur- und Kreuzfahrttourismus bereits in den 1990er Jahren vorweggenommen und wurde mit hohen Auslastungszahlen belohnt. Die ebenfalls von dieser Institution vorhergesagten Touristenzahlen für das Land, das sich in einer Region mit großen Möglichkeiten befindet, wurden schon bald weit überschritten.²¹¹

Eine Problematik in wirtschaftlicher Hinsicht trägt der Tourismus jedoch auch in Dubai in sich: das Land ist umgeben von instabilen Staaten, die geprägt sind von Krieg, Extremismus oder diktaturähnlichen Herrschaftsformen und stellt aufgrund seiner Öffnung zur westlichen Welt und der für ein muslimisches Land liberalen Haltung eine Provokation für sittenstrenge Nachbarstaaten dar.²¹² Zum anderen ist die Tourismusbranche extrem sensibel und reagiert auf politische Instabilität, terroristische Anschläge oder sonstige Krisen wie die

²⁰⁹ Vgl. van der Bunt 2003, S. 86.

²¹⁰ Vgl. Weckesser 2000, S. 47.

²¹¹ Vgl. Samonig 2001, S. 220-221.

²¹² Vgl. Schaper 1996, S. 161; Martenstein 1999, S. 88.

Tsunamikatastrophe in Südostasien im Winter 2004 sofort und umfassend. Die Zahlen der Besucher können von einem zum nächsten Tag einbrechen. Wenn sich Dubai zu stark auf diesen Wirtschaftszweig konzentriert, ist daher eine Gefährdung der lokalen Ökonomie langfristig gegeben.

Ein weiterer problematischer Punkt am Tourismus, speziell im Falle Dubais, ist die Marketingwirkung. So sehr die internationale Vermarktung und Popularität dem Emirat auch nützt –

„Toskana und Côte d’Azur wurden jenseits der Reiseindustrie berühmt, Mallorca und Dubai aber verdanken ihr alles. Kaum ein deutscher Urlauber wäre ohne Veranstalter auf den Gedanken gekommen, im ebenso exorbitant luxuriösen wie teuren Hotel Burj Al Arab abzusteigen, in dem ein Viertel der Klientel aus Deutschen besteht.“²¹³ und

„Heute ist das Emirat in aller Munde. Es wurde zum Fixpunkt der Reiseunternehmen und ist aus den Katalogen des Orients nicht mehr wegzudenken. Das Emirat, das vor wenigen Jahrzehnten noch aus Ansiedlungen mit Lehmbauten und Palmwedelhütten bestand, wurde zum stärksten Tourismusmagneten im Mittleren Osten, in dem sich heute Architekten aus aller Welt bemühen, ihre futuristischen Träume aus Glas und Gold zu verwirklichen, da der Fantasie der Städte- und Landschaftsplaner keine Grenzen gesetzt werden.“²¹⁴ –

so liegen hier doch auch Risiken: der Besucheransturm aus aller Welt, der die „In“-Destination gesehen haben muss, kann vielleicht in ein paar Jahren ein neues Ziel auserkoren haben, das für einige Zeit als Traumziel gilt und anschließend wieder in der Versenkung verschwindet. Wenn dann die Freizeitanlagen, Hotels und die komplette touristische Infrastruktur mit einem auch für eine wohlhabende Regierung enormen finanziellen Aufwand geschaffen worden sind, und die Besucher bleiben aus, steht das Emirat vor einem Problem. Dem beugt die lokale Regierung vor durch die ständige Initiierung neuer aufsehenerregender Projekte, die den Bekanntheitsgrad des Emirates weiter mehren und immer mehr zahlungskräftige Gäste ins Land bringen sollen.²¹⁵ Erst die Zukunft wird zeigen, ob man über ausreichend Finanzen und Ideen verfügt, diesen aufwendigen und teuren Kurs weiterzuverfolgen.

2.2.e. Architektur und Physiognomie der Stadt heute

Haben sich die Veränderungen in der Stadt Dubai in den ersten Jahren nach den Erdölexporten noch relativ einfach zusammenfassen und nachvollziehen lassen – es ist zudem möglich, sie anhand der Vorgaben der beiden Development Plans des britischen Architekturbüros John R. Harris zu benennen – so gehen die Fortschritte insbesondere ab den

²¹³ Scherer, *Wo bleibt die Begeisterung*, 2005, S. R1.

²¹⁴ Samonig 2001, S. 300.

²¹⁵ Vgl. Ebenda, S. 221, 313-320.

späten 1980er Jahren so schnell und nahtlos vonstatten, dass eine sukzessive Beschreibung der verschiedenen Etappen wenig sinnvoll erscheint.²¹⁶ Daher steht, von den Meilensteinen der lokalen Entwicklungsgeschichte abgesehen, das Stadtbild in seiner heutigen Form im Mittelpunkt dieses Kapitels. Ausdehnung und Charakter der Stadt und ihrer Peripherie sollen ebenso behandelt werden wie ein Überblick über die Physiognomie gegeben wird.

Das Stadtgebiet Dubais erstreckt sich heute um ein Vielfaches weiter hinaus in die Wüste als zu Beginn der Erdölära in den 1960er Jahren. Aber auch Richtung Sharjah, also in nordöstlicher Richtung, wie auch nach Südwesten, Richtung Abu Dhabi, parallel zur Küste, wurden weitläufige Gebiete erschlossen. Der Meeresarm bildet heute nicht mehr das alleinige Herz der Stadt oder deren Haupterschließungsbereich. Als neue Orientierungslinie kann vielmehr der Küstenverlauf nach Süden betrachtet werden: an ihm entlang entwickelten sich, später auch sukzessive ins Landesinnere vordringend und dabei die Autobahn Sheikh Zayed Road nach Abu Dhabi als infrastrukturelle Hauptschlagader nutzend, neue Areale mit unterschiedlicher Nutzung. Durch diese Ausbreitung und Zergliederung des städtischen Geflechts nach Süden (Jumeirah, Jebel Ali) kann man heute noch weniger als in der ehemals dreiteiligen Stadt von einem einzigen Zentrum, um das herum sich alles gruppiert, sprechen. Der Großteil des neuen Gebietes in Jumeirah wird als Wohnviertel genutzt, doch auch die Strandhotels Dubais befinden sich an jenem Küstenabschnitt, beginnend jenseits von Port Rashid und den Trockendocks mit dem Dubai Marine Beach Resort – einem der ältesten Strandresorts – bis hin zum südlichen Jumeirah, wo das Sheraton Jumeirah gegenwärtig den Abschluss der Reihe von Strandhotels bildet (Abb. 6).²¹⁷

Heute hat sich – gebaut mit moderner Technik und zeitgemäßem Baumaterial – das Stadtgebiet um das Ende des Creeks herum weiter in die Wüste hinein ausgebreitet, wobei die Emirates Road die Stadttangente bildet, und zugleich die Erschließungsstraße für die weiter in der Wüste gelegenen Areale und Großprojekte, wie beispielsweise Dubailand. In Richtung Sharjah verdichtete sich die Bebauung ebenfalls stark: Wohnviertel und kommerziell genutzte Bezirke befinden sich jenseits des Flughafens von Dubai in Al Khabeesi und Hor al Anz bis zur Grenze, nach Al Mamzar. Entlang der landeinwärts verlaufenden, interemiratischen Grenze befinden sich die weitläufigen Industriegebiete Al Qusais und Al Nahda.

²¹⁶ Einteilungen wie bei Gabriel 1987 („Creek Stage“, „Jebel Ali-Stage“, vgl. Ebenda, S. 122), wobei die Entwicklungsstufen jeweils nach den wichtigsten Projekten der Zeit, das heißt nach der Ausbaggerung des Creeks, dem Bau des Hafens und des Industriegebietes in Jebel Ali, benannt wurden, sind für spätere Jahre nicht mehr in Betracht zu ziehen, da sehr viele Projekte gleichzeitig in Gang gesetzt und realisiert wurden.

²¹⁷ Dieser Bezeichnungsbereich für das Gebiet wird in der gesamten Arbeit beibehalten.

Nach Süden hin hat das Stadtgebiet Dubais, quasi über Jumeirah hinaus, das früher weit außerhalb gelegene Dorf Jebel Ali erreicht. In absehbarer Zeit wird es ein Außenbezirk der Stadt selbst sein; die aktuellen Planungen mit den verschiedenen Freihandelszonen, dem im Bau befindlichen International Airport Jebel Ali und weiteren Wohn- und Gewerbegebieten zeigen dies auf.

Von den ursprünglichen Palmwedelhütten als Behausung für die Menschen Dubais sind heute keine mehr übrig, auch dienen die früher den Wohlhabenden vorbehaltenen Windturmhäuser nur noch touristischen und ethnologischen Anschauungszwecken, nicht mehr als Wohnhäuser. Gastarbeiter und Einheimische leben in modernen Häusern mit Klimaanlage, wenn auch auf sehr unterschiedlichem Komfortniveau. Arabische Familien wohnen in oftmals palastähnlichen Villen in eigens angelegten Vierteln, wobei der Preis die Klientel regelt. Maßgeschneiderte Häuser gibt es hierbei ebenso wie „Reihenvillen“, zum Beispiel an der Jumeirah Beach Road (Abb. 7). Grundsätzlich ist alles möglich, was den Auftraggebern gefällt. Eine stilistische Festlegung der zu realisierenden Baustile gibt es nicht: „[...] Tudorstil, Bauhaus, Schwarzwald, Renaissance, so abwechslungsreich wie ein Architekturmuseum [...]“²¹⁸ mutet daher die Bebauung vielerorts an (Abb. 8).²¹⁹

Bereits 1982 war die Transformation der Fischer- und Perlentaucherstadt in Richtung einer modernen Kleinstadt deutlich nachvollziehbar:

„Within a space of ten years Dubai was transformed: multi-storey buildings now overshadow the fine wind towers, the old fort has been converted to a museum, and now, within the range of its Portuguese cannon, hotels catering for businessmen from all over the world stand on the other side of the creek. A road tunnel has been driven under the creek, and a second bridge constructed near the inland end of the creek.“²²⁰

Viele weitere Entwicklungen gingen seitdem vorstatten. Aus den Sandwegen der 1960er Jahre sind asphaltierte, vielspurige Autobahnen geworden, die die Stadt erschließen. Die Hauptschlagader ist die Sheikh Zayed Road, die sich von Nordosten bis Südwesten durch den gesamten Stadtverlauf zieht und die innerstädtische Verbindung Dubais von Sharjah nach Abu Dhabi bildet (Abb. 6). Sie war im ersten Development Plan Harris' bereits vorgesehen im Rahmen eines städtischen Erschließungsnetzes.²²¹ Diese Autobahn ist heute im nördlichen Abschnitt zugleich der Prachtboulevard und das Aushängeschild der Stadt: Bürotürme und

²¹⁸ Martenstein 1999, S. 88.

²¹⁹ Siehe auch Kapitel 2.3. Grundrecht und Regulierung der Architektur.

²²⁰ Heard-Bey 1982, S. 263-264.

²²¹ Vgl. Wirth 1988, S. 25, 27.

Hotels aus Beton und Stahl mit verspiegelten Glasfassaden reihen sich aneinander, wobei zunehmend in die Höhe entwickelt wird (Abb. 9). Neben der Sheikh Zayed Road ist das Dubai International Financial Centre entstanden, dessen Eingangs- und Portalgebäude The Gate in unmittelbarer Nähe der Emirates Towers, dem neuen innerstädtischen Wahrzeichen, steht (Abb. 10). Der höhere dieser beiden Zwillingstürme ist mit seinen 350 m das höchste Gebäude des Nahen Ostens.²²² Mit Bedacht wurde deren Standort innerhalb der Stadt gewählt: nahe der Türme steht das Dubai International Trade and Exhibition Center, kurz World Trade Center genannt (Abb. 11). Es war das Prestigeobjekt und Symbol für den Aufschwung Dubais in den 1970er Jahren, zugleich auch Monument für Scheich Rashid und dessen Zukunftsgewandtheit. 1978 wurde es nach dreijähriger Bauzeit eröffnet und war mit 39 Etagen lange Zeit das höchste Gebäude in der Region.²²³ Weithin sichtbar mahnte es symbolträchtig den Blick in die Zukunft an. Zur Bauzeit stand es allein auf weiter Flur – umgeben nur von Sand und Palmen. Die zum Bauprojekt des Dubai World Trade Centres gehörenden Ausstellungshallen waren und sind noch immer stark frequentiert.²²⁴ Im 21. Jahrhundert wirkt der Turm mit seiner Siebzigerjahre-Fassade altmodisch und auch in seiner Höhenentwicklung bleibt er hinter den modernen Gebäuden in der Umgebung zurück.²²⁵ Zu seiner Zeit, aber auch noch Ende der 1980er Jahre war „this highly impressive tower-shaped building [...] Dubai’s most recognizable landmark.“²²⁶

Im weiteren Verlauf der Sheikh Zayed Road reiht sich ein Bauvorhaben an das nächste: südlich des Burj Dubai schließen sich die Baugruben weiterer Projekte an, unbebaute Sandflächen sind entlang der Autobahn bis nach Jebel Ali kaum noch vorhanden.

Neben kommerziellen Zwecken wie Shopping Malls (Mall of the Emirates, Ibn Battuta Mall), Hotels (beispielsweise das Kempinski Hotel in der Mall of the Emirates, die Villa Rotana

²²² Vgl. Finch 1998, S. 30, sowie Kapitel 5.1. Stadthotels an der Sheikh Zayed Road

²²³ Abgelöst in dieser Bedeutung wurde das World Trade Centre vom Baynunah Tower in Abu Dhabi mit 40 Etagen und 163m Höhe, der 1995 nach dreijähriger Bauzeit eröffnet worden war (Vgl. <http://de.structurae.de/structures/data/index.cfm?ID=s0003205>, Stand 22.08.2006). Inzwischen haben die Emirates Towers diesem wiederum den Rang abgelaufen.

²²⁴ Dank umfassender Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen sind die Hallen des Dubai International Convention Centres noch heute von großer Bedeutung für die Messen und Kongresse der Stadt; die dazugehörenden Wohnblocks sind gut vermietet. Architekt war ebenfalls das Büro John R. Harris (Vgl. Gabriel 1987, S. 144).

²²⁵ Aufgrund seiner historischen Bedeutung für Dubai wird der Turm bis auf weiteres erhalten bleiben. Das zugehörige Hotel, im Jahre 1979 als Hilton Dubai eröffnet, wurde 2005 abgerissen um Platz zu machen für The World Trade Centre Residence, das aus auch für Ausländer zu leasenden Apartments bestehen wird (Vgl. *Enterprise Dubai*, Nr. 39, Februar-April 2005, S. 2; „Dubai Hilton“, 1978, S. 208; Kapitel 2.3. Grundrecht und Regulierung der Architektur).

²²⁶ Gabriel 1987, S. 82. Charakteristisch für die Fassade des Dubai World Trade Centres sind die in spitzen Bögen geschwungenen Sonnenschutzvorrichtungen vor den Fenstern: anders als die traditionellen Wohnhäuser Dubais war das Hochhaus durch seine Glasfronten nach außen offen und bedurfte daher eines Sonnenschutzes. Solche Vorrichtungen gehörten während der späten Siebziger- und Achtzigerjahre fest zum Bauprogramm in Dubai. Inzwischen wird stattdessen hitzeabweisendes, beschichtetes Spezialglas verwendet (Vgl. Ragette 2003, S. 86).

Suites Dubai und weitere Hotelvorhaben rund um das zukünftige Areal des Burj Dubai) sowie Büro- und Industrieparks (um mit dem Dubai Gold and Diamond Park, der Jebel Ali Industrial Area oder dem 2005 eröffneten EMAAR-Businesspark nur zwei der Gebiete zu benennen) berücksichtigten die Planungsbüros auch Wohngebiete. Verschiedene Neubausiedlungen entstanden und entstehen noch entlang der Hauptstraße Dubais: die Emirates Hills and Lakes befinden sich in unmittelbarer Nähe des Emirates Golf Clubs. Eine Neubausiedlung, die sich direkt anschließt, sind die Jumeirah Islands, des weiteren können auf mehr als 220 Hektar Fläche neue Bewohner in The Gardens Apartments oder The Gardens Hill Side leben. Discovery Gardens ist der Name einer anderen Siedlung zwischen Sheikh Zayed Road und Emirates Road südlich von Jumeirah. Im Wohngebiet The Lost City (560 Hektar) sollen sich die zukünftigen Bewohner aufgrund der angewandten Architekturstile an historische Ausgrabungsstätten erinnert fühlen. In das Gelände ist ein Golfplatz integriert, passend zu den benachbarten Jumeirah Golf Estates.²²⁷ Weitere Wohnungsbauprojekte befinden sich in der Wüste des Emirates, zum Beispiel die Arabian Ranches an der Emirates Road oder das South Al Barsha Wohnviertel.

Die neuen Siedlungen sind alle gut erschlossen und bilden einzelne kleine Stadtkerne, was den Vorteil hat, dass die Bewohner zum Einkaufen, für Behördengänge, andere tägliche Besorgungen oder auch für den Schulbesuch der Kinder, nicht in die älteren und relativ weit entfernt gelegenen Bezirke fahren müssen. Das alltägliche Leben und die Bedürfnisse der Bewohner können im jeweiligen Viertel erledigt werden. Damit trägt man einerseits dem starken Verkehrsaufkommen Rechnung, das kurze Wege zur zeitraubenden Expedition werden lässt. Andererseits aber setzt man damit auch die traditionelle Struktur der Stadt fort: noch nie gab es in Dubai wie etwa in den Städten Europas ein einziges Stadtzentrum oder einen Altstadtkern, in und um den sich alles Leben und die Wirtschaftsaktivitäten der Stadt konzentrierten.²²⁸ Dass, wie im ersten Development Plan Harris' ursprünglich vorgesehen, kein Stadtzentrum angelegt worden ist, kann im Nachhinein als positiv betrachtet werden.²²⁹ Ein solches wäre mit den heutigen und den zukünftigen Planungen und Entwicklungen für die Stadt in jedem Fall überfordert: hinsichtlich Größe, verkehrstechnischer Erschließung und Erreichbarkeit, aber auch im Bezug auf die Praktikabilität kann die fortschreitende Zergliederung als positiv betrachtet werden.

²²⁷ Vgl. Recker, *Nakheel*, 2006, S. 79-81; Informationsbroschüre aller Nakheel-Projekte, 2005, o. S.

²²⁸ Vgl. Leykam 2005, S. 6.

²²⁹ Vgl. Wirth 1988, S. 25.

Die neuen, mit hervorragender Infrastruktur ausgestatteten Wohnviertel haben nichts mehr zu tun mit den ersten Wohnsiedlungen der frühen Low-Cost-Housing-Programme, also des sozialen Wohnungsbaus. Ende der 1960er Jahre in aller Eile realisiert, um in kurzer Zeit vielen Menschen einen vergleichsweise hohen Standard anbieten zu können, genügten diese einfachen Häuser bald nicht mehr den veränderten Ansprüchen und wurden im folgenden Jahrzehnt zum Teil bereits wieder abgerissen.²³⁰

Auch entlang des Meeresarms ist das städtische Erscheinungsbild heute modern-westlich geprägt. Am Creek wurden neue Gebäude für verschiedene Nutzungen errichtet. Die alten Bauwerke, die noch Mitte des 20. Jahrhunderts das Stadtbild geprägt hatten, beschränken sich heute auf geschützte Viertel.²³¹ Die Bebauung direkt am Creek ist relativ niedrig, insbesondere im Vergleich mit den Gebäuden an der Sheikh Zayed Road, und obgleich man einigen der Bauwerke heute schon deutlich ansieht, dass sie eine Architektursprache vergangener Zeiten sprechen, so gibt die zeitgenössische Literatur doch Aufschluss über den Grad ihrer Aktualität:

„Uncompromisingly contemporary and generally free of pseudo-oriental trimmings, these new buildings are individually unremarkable. Yet their combined townscape effect – a great white curve following the creek – is highly successful. They make the point that buildings do not have to be outstanding works of architecture to create good towns – it is the way they are used.“²³²

Wie auch in anderen älteren Vierteln der Stadt sind die Gebäude – im Vergleich zu europäischer Bauweise – sehr dicht zusammen gebaut. Darin spiegelt sich noch die Bebauungsstruktur islamischer Städte, wie sie auch in Dubai angewandt worden ist, wider. Sie hat unter anderem den positiven Effekt, dass die umliegenden Straßen beschattet werden.²³³

Anders als in Abu Dhabi, wo ab Mitte der 1970er Jahre verstärkt auf die „Verbesserung des Erscheinungsbildes der urbanen Bausubstanz durch die Integration traditioneller Elemente islamisch-arabischer Architektur und durch eine Qualitätsverbesserung der Bauausführung [...]“²³⁴ geachtet wurde – das heißt, dass auch moderne Architektur typisch islamische

²³⁰ Vgl. Wirth 1988, S. 51-52. Heute sind die Low-Cost-Housing-Programme, die in allen Emiraten der VAE aufgelegt werden, zum Großteil durch das Emirat Abu Dhabi finanziert („Sheikh Zayed Housing Project“) und ausschließlich Einheimischen vorbehalten. Die *locals* erhalten auf Anfrage kostenlos Häuser und Land, 2005 belief sich die Anzahl der Anträge auf staatlich finanzierten Wohnraum, i.e. eine Villa pro Familie, auf 33.000. Ein Jahr vorher bedeutete das Programm Kosten in Höhe von 640 Mio. AED für den föderalen Haushalt (Vgl. *UAE Yearbook* 2005, S. 225).

²³¹ Siehe hierzu auch Kapitel 3.2. Traditionelle Architektur in Dubai.

²³² Browne, *Dubai*, 1977, S. 373.

²³³ Siehe Kapitel 2.3. Grundrecht und Regulierung der Architektur sowie Kapitel 3.2. Traditionelle Architektur in Dubai.

²³⁴ Cordes/Bonine 1983, S. 475.

Verzierungen und Dekorformen am Außenbau vorweisen musste²³⁵ – gab und gibt es in Dubai keine allgemein gültigen Richtlinien dieser Art für Baumaßnahmen. Nur für einige Abschnitte, wie beispielsweise die geschützten Historic Zones und für die bauliche Umgebung des Creeks gibt es eine Kontrolle der Bauwerke: dort sind sowohl die Geschoszahl beziehungsweise die maximale Gebäudehöhe vorgeschrieben wie auch die Gestaltung des Fassadenaufrisses, in dem sich die Geschosshöhe traditioneller Bauwerke widerspiegeln und der Außenbau der Gebäude orientalistisch-arabische oder für Dubai typische, traditionelle Elemente aufweisen soll – wie etwa Holztüren oder geschwungene Fenster- und Zierformen. Das Spektrum der zu verwendenden Fassadenfarbe ist dort ebenfalls limitiert: sandfarbene Töne, Beige und ähnliche Farben, die in der Wüste vorkommen, müssen verwendet werden. Viertel, in denen diese Vorschriften zur Anwendung kommen, sind zum Beispiel Al Ras, Bur Dubai, und partiell Deira.²³⁶

Außerhalb dieser regulierten und überwachten Bereiche war die Architektur seit den ersten Aufbaujahren, als in kurzer Zeit sehr viel neuer Wohnraum, aber auch Arbeits- und Geschäftshäuser geschaffen werden mussten, „[...] bedingt durch die Herkunft und Ausbildung ihrer Planer, Pendant jener die Unwirtlichkeit europäisch-amerikanischer Großstädte kennzeichnenden *stereotypen Architektur* der sechziger Jahre [...]“.²³⁷

Gebäude werden heute mit modernen Materialien und den neuesten Techniken errichtet – in Dubai wurden sogar manche innovativen Baumaterialien weltweit erstmalig eingesetzt und neue Konstruktionstechniken erprobt, zum Beispiel beim Hotel Burj Al Arab.²³⁸ Traditionelle Baustoffe und Bauweisen sind daher im Stadtbild kaum noch auszumachen – sie kommen nur noch in den Heritage-Projekten, also bei der Restaurierung oder dem Wiederaufbau traditioneller Häuser zum Einsatz. Mit ihnen wäre der bauliche Aufschwung nicht realisierbar gewesen.

Trotz aller Vorzüge der neuen Bauweise – geeignet für das Wüstenklima und die extrem hohe Luftfeuchtigkeit sowie den hohen Salzgehalt der Luft sind sie nicht. Beton speichert die Wärme des Tages und gibt sie nachts nach drinnen ab. Klimaanlage müssen so fast rund um die Uhr laufen. Die Isolationswerte des früher benutzten Korallensteins oder von Lehmziegeln entsprechen dem lokalen Klima besser und haben auch eine längere Haltbarkeit.²³⁹ Ebenfalls

²³⁵ Vgl. Scharfenort 2004, S. 23.

²³⁶ Persönliche Information von Ing. Nawaf Aman am 18.10.2005.

²³⁷ Cordes/Bonine 1983, S. 472.

²³⁸ Siehe auch Kapitel 5.3. Strandhotels.

²³⁹ Vgl. Ragette 2003, S. 28.

ist die großflächige Verwendung von Glas – das in Dubai ohnehin einer speziellen Beschichtung bedarf, um resistent gegen Salzfraß zu sein – für ganze Hochhausfronten nicht ideal für das Bauen in subtropischen Gebieten: sie absorbieren Wärme und leiten sie ins Innere. In Kombination mit der hohen Luftfeuchtigkeit ergibt sich eine vergleichsweise kurze Lebenserwartung der Gebäude von 20-25 Jahren.²⁴⁰

Nicht umsonst hat man in der traditionellen Architektur der Region wenige Öffnungen in Außenwände eingeschnitten, um so wenig wie möglich Hitze ins Gebäude dringen zu lassen. Bei einigen Baumaßnahmen in den 1970er Jahren hatte man sich noch zum Ziel gesetzt, die Fassadengestaltung sonnenabweisend zu bauen (zum Beispiel beim Dubai World Trade Centre mit seinen außen angebrachten Sonnenschutzvorrichtungen). Bei jenen Bauten sind entweder nur wenige Fenster vorhanden oder diese nach Norden und Süden orientiert, da dort in den Subtropen weniger Sonneneinstrahlung besteht als aus Ost und West.²⁴¹

In der modernen Bebauung der Stadt spiegeln sich die Trends der internationalen Architektur seit den späten 1960er Jahren wider. Da die Architekten im allgemeinen aus westlichen Ländern stammten oder dort ihre Ausbildung absolviert hatten, brachten sie die dort vorherrschenden architektonischen Strömungen nach Dubai und wandten sie an, ohne auf den grundverschiedenen Standort, das kulturelle Umfeld oder die unterschiedlichen klimatischen Verhältnisse einzugehen.²⁴² Hier muss hinzugefügt werden, dass eben diese unkritische Adaption zu der Zeit durchaus von den Einheimischen gewollt war. Insbesondere in den ersten Jahren des Aufschwungs betrachtete man eine Gleichstellung mit den Industrienationen – auch im Hinblick auf die Architektur – als erstrebenswert. Heute ist ein Umdenken klar zu erkennen: Bestrebungen zum Beispiel des umweltfreundlichen Bauens, aber auch das Aufgreifen traditioneller Elemente in Kombination mit modernen Baustoffen spielen mehr

²⁴⁰ Vgl. Kabasci/Oldenburger/Franzisky 2001, S. 250; Scharfenort 2004, S. 24. Der Legende nach hatte man beim Bau der ersten Hochhäuser in Abu Dhabi in den 1960er Jahren mangels Wissen und Erfahrung versäumt, die geeignete Qualität des Bausandes auszuwählen und den am Strand vorhandenen benutzt. Fatales Ergebnis war der baldige unausweichliche Abriss dieser Häuser, da der Beton durch den Salzgehalt des Sandes von innen her zerfressen wurde. Fraglich ist jedoch, ob eine lange Haltbarkeit der Gebäude in Dubai überhaupt angestrebt wird. Beim derzeitigen Tempo der Entwicklungen und dem Bedürfnis, Superlative vorzugeben und immer am Puls von neuester Technik und Modernität zu bauen, ist es durchaus vorstellbar, dass die Hochhäuser, die heute errichtet werden, schon vor dem Ende ihrer Lebensdauer nicht mehr dem Zeitgeist entsprechen und der Abrissbirne zum Opfer fallen. Ähnlich wurde auch in Abu Dhabi mit den in den 1970er Jahren erbauten Hochhäusern verfahren (Vgl. Kabasci/Oldenburger/Franzisky 2001, S. 254).

²⁴¹ Vgl. Ashley/Davis/Davies/Dawson 1977, S. 110; Cox/Rek 1977, S. 100.

²⁴² Diese „cut-and-paste“-Vorgehensweise ist keine neues Phänomen, sondern trat bereits Ende des 19. Jahrhunderts in Ägypten auf. Ali Mubarak, zu dieser Zeit Minister für Öffentliche Arbeiten, propagierte eine Architektur mit moderner Formensprache für die Städte Ägyptens, da aufgrund der einfachen Formen mehr Luft und Licht in die Stadt käme als mit der traditionellen islamischen Architektur und so auch bessere hygienische Bedingungen möglich wären. Weiterhin entsprach die alte Architektur nicht mehr dem Ästhetikempfinden der Zeit (Vgl. Asfour 1998, S. 52-53).

und mehr eine Rolle in der zeitgenössischen Architektur. Wünschenswert wäre es vielleicht auch für Dubai, wie dies schon in anderen islamischen Ländern vorher der Fall war, zu einer eigenen Formensprache zu finden, die den Spagat zwischen moderner, westlicher Architektur und einheimischen Traditionen und Prinzipien ermöglicht.

In anderen muslimisch geprägten Ländern, vor allem solchen mit kolonialer Vergangenheit, gab es insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg, also nach der Aufgabe der Kolonialgebiete vieler westlicher Länder, starke Bestrebungen, zu einer eigenen Formensprache (zurück) zu finden. Problematisch war hierbei das Vorgehen, „[to] recycle past images of traditional architecture in modern design. Straight lines and repeated modules were dressed in traditional garments.“²⁴³ Die arabisch-muslimische Welt befindet sich auch heute noch in diesem Dilemma: die unkritische Übernahme der modernen Architektursprache birgt Schwierigkeiten in sich, da der kulturelle und historische Hintergrund, vor dem sie in den westlichen Ländern entwickelt worden ist, fehlt. Daher muss sie als inhaltsleere Form fremd wirken, wenn sie in die islamische Welt übertragen wird. Zugleich wirkt aber das Einfügen von traditionellen Elementen und Bauzier an moderner Architektur durch die konträre Formgebung oftmals unpassend. Das „image cloning“²⁴⁴, das heißt das Vorhängen einer Fassade mit traditionell gestalteten Formen und eben solchen Dekorationselementen vor eine moderne Baukonstruktion aus Beton und Stahl, ist ebenso anzweifelbar. Nur wenigen Architekten ist es gelungen, eine „integrative Architektur“, also eine stimmige Synthese aus indigener, islamischer Formensprache, regionalen Aspekten und moderner Architektur zu schaffen.²⁴⁵

2.2.f. Westlicher Einfluss auf Lebensweise und Architektur

Dass die westliche Welt das Aussehen Dubais in starkem Maße geprägt hat, steht außer Frage. Die Einheimischen, die heute nur noch etwa 20 % der Bevölkerung ausmachen, werden in Zukunft zwangsläufig noch stärker in die Unterzahl geraten – ziehen doch allein schon durch die Wohnungsbauprojekte viele neue ausländische Bewohner in die Stadt. Die Touristen, deren Zahl bis 2015 auf über 15 Mio. pro Jahr ansteigen wird, sind bei dieser Zählung noch ausgeklammert. Da erscheint Kritik, wie sie bereits Ende der 70er Jahre geäußert worden ist, berechtigt:

²⁴³ Asfour 1998, S. 54.

²⁴⁴ Ebenda, S. 54.

²⁴⁵ Vgl. Ebenda, S. 54-55.

“The leaders of the UAE are now rightly asking themselves for whom are they developing the country, for their own people or for the immigrants?”²⁴⁶

Und obgleich von den Touristen eine gewissen Anpassungsbereitschaft an die Landessitten hinsichtlich Kleiderordnung oder Trinkgewohnheiten erwartet wird, so gibt es doch keine Verpflichtung hierzu oder gar Strafen auf nicht dem Land angepasste Kleidung und Sitten. Hier stehen die Verantwortlichen vor einem Dilemma: eine strengere Berücksichtigung des lokalen Habitus im öffentlichen Raum würde der Stadt wohl besser zu Gesichte stehen – und auch den sittenstrengen Nachbarn gefallen. Doch der Fall des Emirates Sharjah, dem Mitte der 1980er Jahre die Touristen aufgrund des Alkoholverbots abwanderten, scheint den Herrschern eine Warnung zu sein. Die westlichen Urlauber verbringen gerne ihre Ferien in dem arabischen Staat, doch auf ihre eigenen Gepflogenheiten möchten sie ungern verzichten. Sind die Einschränkungen zu groß, kann auch auf andere Reiseziele ausgewichen werden. Doch umgekehrt kann Dubai in wirtschaftlicher Hinsicht auf die Touristen nicht mehr verzichten, was wohl auch ein Grund für die offenkundige Toleranz ist.²⁴⁷

Dass die starke Präsenz von Ausländern auch Auswirkungen auf die Einheimischen und ihre Lebensgewohnheiten hat, ist klar. Nicht zu unterschätzen ist weiterhin die Tatsache, dass viele junge *locals* zum Studium ins Ausland geschickt werden, vorzugsweise nach England, in die Schweiz oder die USA. Neben der hervorragenden Ausbildung bringt der Auslandsaufenthalt auch neue Perspektiven hinsichtlich der westlich geprägten Gesellschaft mit sich.

Im eigenen Land bilden die Einheimischen eine recht geschlossene Gemeinschaft und leben weitgehend abgegrenzt von den Ausländern. Die eigenen Sitten und Bräuche leben so fort. Probleme treten oft dann auf, wenn diese Clique Störungen erfährt, beispielsweise durch einheiratende Ausländer. Da dieser Fall in den letzten beiden Jahrzehnten des 20.

Jahrhunderts verstärkt auftrat, griff der Staat ein und förderte Heiraten von Einheimischen.²⁴⁸

Das Leben in Windturmhäusern und der Alltag in der Handelsstadt vor dem Ölboom ist der heutigen jungen Generation ebenso fremd wie den westlichen Besuchern, und dass gerade darin auch die Entfremdung der Einwohner von der eigenen Herkunft begründet liegt, ist diesen durchaus bewusst:

²⁴⁶ Browne/Cantacuzino, *UAE*, 1977, S. 327.

²⁴⁷ Gleichwohl soll, auch mittels der Konzentration auf den Luxustourismus, eine Personengruppe von Urlaubern ferngehalten werden, die die typischen Gäste etwa auf Mallorcas Ballermann und Feuermeilen sind. Deren unangepasstes und für ein arabisches Land höchst anstößiges Verhalten wäre in Dubai inakzeptabel (Vgl. Scharfenort 2004, S. 73).

²⁴⁸ Siehe auch Kapitel 2.2.c Demographische Entwicklung.

„Erst wurden wir reich, dann verwöhnt. Von beidem müssen wir uns verabschieden. Wie aber werden wir das überstehen – da doch schon der erste Wandel unsere Gesellschaft innerhalb von 25 Jahren entwurzelt hat?“²⁴⁹

Doch will heute verständlicherweise niemand mehr auf die Annehmlichkeiten des modernen, hochtechnisierten Lebens verzichten. Das traditionelle, introvertierte Hofhaus, in dem die Menschen früher lebten, wurde ausgetauscht gegen die Villa, doch entspricht deren Baukonzept mit ihrer Blockstruktur nicht den kulturellen Anforderungen, insbesondere der Frauen Dubais: bei der Villa wird über die Außenmauern belichtet und belüftet. Durch die Öffnungen ist jedoch die Privatsphäre der Bewohner nicht mehr gewährleistet; nur verspiegelte Fenster schaffen Abhilfe. Zudem können die Bewohner statt in einen geschützten, umbauten Innenhof nur in den Garten gehen, wenn sie draußen sein möchten. Um diesen vor den Blicken der Nachbarn oder Passanten zu schützen, muss er von einer mannshohen Mauer umgeben sein. Selbst dann können andere Anwohner vom Obergeschoss aber über die Mauer blicken. Somit ist die Grünanlage für die weiblichen Bewohner des Hauses meist mehr oder weniger nutzlos.²⁵⁰

Der Versuch, alte Korallensteinhäuser mit den technischen Neuerungen auszustatten und so einen Teil des früheren Lebens zu reanimieren, wie dies in einem Dorf im Oman geschah, schlug fehl, da die alten Bautechniken und -stoffe zu weich sind, um die Leitungen, Kabel und modernen Möbel zu tragen. Zudem wäre es wohl eine schwierige Aufgabe, Menschen, die jeden erdenklichen Luxus in ihrer Wohnumgebung gewöhnt sind, in die dunklen, immer staubigen Häuser früherer Zeiten zurückschicken zu wollen. So beschränken sich die Bemühungen, das traditionelle Leben nachvollziehbar zu machen, auf die Freiluftmuseen und -dörfer in Hatta oder auf der Halbinsel Al Shindagha in Dubai, wo Komparsen traditionelle Handarbeiten, Handwerke und landwirtschaftlichen Techniken vorführen.²⁵¹

Es ist nachvollziehbar, dass der allgegenwärtige Luxus auch genossen werden will, und gerade die jüngere Generation von Einheimischen nutzt die Möglichkeiten zur Gänze, dabei die eigene Kultur und Tradition vermischend mit dem westlichen Lifestyle, den Touristen und Medien vorleben. So bestimmt heute eine Mischung aus westlichen Einflüssen mit traditionellen Sitten und Gepflogenheiten das Leben in der Stadt. Klagte man Ende der 1970er Jahre noch über die „nicht-westliche“, mangelhafte Zeitplanung, unkonventionelles allgemeines Geschäftsgebaren und die schleppende Zahlungsmoral der Einheimischen²⁵², so wird im Jahre 2005 die Wirtschaftspolitik, die in einem „[...] islamischen Balanceakt

²⁴⁹ Der Einheimische Prof. Dr. Anwar Gargash zitiert nach Schaper 1996, S. 159.

²⁵⁰ Vgl. Ragette 2003, S. 245, 253.

²⁵¹ Vgl. Ebenda, S. 253.

²⁵² Vgl. Cox/Rek 1977, S. 96.

zwischen Modernisierung und Tradition²⁵³ entwickelt wird und stete Fortschritte macht, als investitionsfreundlich bezeichnet.

In vielen Bereichen des Alltags in Dubai wird deutlich, dass die Lebensweise und -umstände der Einheimischen nicht mehr so traditionell sein können wie früher. Einrichtungen wie die *majlis* haben sich jedoch erhalten, auch wenn sie weniger Zulauf haben als früher. Bei diesem traditionellen Treffen der Männer werden Geschäfte gemacht, Hochzeiten abgesprochen und es findet ein Austausch über politische Fragen, aber auch alltägliche Dinge, statt.²⁵⁴

Und so stark sich in einigen Lebensbereichen auch die beiden Welten mischen mögen – das Recht in Dubai basiert beispielsweise in wirtschaftlichen Angelegenheiten auf europäischem Recht, für familiäre Fälle und das Strafrecht liegt das islamische Recht, die Scharia, zugrunde²⁵⁵:

„Die Abgrenzung gegen das Fremde, der bestimmende Einfluss der Familie, des Stammes auf das eigene Leben aber sei trotz der fünfundachtzig Prozent Ausländer in der Einwohnerschaft Dubais geblieben. Sie seien so lange willkommen, solange sie das System nicht destabilisierten.“²⁵⁶

Die zunehmende Anzahl von Touristen und Gastarbeitern aus fremden Kulturkreisen provoziert, gegebenenfalls nach einer ersten Periode der unkritischen Adaption des Fremden, fast unausweichlich eine Rückbesinnung auf die eigenen Wurzeln:

“The local families in the towns who live in close proximity to the overwhelming number of immigrants, with their different traditions and languages and their alien habits, become increasingly aware of their own traditional values and tend to live more consciously by them, assisted by the discipline required of a good Muslim.”²⁵⁷

Eine weitere Reaktion auf die starke westliche Präsenz in Dubai ist in einigen Kreisen der jungen Generation in Form verstärkter Konzentration auf eine streng religiöse Lebensweise auszumachen, obschon sich die Regierung offiziell gegen jede Form des Extremismus ausspricht.²⁵⁸

Doch nicht nur das tägliche Leben der muslimischen Einheimischen in Dubai ist heute stark geprägt von westlichen Einflüssen. Auch im Stadtbild ist eine deutliche Durchmischung von Alt, also islamisch, und Neu, westlich, auszumachen.

²⁵³ Gerlach 2005, S. 47.

²⁵⁴ Vgl. Stieber, *Lunch*, 2006, S. 66-67.

²⁵⁵ Vgl. Gerlach 2005, S. 47.

²⁵⁶ Scherer, *Wo bleibt die Begeisterung*, 2005, S. R1.

²⁵⁷ Heard-Bey 1982, S. 405.

²⁵⁸ Vgl. *Nahostjahrbuch* 1998, S. 70.

“There is no better example than the Arab Gulf countries for drastic change in the economic situation, and the profound effect it has on society’s values and ideology. No wonder, it is also reflected in the Gulf architecture today.”²⁵⁹

Bestand der Ort bis 1960 aus den für islamische Städte typischen *suqs*, Wohnquartieren, Moscheen, Koranschulen und Gebetsplätzen, so durchmischte sich dieser alte Baubestand zuerst sukzessive mit neuen Gebäuden und wurde danach beinahe vollständig durch sie ersetzt.²⁶⁰ Die alten Stadtstrukturen im Sackgassensystem mit den typischen engen *sikkas*²⁶¹ wurden in den neuen Vierteln abgelöst von einem westlich-modernen Rasternetz breiter Straßen.

Zusammen mit dem Fortschritt, den zahlreichen Gastarbeitern und dem wirtschaftlichen Erfolg waren außerdem neue Bauaufgaben in der Stadt notwendig geworden, die mit traditioneller Technik und Baustoffen nicht hätten realisiert werden können, wie beispielsweise moderne Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Industrieanlagen oder Verkehrswege.²⁶² Die gesamte Stadt, die nach den Entwicklungsjahren aufgebaut wurde – und dieser Teil ist heute bei weitem größer als der „Altstadtkern“ – spiegelt westliche Planungsmethoden wider.

Die technischen Grundlagen und das Material für den Ausbau der Infrastruktur seit den 1960er Jahren kamen aus den Industrienationen. Aber:

„Dies steht [...] in keinem Widerspruch zu den Traditionen des islamischen Orients. Seit den frühen Eroberungen des Islams haben es die Araber verstanden, Elemente einer als überlegen angesehenen materiellen Kultur zu übernehmen, Neuerungen aufzugreifen und Techniken sich dienstbar zu machen. Ein solches Lernen und Übernehmen wurde zu einer wichtigen Grundlage für die wirtschaftliche und kulturelle Blüte [...].“²⁶³

Also müssen Adaptionen anderer kultureller Einflüsse nicht per se Verfallserscheinungen sein, sondern können durchaus als Zeichen für die Fähigkeit der islamisch geprägten Kultur, sich durch fremde Einflüsse zu erneuern und gerade dadurch nicht zu erstarren, betrachtet werden.

Prognosen für die Zukunft sind in architektonischer Hinsicht schwierig zu treffen.

Anzunehmen ist jedoch, dass der Boom moderner Architektur in Dubai anhalten wird, da noch immer, und heute mehr als jemals zuvor, Superlative entstehen sollen, weil Dubai weltweite Maßstäbe setzen möchte und sogar die westliche Welt mit ihren eigenen Techniken

²⁵⁹ Ragette 2003, S. 10.

²⁶⁰ Vgl. Scharfenort 2004, S. 145-146; Wirth 1988, S. 103.

²⁶¹ *sikka* ist auch heute noch der Namenszusatz zahlreicher schmaler Wege in Dubai, zum Beispiel Sikkat al Khail Road in Deira, aber auch in den Neubaugebieten. Siehe auch Kapitel 3.2. Traditionelle Architektur in Dubai und Glossar.

²⁶² Vgl. Ragette 2003, S. 245.

²⁶³ Wirth 1988, S. 102.

übertreffen will. Ob dabei dereinst die Möglichkeit gegeben sein wird, einen Blick auf die (architektonische) Vergangenheit zu werfen, sich eventuell ihrer zu entsinnen und einen eigenen Weg, der wohl eine Synthese sein müsste aus alter und neuer Tradition, Moderne, Technik, Baumaterialien und einer globalen Vorstellungswelt, zu beschreiten, wird sich zeigen. In der bisherigen Entwicklung jedoch ist das architektonische Erbe aufgegeben und verdrängt worden zugunsten einer vorgeblich universellen, weltweit gültigen Architekturmoderne, die ortlos und aufgrund ihrer Austauschbarkeit beliebig ist. Doch damit ist Dubai kein Einzelfall innerhalb der arabischen Welt:

„Few are the examples of a successful interpretation of traditional Arab architecture in the modern context, generally we see a Neo-Arabism consisting of a superficial application of historical forms. There are even factories offering decorative precast elements by catalogue, reproducing Arabic arches, friezes and patterns.“²⁶⁴

Unter diesem Blickwinkel ist es in Dubai durchaus positiv zu betrachten, dass man sich nicht nur gewollter Rückgriffe auf traditionelle Formen bedient, sondern sich in seinen Bauprojekten zu einer kompromisslosen Moderne bekennt und nicht Versatzstücke einer architektonischen Vergangenheit an Hightech-Architektur aufsetzt, die dort ebenso deplaziert wären wie ein Windturmhaus aus Korallensteinen an der ultra modernen Sheikh Zayed Road.

Weshalb es gerade so schwierig ist, Elemente traditioneller islamischer beziehungsweise einheimischer Architektur mit moderner Bauweise zu verschmelzen und ein gültiges Resultat zu erlangen, wird deutlich, wenn der geistig-symbolische Gehalt, der der islamischen Architektur innewohnt, Berücksichtigung in den Erwägungen findet.

„Der im letzten Jahrhundert einsetzende Konflikt der traditionellen islamischen Welt mit der modernen europäischen Zivilisation hat zur Auflösung ihrer inneren Werte und naturgemäß auch zum allmählichen Verfall der alten Bautraditionen und Kunstvorstellungen geführt. Zwar konnte manches davon, und sei es nur in musealer Form, fortleben, aber es fehlt heute der geistige Zusammenhang, der so komplexe Stadtgehäuse auf die selbstverständlichste Art erzeugen und am Leben halten könnte.“²⁶⁵

Und deshalb ist es ein sehr problematisches Unterfangen, westlich-moderne Baukunst, die ja ein Resultat und zugleich Ausdruck historischer Entwicklungen und die Folge früherer Bauepochen ist, mit der traditionell-islamischen zu kreuzen. Letztere ist ebenso das Ergebnis einer langen Genese, Form und Ausdruck jahrhundertalter Konzepte, und existiert nicht als

²⁶⁴ Ragette 2003, S. 254.

²⁶⁵ Bianca 1991, S. 275.

bloße Form, sondern muss im Zusammenhang mit ihrer Entwicklungsgeschichte, die wiederum eng verwoben ist mit der muslimischen Kultur, betrachtet werden.

2.3. Grundrecht und Regulierung der Architektur

Bis vor einigen Jahren war es in Dubai wie in den anderen Emiraten ausschließlich Einheimischen und den Bürgern einiger arabischer Nachbarländer vorbehalten, Grundstücke und Immobilien zu besitzen. Ausländische Privatpersonen und Firmen waren bis 2002 lediglich berechtigt, sie zu mieten.²⁶⁶

Das Gewohnheitsrecht, basierend auf den islamischen Traditionen des Landes, gab in der Stadt die Regeln des allgemein anerkannten Grund- und Bodenrechtes vor, auch wenn dies lange Zeit nicht schriftlich fixiert worden war.²⁶⁷ So gehörte das Land, das sich außerhalb der bebauten Stadt selbst befand, immer automatisch dem Herrscher, der wiederum dem Stamm vorstand. In der Stadt, wie auch in den Oasendörfern in der Wüste oder in den Bergen, das heißt in allen Siedlungen, unabhängig von deren Größe, gehörten die jeweiligen Grundstücke und die darauf befindlichen Häuser, den Bewohnern. Das Land um diese Grundstücke herum aber gehörte dem Herrscher. Dies bedeutete einerseits, dass auch die ärmeren Bewohner Eigentümer ihrer Hütten oder Häuser und des umliegenden Grundstücks waren, andererseits, dass ungenutztes Land, aber auch neu gewonnener Grund wie beispielsweise nach der Aufspülung des Creekufer, automatisch dem Herrscher gehörten. Durch diese einfach zu klärenden Besitzverhältnisse konnte das Neuland am Meeresarm schnell erschlossen und bebaut werden. Bei Privatgrund, der einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden sollte, traten in der Stadt hingegen oftmals langwierige Komplikationen auf: die Eigentümer mussten entsprechend den aktuellen Marktpreisen entschädigt werden. Da diese, insbesondere in den frühen Aufschwungjahren, nicht einfach auszumachen waren, dauerten die Verhandlungen entsprechend lange.²⁶⁸

Der Scheich kann über sein Land frei verfügen, also es zuteilen und verkaufen zu einem ihm angemessen erscheinenden Preis, verpachten, für einen bestimmten Zeitraum anderen Personen überlassen, es der Stadtverwaltung überschreiben für öffentliche beziehungsweise gemeinnützige Zwecke wie Schulen und Parks, oder aber er kann es verschenken mit der

²⁶⁶ Sonderregelungen stellten bis dahin Leasingverträge für Immobilien verschiedener Projekte mit einer Laufzeit über 99 Jahre dar (Vgl. Scharfenort 2004, S. 47-48). In den Freihandelszonen gelten andere Bestimmungen, daher seien diese hier ausgeklammert. Sie spielen für die folgenden Ausführungen keine Rolle. Eine Übersicht über die Bestimmungen siehe zum Beispiel *UAE Yearbook* 2005, S. 111; Scharfenort 2004, S. 48-49.

²⁶⁷ Vgl. Heard-Bey 1982, S. 262.

²⁶⁸ Vgl. Wirth 1988, S. 50.

Auflage, das Grundstück zweckgebunden zu nutzen.²⁶⁹ Wird das Land nachher anders genutzt als abgesprochen, kann der Scheich die Schenkung rückgängig machen.²⁷⁰ Genauso frei können andere Grundstücksbesitzer mit ihrem Landeigentum verfahren: Verpachtung, Verkauf oder Vermietung stehen auch privaten Personen offen. Dabei existierten lange keine Richtlinien oder Beschränkungen für Mietpreise, was in hohen Steigerungen der Mieten schon Ende der 1980er Jahre resultierte.²⁷¹ Erst im Jahr 2005 wurde die jährliche Teuerungsrate auf maximal 15 % festgelegt.²⁷² Mietwohnungen sind in Dubai eine Erscheinung nach 1960. Vorher war diese Form des Wohnens in der Stadt unbekannt.

Da es auf föderaler Ebene kein einheitliches Bodenrecht gibt, können sich innerhalb der sieben Mitgliedsstaaten die Gesetze unterscheiden. So ist es in Dubai im Gegensatz zu den meisten seiner Nachbarn heute auch Ausländern gestattet, Grundbesitz oder Immobilien zu erwerben. Allerdings ist diese Regelung beschränkt auf einige speziell ausgewiesene Projekte, wie zum Beispiel die Dubai Marina oder Jumeirah Beach Residence nahe der Palm Jumeirah. Auch in den von den Projektentwicklungsfirmen EMAAR und Al Nakheel realisierten Anlagen wie den Palminseln oder anderen neuen Siedlungen dürfen Ausländer Eigentum erwerben.²⁷³ Im Herbst 2006 hat die Regierung des Emirates eine Übersicht aller Grundstücke veröffentlicht, die von Ausländern erworben werden dürfen.²⁷⁴ Erst am 13.3.2006 war vom Herrscher Dubais ein Gesetz zum Grundstücksrecht (Dubai Property Law) erlassen worden, das ausländischen Immobilienbesitzern größere Sicherheit gewährleistet: seitdem werden

²⁶⁹ Wohlgermerkt ist Besitz des Herrschers nicht identisch mit dem Besitz der Stadtverwaltung. Letztere hat die Administration über öffentlichen Grund, wozu das Land des Herrschers nicht zählt.

²⁷⁰ Vgl. Wirth 1988, S. 49. Die Verfügungsgewalt des Herrschers hat eine große Spannweite. Letztlich untersteht aber auch der Scheich seinem Stamm, der ihn im Falle eines schlechten Regiments absetzen kann (Vgl. auch Kapitel 2.1.a. Geschichte und Situation des Emirates bis in die 1960er Jahre). Eine weitere, typisch islamische Form der Nutzung von Grundstücken ist *waqf* (zu deutsch in etwa: „tote Hand“), eine fromme Stiftung des Herrschers oder auch von Privatpersonen, die nach der Umwidmung dem Zugriff des Scheichs entzogen ist. Dabei wird beispielsweise Land zum Bau einer Moschee zur Verfügung gestellt und auf dem umliegenden Grund kommerziell genutzte Gebäude errichtet. Deren Ertrag geht der Moschee zu. Der Stifter finanziert gegebenenfalls auch die Kosten für den Imam des Gebetshauses und die Angestellten (Vgl. Wirth 1988, S. 66; Bianca 1975, S. 69).

²⁷¹ Vgl. Wirth 1988, S. 50.

²⁷² Scheich Mohammed bin Rashid al Maktoum, der Herrscher Dubais, verkündete diesen Beschluss im November 2005, nachdem in den vorausgegangenen 12 Monaten die Teuerung des Mietzinses für Wohnraum zwischen 35-45 % gelegen hatte. Für Büroflächen betrug sie im Durchschnitt 30 %. Diese neue Regelung wurde vorerst mit Gültigkeit bis zum 31.12.2006 erlassen (Vgl. Elvermann, *Mietpreisbremse*, 2006, S. 74).

²⁷³ EMAAR ist im Jahr 1997 von der Regierung Dubais, also der Herrscherfamilie, gegründet worden. Die von der Firma realisierten Projekte fallen nicht unter den Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung, da sie der Scheichsfamilie gehören. Das heißt, dass auch die in Dubai sonst geltenden Bauvorschriften dort theoretisch nicht durchgesetzt werden können (Persönliche Information von Ing. Nawaf Amman am 18.10.2005).

²⁷⁴ Vgl. *Dubai Magazin*, Nr. 04/06, S. 81.

Einträge über Eigentumsverhältnisse und über Leasehold-Verträge von 99 Jahren Laufzeit im Grundbuch des Land Departments vorgenommen. Bis dato gab es kein Grundbuch.²⁷⁵

Für die in Dubai zu errichtenden Gebäude gibt es, ähnlich wie in Europa, strenge Vorschriften hinsichtlich der Planungsprozeduren und klar artikulierte Bauvorschriften, beispielsweise bezüglich des Abstands eines Gebäudes zur Grundstücksgrenze beziehungsweise zur Mitte der angrenzenden *sikka*. Damit soll einer zu großen Dichte der Bebauung in der Stadt vorgebeugt werden.²⁷⁶ An der Sheikh Zayed Road etwa wird der Abstand von der Gebäudeaußenmauer bis zur Mitte der um das Grundstück verlaufenden Gasse gemessen, nicht bis zur Grundstücksgrenze. Zudem ist dort dieser Abstand auf nur mindestens 6 Meter begrenzt, nicht automatisch auf ein Viertel der Gebäudehöhe wie anderswo in der Stadt. Daher ist die Bebauung dort sehr eng (Abb. 12).²⁷⁷ Dies hat zur Folge, dass die schmalen Wege zwischen den Gebäuden beschattet werden und dass es dort immer leicht zugig ist. Der Effekt ist ähnlich wie früher in den dicht bebauten, verwinkelten Teilen der Altstadt mit den engen Gassen, obschon an der Sheikh Zayed Road die Zugluft und der Schatten nicht so dringend benötigt werden wie damals in den Wohnvierteln: zum einen gibt es kaum Fußgänger, die vom Schatten profitieren könnten, da jedermann mit dem PKW unterwegs ist. Zum anderen wird die Zugluft nicht mehr zur Kühlung benutzt, da die Gebäude alle rundum verglast und nach außen geschlossen sind: die Innenräume werden mit Klimaanlage gekühlt.

Alle Bauvorhaben, die in der Stadt realisiert werden sollen, müssen von der Stadtverwaltung geprüft und genehmigt werden. Auch Privatvillen sind davon nicht ausgenommen, allerdings gelten für Gebäude mit unterschiedlicher Nutzung, wie auch in den verschiedenen Stadtteilen, jeweils andere Vorschriften.²⁷⁸ In öffentlichen oder kommerziell genutzten Gebäuden überprüft die Stadtverwaltung auch während der Bauzeit und nach der Fertigstellung die

²⁷⁵ Vgl. Elvermann, *Rechtssicherheit*, 2006, S. 88.

²⁷⁶ Vgl. Cox/Rek 1977, S. 94. Der Herrscher kann im Falle eines konkreten Bauvorhabens die geltenden Gesetze aufheben, wie beispielsweise bei der Errichtung des Hyatt Regency Hotels Ende der 1970er Jahre, siehe Kapitel 5.2. Stadthotels am Creek. Insbesondere wenn die Gebäude sein eigenes Land betreffen, hat der Scheich quasi uneingeschränkte Handhabe.

²⁷⁷ Generell wird in Dubai der Abstand des Gebäudes von der Grundstücksgrenze folgendermaßen berechnet: Für jedes Geschoss werden beispielsweise 3 m Höhe kalkuliert. Bei fünf Geschossen wäre das Gebäude also 15 m hoch. Da der Abstand zur Grundstücksgrenze ein Viertel dieser Höhe betragen soll, ergibt sich ein „Setback“ von 3,75. Feststehende Größe bei dieser Berechnung ist der Abstand von einem Viertel der Höhe, variabel sind Geschosshöhe und -anzahl (Persönliche Information von Ing. Nawaf Amman am 18.10.2005).

²⁷⁸ Persönliche Information von Ing. Nawaf Amman am 18.10.2005. Im Jahr 2004 veröffentlichte das Planning Department der Stadtverwaltung einen überarbeiteten Katalog mit den Anforderungen, die an öffentliche Gebäude und Gemeinschaftseinrichtungen gestellt werden (Dubai Municipality, Planning Department/Planning Studies Section, *Dubai Urban Area. Community Facilities Standards*, Dubai 2004). Hierin werden unter anderem die Anforderung an Schulen, Einrichtungen des Gesundheitswesens, religiöse und kommerziell genutzte Anlagen, Polizeistationen, aber auch an soziale und kulturelle Institutionen und Erholungsanlagen genannt. Dabei werden jeweils verschiedene Kriterien, beispielsweise erforderliche Mindestgrundfläche, Anforderungen an Betreiber und Planungsgrundlagen wie Besucherzahlen und Einzugsbereich berücksichtigt.

Einhaltung der Richtlinien, etwa hinsichtlich der Feuerschutzbestimmungen, Sicherheitseinrichtungen oder Parkplatzmöglichkeiten.²⁷⁹

Was den Außenbau von Neubauten betrifft, so existieren keine einheitlichen Vorschriften hinsichtlich der Fassadengestaltung, Materialwahl oder Formgebung für die ganze Stadt. Die Regelungen betreffen vielmehr Geschosshöhe, Höhe oder Farbwahl – abhängig von der durch die Stadtverwaltung im Bebauungsplan festgelegten Nutzung des Areals.²⁸⁰ In typischen „Residential Areas“ etwa, wo hauptsächlich Privatvillen gebaut werden, ist die gestattete maximale Geschosshöhe niedriger als in den Vierteln, in denen Bürotürme errichtet werden.²⁸¹ Dabei wurden in den vergangenen Jahren auch relativ kurzfristig Anpassungen vorgenommen. War es im südlichen Jumeirah, dem Standort des Le Royal Méridien Beach Resort & Spa, zu dessen Bauzeit (1991-96, siehe Abb. 6) verboten, mehr als zehn Geschosse hoch zu bauen, so gestattete eine spätere Regelung bereits fünf Etagen mehr. Ihr entspricht der zweite Erweiterungsbau des Hotels (Eröffnung 2000) mit seinen 15 Stockwerken. Heute sind bis zu 45 Geschosse in diesem Abschnitt der Stadt erlaubt. Deutlich wird der Gegensatz zwischen den älteren, niedrig wirkenden Hotelgebäuden und den benachbarten Hochhäusern (Abb. 13).

Was die Fassadengestaltung betrifft, so sind der Phantasie der Architekten in Dubai beinahe keine Grenzen gesteckt, doch werden heute durchweg moderne Baumaterialien, oft auch in Kombination mit edlen Naturbaustoffen, benutzt:

„Kubistische Paläste, gekleidet in blauschimmerndes Glas, treten an gegen säulenverzierte Marmortorten. Neobarocke Büroschlösser in Pink und Babyblau messen sich mit Kreuzungen aus Albert Speer und Tausendundeiner Nacht“²⁸².

Strengere Vorschriften bezüglich der Fassadenformgebung und Höhenentwicklung von Neubauten gibt es jedoch in den Historical Areas. So müssen neue Gebäude dort traditionelle

²⁷⁹ Vgl. Singmaster 1997, S. 47; Scharfenort 2004, S. 24.

²⁸⁰ 1969 existierte, wiederum abhängig vom Standort, eine maximale Höhenbeschränkung von neun Etagen. In den 1970er Jahren wurde diese Vorschrift außer Kraft gesetzt (Vgl. Scharfenort 2004, S. 24). Seitdem gibt es hinsichtlich der Vertikalentwicklung von Hochhäusern in einigen Abschnitten, zum Beispiel an der Sheikh Zayed Road, keine umfassenden Vorschriften mehr (Vgl. Ebenda, S. 24). Am Creek, in ausgewiesenen Wohnvierteln und anderen Gebieten der Stadt bestehen aber auch heute noch strikte Regulierungen bezüglich der Höhe (Persönliche Information von Ing. Nawaf Amman am 18.10.2005).

²⁸¹ Die von der Stadtverwaltung festgesetzte Nutzung kann sich auch ändern: Das Gebiet zwischen dem Burj Al Arab und den weiter südlich gelegenen Hotels und der Palm Jumeirah etwa war früher als reines Wohngebiet mit Strandpalästen ausgewiesen. Da der Bedarf an Strandhotels in den letzten Jahren stark angestiegen ist, wurden im Nutzungsplan auch in kommerzieller Absicht errichtete Gebäude wie Hotels gestattet (Persönliche Information von Ing. Nawaf Amman am 18.10.2005).

²⁸² Schaper 1996, S. 158. Die Nachteile der modernen Baumaterialien im subtropischen Klima Dubais wurden besprochen in Kapitel 2.2.e. Architektur und Physiognomie der Stadt heute.

Elemente enthalten wie beispielsweise Holztüren oder ornamentale Fenstergitter. Auch soll sich der Fassadenauftritt am traditionellen Raster orientieren und mit ähnlichen Farben gestaltet sein. Ganz im Gegensatz dazu besteht für die komplett neu bebaute Sheikh Zayed Road keine „Design-Kontrolle“. Die Neubauten müssen, was für eine Vorschrift recht vage klingt, nur dem allgemeinen Geschmack entsprechen und nicht negativ auffallen, etwa durch eine grellgelbe Glasfassade.²⁸³ Überwachendes Organ dafür ist wiederum die Dubai Municipality, die Stadtverwaltung. Sie beurteilt und überprüft, ob ein Entwurf realisiert werden darf oder nicht.

Bei den Hotels in Dubai sind der architektonischen Bandbreite seitens der Stadtverwaltung kaum Grenzen auferlegt, zumindest hinsichtlich des äußeren Ausdrucks:

„Die Entwicklung des Tourismussektors geht Hand in Hand mit der Errichtung neuer spektakulärer Hotelbauten und Freizeitobjekte. So wecken die neuen architektonischen Kunstwerke weltweit die Neugier Reisender, die gerne die Option einer Übernachtung in einem Hotel einer solchen Anlage nutzen.“²⁸⁴

Dass von Hochhäusern mit verspiegelten Glasfassaden bis hin zum arabischen Palast aus Tausendundeiner Nacht, aber auch von überdimensionalen Windtürmen, nachgebildet in Beton und Stahl, bis hin zu in Architektur erstarrten Wellen- und Segelformen, das bauliche Spektrum der Hotels in Dubai alles abdeckt, wird an anderer Stelle ausführlich dargelegt und anhand von Beispielen nachgewiesen. Hier ist alles möglich, was technisch umsetzbar ist. Da der Tourismussektor für die Wirtschaft Dubais eine wichtige Rolle spielt, schafft ein umfangreiches, strenges Regelwerk, das vom Department of Tourism and Commerce Marketing (DTCM) herausgegeben wird, Klarheit bezüglich der Sicherheitsvorkehrungen, Feuerschutzmaßnahmen, Komfortfragen, Ausstattungsbelange, der erforderlichen inneren Struktur eines Hauses und zahlreicher anderer Aspekte.²⁸⁵ Dessen Beachtung und Einhaltung wird streng kontrolliert: sowohl vor, während und nach dem Bau des Hotels, aber auch während des anschließenden Betriebs. Seit 1998 wird dieser Katalog, der für Hotels, Gästehäuser und möblierte Hotelapartments maßgeblich ist, regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht und herausgegeben, um für jedermann nachvollziehbar und belegbar zu machen, wie streng die Richtlinien und wie hoch und einheitlich infolgedessen der Standard und die Qualität der Hotels in Dubai sind. So basiert deren Klassifizierung auf einer

²⁸³ Persönliche Information von Ing. Nawaf Amman am 18.10.2005.

²⁸⁴ Scharfenort 2004, S. 74.

²⁸⁵ Das Regelwerk trägt die Bezeichnung Government of Dubai/Department of Tourism and Commerce Marketing, *Licensing & Classification Manual for Hotel, Guest Houses & Hotel Apartments in the Emirate of Dubai*, Dubai 2001.

einheitlichen Bemessungsgrundlage und ist damit verlässlicher als in anderen Ländern, da nur eine Institution, das DTCM, die Sterne vergibt und die Anforderungen an alle Hotels die gleichen sind, egal ob internationale Kette oder Familienbetrieb. Für die Erstellung des Beurteilungskataloges wurden Klassifizierungsmodelle aus den USA, England, Frankreich, Spanien sowie von der World Tourism Organization herangezogen. Anhand einer Liste von Kriterien werden die Hotels so in die Kategorien 1-5 Sterne eingeordnet. Auch Häuser, die schon vor 1998, also vor Einführung dieser Prüfungskriterien, in Betrieb waren, wurden nach einer Übergangsfrist kontrolliert und gegebenenfalls neu klassifiziert. Entspricht ein Hotel in den Folgejahren nach der Einordnung den Kriterien nicht mehr, so ist auch eine Neueinstufung möglich, grobe Verstöße gegen Vorschriften haben im schlimmsten Fall den Entzug der Hotellizenz zur Folge, das Haus muss geschlossen werden. Die kostenpflichtige (300 AED) Klassifikation besitzt grundsätzlich nur ein Jahr ihre Gültigkeit und muss dann erneuert werden. Durch unangekündigte Inspektionen mit Prüfung anhand eines anspruchsvollen, umfangreichen Kriterienkatalogs wird diese Qualitätskontrolle sichergestellt. Anlässlich des Arabian Travel Market 2008, der Tourismusmesse Dubais, kündigte das DTCM einen neuen Katalog mit Klassifizierungskriterien an: künftig soll es eine Unterscheidung zwischen Leisurehotels (Strand-, Insel-, Wüsten-, Boutiquehotels, Themenparks), Cityhotels (Flughafen-, Shopping-, Budgethotels), Business-/Apartmenthotels sowie eine spezialisierte Kategorie für Wellness-, All Suite- und Heritagehotels geben. Im Leitfaden des DTCM ist auch das „Hotel“ in der Bedeutung Dubais definiert: „A building or independent part of a building which incorporates not less than 10 bedrooms available for board and lodging services against a financial consideration.“ Neben zahlreichen anderen Anforderungen, die für jede Sternekategorie exakt benannt sind, gehören beispielsweise das Anzeigen der *qibla*-Richtung, also nach Mekka, durch einen Aufkleber oder ähnliches im Zimmer, Klimaanlage, höflicher und prompter Service, aber auch gepflegte Grünanlagen und ein angemessener Standard an Dekoration sowohl innen wie außen, unabdingbar zur Lizenzvergabe an ein Hotel. Ein Fünfsternehaus muss seinen Gästen die Möglichkeit bieten, an Ausflügen und Exkursionen teilzunehmen, ebenso wird es nur als solches klassifiziert, wenn es in einem öffentlich zugänglichen Bereich, also meist in der Lobby, eine „Location exhibiting items pertaining to heritage“, eingerichtet hat. Oftmals wenig auffällig plaziert, ist diese im Volksmund „Heritage-Ecke“ genannte Einrichtung in allen Fünfsternehotels vorhanden.

Hotels dürfen sowohl in der Stadt als auch innerhalb des gesamten Emirates nur auf Grundstücken in solchen Gebieten errichtet werden, die laut Bebauungsplan für kommerzielle Zwecke freigegeben sind.²⁸⁶ Außerdem ist gesetzlich festgelegt, dass vor Baubeginn eines Hotels eine Genehmigung des DTCM für die Errichtung vorliegen muss, und dass der Bauingenieur verpflichtet ist, die vom DTCM erlassenen Richtlinien für den Standard von Hotels bei seinem Entwurf zu beachten.²⁸⁷

Somit wird deutlich, dass den Hotels für den Standort, Betrieb und hinsichtlich der bereitzustellenden Einrichtungen seitens der Stadtverwaltung strenge Vorschriften und zu erfüllende Kriterien auferlegt sind. Auf der anderen Seite aber haben die Architekten und Bauplaner relativ freie Hand im Bezug auf den Außenbau und dessen Gestaltung; ihre Hotelentwürfe unterliegen kaum künstlerischen Vorgaben. Damit erklärt sich auch die große Vielfalt der Architektursprache der Hotels in der Stadt, die in Kapitel 5 untersucht werden.

²⁸⁶ „All types of hotel establishments may be constructed in the areas in which commercial uses are permitted and in the areas where such uses are permitted in accordance with the map attached to the Regulations of Classification and Regulation of Uses of Lands in the Emirate.“, Artikel 36, Absatz a, aus dem Baugesetz der Stadt.

²⁸⁷ Ebenda, Artikel 36, Absatz b und c. Technische Vorgaben an Hotels sind in Artikel 37 des Baugesetzes verankert.