

Dubai

Ein modernes städtisches Handels- und Dienstleistungszentrum
am Arabisch-Persischen Golf

von

EUGEN WIRTH

mit 18 Abbildungen, 6 Luftbildern, 12 Tabellen und 1 Kartenbeilage im Anhang

Vorwort

In den Jahren 1985 und 1986 hat Prof. Dr. Erhard Gabriel eine Gruppe sachkundiger Autoren um Mitarbeit an einem repräsentativen Sammelwerk „The Dubai Handbook“ gebeten. Gemeinsam mit der Dubai Petroleum Company konnte er außergewöhnlich günstige Arbeitsbedingungen anbieten: Hervorragende topographische Karten in allen gängigen Maßstäben, Luftbilder aus der Zeit von 1960 bis 1986, mannigfache veröffentlichte und vertrauliche Erhebungen und Statistiken. Bei ihren Felduntersuchungen im Emirat Dubai und bei der Geländearbeit vor Ort genossen die Autoren – zu denen auch der Verf. E. W. gehörte – jede nur denkbare Unterstützung. So konnte in verhältnismäßig kurzer Zeit ein reicher wissenschaftlicher Ertrag eingebracht werden.

Dem Verfasser der nachfolgenden stadtgeographischen Monographie von Dubai stand verständlicherweise im Rahmen des Handbuchs nur eine begrenzte Seitenzahl für die beiden ihm übertragenen Teilkapitel zur Verfügung – für die Abschnitte 3.5: The City und 4.4: The Harbors. Sein ohnehin schon sehr knappes Manuskript mußte noch mehrmals kräftig gekürzt werden; bei der Übertragung ins Englische gingen weitere Details verloren. Manche interessanten geographischen Aspekte und Probleme erschienen auch für eine breitere an Dubai interessierte Öffentlichkeit von nur geringem Belang; dementsprechend konnten sie im Handbuch keine Berücksichtigung finden. Angesichts dieser Situation erscheint es gerechtfertigt, die Ergebnisse der eigenen Untersuchungen, Erhebungen und Kartierungen vom ersten Halbjahr 1986 nochmals in einer umfangreicheren und ungekürzten Fassung zu veröffentlichen.

Die im Anhang angefügte Farbkarte „Dubai 1986“ ist in gleicher Weise auch dem „Dubai Handbook“ beigegeben. Nachdem der Verf. bisher überwiegend klassisch-traditionelle orientalische Städte mit erheblichem historischen Tiefgang aufgenommen hat, sollte mit Dubai einmal eine ganz moderne Stadt bezüglich Flächennutzung und städtischen Funktionen kartiert werden. Schon bald zeigte es sich allerdings, daß auch Dubai bereits historisch geschichtet ist; das hat der Arbeit vor Ort einen besonderen Reiz gegeben. Die Finanzierung dieser Farbkarte war nur dank einer verhältnismäßig hohen Auflage möglich; die Fränkische Geographische Gesellschaft in Erlangen und das Institut für Angewandte Wirtschaftsgeographie in Ahrensburg/Holst. haben dazu gleichermaßen beigetragen. Die kartographische Betreuung und Reinzeichnung lag wieder in den bewährten Händen von Herrn Rudolf Rössler.

Mein herzlichster Dank gilt vor allem meinem guten alten Freund Erhard Gabriel und der Dubai Petroleum Co. Gemeinsam haben sie mir in Stadt und Emirat Dubai den Weg zu einem fast schon idealen Arbeiten vor Ort geebnet. Respektvollen Dank schulde ich auch dem Herrscher von Dubai und seinen Mitarbeitern und Beratern; ohne deren Genehmigung bzw. stillschweigende Duldung wäre ein solches Arbeiten nicht möglich gewesen. Bei der Lösung schwieriger oder unerwarteter Einzelprobleme haben dann ad hoc einige schon lange in Dubai tätige Experten und Behörden tatkräftig geholfen; zu besonderem Dank verbunden bin ich diesbezüglich Herrn Duncan Watkins (Head of the municipality's survey department), Herrn Dariush Zandi (Dubai municipality's town planning department), Herrn E. Tulloch (Dubai water department) sowie Herrn Patrick J. Rooney.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung: Menschliche Handlungsstrategien und Verhaltensmuster als prägende Kräfte der Stadtentwicklung	21	9
2. Die Rahmenbedingungen menschlichen Handelns in Dubai vor Beginn des Aufschwungs um 1960	26	14
3. Die Entwicklung Dubais zu einem großen städtischen Zentrum in den vergangenen 25 Jahren (1960 – 1985)	32	20
4. Zur räumlichen Ordnung und zeitlichen Schichtung des städtischen Handlungsrahmens	49	37
4.1 Die alten Wohnviertel westlich und südlich des Creek	50	38
4.2 Die alten Wohnviertel von Deira östlich und nördlich des Creek	51	39
4.3 Die Suqs von Deira und Dubai als die traditionellen Geschäftsviertel	54	42
4.4 Der moderne Central Business District von Dubai-City	58	46
5. Infrastruktur, öffentliche Versorgungsbetriebe und privatwirtschaftliche Dienstleistungen	60	48
5.1 Der Erwerb von Immobilien und Grundstücken	61	49
5.2 Das Straßennetz als Instrument planmäßiger städtischer Raumerschließung	64	52
5.3 Die städtische Infrastruktur	67	55
5.4 Öffentliche und private Dienstleistungen	74	62
5.5 Religion, Kultur, Gesundheit und Freizeit	77	65
6. Industrie in einem Dienstleistungszentrum? Die 'Industrial areas' und ihre Nutzung	85	73
7. Die Häfen von Dubai	99	87
7.1 Die Besonderheit Dubais: ein System von vier sich gegenseitig ergänzenden Häfen	99	87
7.2 Der Creek von Dubai	101	89
7.3 Hamriya Port	104	92
7.4 Port Rashid	107	95
7.5 Mina Jebel Ali	108	96
7.6 Die Häfen von Dubai im nationalen und internationalen Vergleich	111	99
8. Ausblick: Dubai – ein modern-westliches oder ein orientalisch-islamisches Gemeinwesen?	114	102
Literaturverzeichnis	117	105
Katalog einiger bemerkenswerter Bauwerke und Standorte in Dubai	118	106
Tabellenanhang	123	111

Dieser Beitrag erscheint in den „Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft“
und gleichzeitig als Einzelband der „Erlanger Geographischen Arbeiten“.
Für die Einzelpublikation gilt die Kursivpaginierung am Seiteninnenrand.

Verzeichnis der Abbildungen im Text und der Luftbilder

1. Stadtquartiere von Dubai und Deira
2. Stadtentwicklungsplan Mai 1971
3. Suq und Altstadt von Dubai
4. Suq und Altstadt von Deira
5. Fließender und ruhender Verkehr beiderseits der Hauptachsen
6. Jahresgang des Wasserverbrauchs
7. Wasserproduktion und Wasserverbrauch
8. Das Wasserleitungsnetz im weiteren Stadtbereich
9. Das Netz der städtischen Buslinien
10. Viktualienmarkt in Deira
11. Hamriya Market
12. Musallas und bemerkenswerte Moscheen
13. Schulen und Sportanlagen in Za'abeel East
14. Die 'Industrial areas' von Dubai
15. 'Industrial area' von Port Sa'id
16. 'Industrial area' von Khabeesi
17. Hamriya Port
18. Mina Jebel Ali

Luftbild 1960

Luftbild 1965

Luftbild 1968

Luftbild 1974

Luftbild 1976

Luftbild 1981

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

1. Vereinigte Arabische Emirate: Brutto-Inlandsprodukt zu Faktorkosten 1982
2. Einwohnerzahl der Stadt Dubai
3. Einfuhr Dubai
4. Erdöl im Scheichrum Dubai
5. Öleinnahmen des Scheichums Dubai (Schätzungen)
6. Dubai, Größenordnung der staatlichen Investitionen
7. Trink- und Brauchwasserverbrauch von Dubai
8. Trinkwassererzeugung von Dubai 1984
9. Deklarierte Einfuhren über den Crack von Dubai
10. Gütereinfuhren über Port Rashid
11. Die vier Häfen von Dubai
12. Die arabischen Golfhäfen im Vergleich

1. Einleitung: Menschliche Handlungsstrategien und Verhaltensmuster als prägende Kräfte der Stadtentwicklung

In der Geschichte menschlicher Kultur und Gesittung kommt dem *Arabisch-Persischen Golf* in vieler Hinsicht eine Schlüsselstellung zu: In seinem weiteren Umkreis entstanden vor über fünf Jahrtausenden die ersten Hochkulturen, und damit auch die *ältesten Städte* als hoch organisierte politische, religiöse, wirtschaftliche und kulturelle Zentren. Städtisches Leben und städtische Organisation waren damals *Inbegriff und Ausdruck dieser Kulturen*. Erst seitdem wir die Städte im Euphrat-Tigris-Tiefland ausgegraben haben, wissen wir überhaupt über jene Kulturen näher Bescheid.

An den Küsten des Arabisch-Persischen Golfs findet man aber auch einige der *jüngsten Städte* unserer Erde. *Dubai* ist eine dieser Städte. Sie sind erst vor wenigen Jahrzehnten aus ganz bescheidenen Anfängen erwachsen, und sie verdanken ihre dynamische Entwicklung der Erdölwirtschaft. Auch sie sind in gewisser Weise Inbegriff und Ausdruck unserer modernen Kultur und gesellschaftlichen Entwicklung. Zwar brauchen wir die Städte am Golf nicht, um das sozioökonomische System des ausgehenden 20. Jahrhunderts zu definieren; sie sind eher späte Beispiele einer auf allen bewohnten Kontinenten schon in vielen Exemplaren vertretenen Entwicklungsstufe. Da sie aber fast keine Vergangenheit haben, verkörpern sie diese jüngste – „post-industrielle“ – Stufe vielleicht am reinsten.

Die ältesten wie die jüngsten Städte im Umkreis des Arabisch-Persischen Golfs haben eines gemeinsam: Obwohl sie auf dem Boden des Orients entstanden sind, erscheinen sie bei einer ersten flüchtigen Betrachtung *nicht als orientalische Städte*. Die städtischen Siedlungen der sumerischen Hochkulturen vor mehr als 5000 Jahren, z. B. Uruk oder Nippur, waren damals die einzigen Städte auf der Welt. Es gab neben den Hochkulturen im Euphrat-Tigris-Bereich noch keine anderen. Damit waren sie zu ihrer Zeit „Stadt schlechthin“, kein kulturkreisspezifischer Sondertyp. Die ganz jungen städtischen Zentren am Golf hingegen, z. B. Dubai oder Abu Dhabi, erscheinen in ihrem hochmodernen Baubestand und in ihrer Infrastruktur stark westlich geprägt.

Es wäre eine lohnende Aufgabe, diese Städte einmal mit der Fragestellung zu untersuchen, wieweit sie Ausdruck unserer heutigen – spätindustriellen oder postindustriellen – gesellschaftlichen Entwicklung seien (vgl. R. STEWIG 1987). Vielleicht stießen wir sogar auf „orientalische Régionalvarianten“ einer solchen Entwicklung, die sich in den Städten entsprechend widerspiegeln. Dabei müßten wir aber vornehmlich mit Modellen, allgemeinen Strukturen und Systemen arbeiten – nicht mit der *empirischen Wirklichkeit der Stadt* selbst, die durch solche allgemeine Deskriptionsschemata nur sehr unvollkommen abgebildet wird, und nicht mit den *Menschen*, die die Stadt nach ihren Vorstellungen gebaut haben und die in ihr leben. Durch das

großzügige Entgegenkommen und die Gastfreundschaft der Dubai Petroleum Co. hatte der Verfasser Anfang 1986 die Gelegenheit, Dubai und seine Menschen einen mit intensiver Arbeit gefüllten Monat lang kennenzulernen. Man würde dieser Stadt nicht gerecht werden, wenn man sie nur mit der Elle allgemeinerer sozialwissenschaftlicher Kategorien mäße. Auch die Frage, ob und wie weit Dubai noch eine „orientalische Stadt“ ist, würde nur Nebenaspekte beleuchten. Wir wollen statt dessen versuchen, die handelnden Menschen in den Mittelpunkt der Betrachtung zu stellen.

Ungachtet des zeitlichen Abstandes von fünftausend Jahren haben die ältesten Städte der sumerischen Hochkultur noch eine weitere Gemeinsamkeit mit den ganz jungen städtischen Dienstleistungszentren der Erdölstaaten am Arabisch-Persischen Golf: Sie sind, wie fast alle Städte der Erde, das Ergebnis *zielgerichteten Planens und Bauens*; dieses aber ist, wie jedes menschliche Handeln, in *übergreifende kulturelle Sinnzusammenhänge* eingebunden. In gemeinschaftlicher Aktion schaffen sich Menschen nach ihren Vorstellungen in der Stadt eine neue, von der Natur abgehobene Umwelt; sie erlaubt – nicht nur in einem heißen, wüstenhaften Klima – ein *Miteinander-Leben* unter viel günstigeren Bedingungen. Es ist die Stadt, der wir die Entfaltung unserer Kultur und viele neue Möglichkeiten menschlicher Selbstverwirklichung verdanken.

Bei den schon lange untergegangenen Städten des *Alten Orient* können wir die ursprünglichen städtebaulichen Zielsetzungen und die dahinter stehenden Sinnzusammenhänge urbanen Zusammenlebens nur mühsam und unvollkommen rekonstruieren. Die Ruinen der Ausgrabungsstätten und die bruchstückhaft überlieferten schriftlichen Dokumente lassen viele der sich aufdrängenden Fragen unbeantwortet. Die Geschichte der *Stadt Dubai* und ihres dynamischen Aufstiegs hingegen umfaßt noch nicht einmal die Zeitspanne eines Menschenlebens. Die Entscheidungen, die zur heutigen Struktur und Gestalt dieses großen städtischen Dienstleistungszentrums geführt haben, sind zusammen mit ihren Rahmenbedingungen für den Wissenschaftler noch in vielfältiger Weise dokumentiert, abfragbar, ja direkt greifbar und unmittelbar gegenwärtig.

Damit ergibt eine stadtgeographische Untersuchung von Dubai und ein Nachzeichnen seines stürmischen Aufschwungs eine einmalige Chance: Einerseits kann man die junge Entwicklung der städtischen Strukturen und Funktionen in ihren einzelnen Teilschritten fast beliebig genau rekonstruieren; andererseits können die gruppenspezifischen *Handlungsstrategien, Verhaltensmuster und Entscheidungen*, die die Stadtentwicklung bestimmten, noch in all ihren vielfältigen Aspekten aufgezeigt werden. Wir werden einerseits Entscheidungen kennenlernen, die spontan und ad hoc auf irgendein Teilziel ausgerichtet waren oder ein Teilproblem lösen wollten; andererseits sind Entscheidungen getroffen worden, die planmäßig und langfristig städtebaulich zu gestalten versuchten. Wenn wir dann noch die Vorstellungen von „Stadt“

und „städtischem Leben“ kennen, die handlungsleitend hinter den Entscheidungen standen, dann lassen sich damit die heutige Struktur und Gestalt Dubais, sein Baubestand und die räumliche Ordnung seiner Funktionen überzeugend erklären.

Es waren fast immer *rationale und vernünftige Entscheidungen* gewesen, die die Entwicklung von Dubai vorangetrieben und gesteuert haben. Die am Entscheidungsprozess maßgeblich beteiligten Gruppierungen hatten aber – als Folge verschieden gerichteter Interessen, schichtenspezifisch unterschiedlicher Verhaltensnormen und einer sehr verschieden fundierten sozio-kulturellen Basis – recht unterschiedliche Zielsetzungen:

- Die *Familie des Herrschers* will Dubai zu einem modernen, repräsentativen städtischen Zentrum und zur Hauptstadt eines fortschrittlichen islamischen Staates mit blühender Wirtschaft, vorbildlichen sozialen Einrichtungen und hoher Lebensqualität für alle Bewohner machen. Sie steht der Kultur und der technischen Zivilisation des Westens so aufgeschlossen gegenüber, daß sie die städtebauliche Rahmenplanung und viele Teilentscheidungen Fachleuten aus Europa und den USA überträgt.

- Die *einheimische arabische Bevölkerung* verlangt nach Moscheen und Gebetsplätzen (musallas), nach einer Wohnung in eigenen vier Wänden und nach den traditionellen Vergnügungen, Festen, Spektakeln und Kamel-Rennen. Sie erwartet aber auch, daß sie – alter arabischer Stammestradition entsprechend – (von ihren Scheichs in gewisser Hinsicht bevorzugt behandelt wird.

- Eine einflußreiche Gruppe von *Kaufleuten, Großhändlern und Maklern* will eine liberale Wirtschaftspolitik, eine leistungsfähige Infrastruktur und günstige Standortvoraussetzungen für Finanztransaktionen, Handel und Verkehr. Obwohl sie meist erst seit ein oder zwei Generationen in Dubai ansässig sind, fordern sie Aufstiegsmöglichkeiten zur sozialen Oberschicht mit allen damit verbundenen Statussymbolen und Privilegien.

- Die *Ölgesellschaften* und ihre Kontraktoren und Zulieferer benötigen umfangreiche, gut ausgerüstete und leicht zugängliche Hafenbecken, Kaimlagen und Lagerplätze sowie Lagerhallen und Werkstätten für die Exploration, die Erschließung und den Betrieb von Erdöl- und Erdgasfeldern onshore und offshore. Sie brauchen einen leistungsfähigen, unbehinderten grenzüberschreitenden Verkehr von Waren, Personen, Informationen und Zahlungen. Außerdem wünschen sie nach Möglichkeit modern-westliche Lebensbedingungen für ihre im Lande lebenden verantwortlichen Mitarbeiter; dazu gehören auch Alkohol im privaten Bereich geschlossener Räume und Frauen am Lenkrad von Automobilen.

- Die vielen *Gastarbeiter* aus den Ländern Süd- und Ostasiens erwarten billige Wohnungen, gute Schulen, moderne Krankenhäuser, günstige Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Bei mehrjährigem Aufenthalt im Lande wollen sie die

Möglichkeit haben, mit ihren Familien zusammenzulieben. Sie wünschen ein anregendes soziales Umfeld, und sie freuen sich über Kinos mit indischen Filmen.

- Die rasch wachsende *Planungsabteilung der Stadtverwaltung* schließlich bemüht sich seit dem ersten Stadtentwicklungsplan von 1960 darum, das städtische Wachstum und die damit im Zusammenhang stehenden Systemzusammenhänge und räumlichen Strukturen in geordnete, überschaubare und vernünftige Bahnen zu lenken. Sie hat das Leitbild vergleichbarer europäischer Behörden vor Augen und sie ist bemüht, es trotz vielen Lavierens nicht aus den Augen zu verlieren.

Die Zielsetzungen dieser gesellschaftlichen Gruppierungen erscheinen nur teilweise gleich gerichtet; teilweise ergänzen sie sich, teilweise stehen sie jedoch auch miteinander im Widerspruch. Bisher sind der Stadt Dubai aber schwere Konflikte und unlösbare Dilemmata erspart geblieben: Das Leitbild einer modernen Großstadt mit westlicher Architektur, Technologie und Infrastruktur sowie hoher Lebensqualität für alle wird in seinen groben Umrissen von allen bejaht. Der Herrscher, seine Söhne und Berater legen die Planungsziele im Einvernehmen mit den anderen am Entscheidungsprozeß beteiligten Gruppierungen fest; die Experten der Planungsabteilung projizieren diese Zielvorgaben auf den Raum und die zuständigen Beamten der Stadtverwaltung sowie ausländische Spezialisten setzen sie dann in die Praxis um. Nur so ist es zu erklären, daß die Entwicklung der Stadt Dubai in den vergangenen 25 Jahren im wesentlichen den Rahmen ausgefüllt hat, den die beiden Stadtentwicklungspläne von 1960 und 1971 abgesteckt haben; Dubai gehört zu den wenigen Städten auf der Erde, die die grundlegenden Vorschläge ihrer Stadtplaner in die Wirklichkeit umsetzten. Die Planvorhaben waren allerdings vorher genau abgestimmt worden und die Planer wußten, worauf es ihren Auftraggebern ankam. -

Auch in einer anderen Hinsicht stellt Dubai eine gewisse Ausnahme dar: Anders als die großen städtischen Metropolen des hoch industrialisierten Westens, des Ostblocks und der Dritten Welt ist Dubai noch ein *Gemeinwesen mit erfreulich wenig schwer belastenden Dilemmata und Problemen*: Die Menschen sind weltoffen, tolerant und von gesundem Menschenverstand geleitet, die Sicherheit für Leib und Leben eines jeden Bewohners erscheint gewährleistet und die Lebensbedingungen auch der untersten sozialen Schichten werden als zufriedenstellend angesehen. Es gibt noch keine Stoßzeiten des Verkehrs mit total verstopften Straßen und endlosen Warteschlangen vor Verkehrsampeln, noch keine Abschaltungen von elektrischem Strom für täglich mehrere Stunden, noch kein Versiegen der Wasserzufuhr in den höheren Stockwerken, noch keine Berge von Müll in den Straßen, noch keine atembeklemmende Haube von Dunst und Smog über der Stadt und noch keine spontan besiedelten Behelfsheinquartiere und Bidonvilles mit völlig unzureichender hygienischer Ausstattung. Vor allem die folgenden vier Aspekte fallen einem aufmerksamen Beobachter im Vergleich mit anderen Städten positiv auf:

1) In Dubai hinkt der Eingriff des Stadtplaners nicht ständig hinter der tatsächlichen Entwicklung her – da ein wenig korrigierend, dort schlimme Mißstände etwas mildernd, und nochmals anderswo ein großes Übel durch mehrere kleine ersetzend. Nein, in Dubai greift die planende Gestaltung der Entwicklung voraus, und sie kann damit viel stärker lenken und prägen, als das jede nachträgliche Korrektur vermöchte. Gewiß, manchmal erscheint der Anzug noch eine oder zwei Nummern zu groß, den die Planer da schneiden – aber in vielen Fällen hat die städtische Dynamik schon bald den zunächst ein wenig zu weiten Rahmen ausgefüllt. Auch ist sowohl für die Behörden, die sich um die städtische Infrastruktur bemühen, als auch für die Menschen, die in einer Stadt leben und arbeiten, ein etwas zu großer Anzug wesentlich angenehmer als ein zu knapper.

2) Mit etwa 300 000 - 350 000 Einwohnern hat Dubai noch „menschliche“ Dimensionen, die denen der täglichen Lebenswelt entsprechen. Es ist für die Stadtverwaltung noch gut zu organisieren und für die Bewohner leicht zu überschauen. Die Entfernungen innerhalb der Stadt sind verhältnismäßig gering und die Verkehrswege gut ausgebaut. So benötigt man meist weniger als 15 Minuten und fast niemals mehr als 25 Minuten, um von einem Punkt der Stadt zu einem anderen zu gelangen. Auch sind überall, selbst in direkter Nachbarschaft des Stadtzentrums, noch große unbebaute Areale als Bauland-Reserve verfügbar. Die Stadt kann deshalb noch auf längere Zeit durch Verdichtung wachsen; sie muß nicht immer weiter ins Umland hinaus ausufeln.

3) Dubai ist fast schon das Paradebeispiel einer gut funktionierenden „autogerechten Stadt“. Außer einigen wenig genutzten und selten verkehrenden innerstädtischen Omnibuslinien und dem Fährverkehr Dubai-Deira über den Creek hinweg gibt es keine Massenverkehrsmittel, sondern nur den Individualverkehr von Personenkraftwagen und Taxis. Für diese ist aber nicht nur ausreichend Straßenraum zum Fahren, sondern auch reichlich Platz zum Parken vorgesehen. Unsere farbige Übersichtskarte zeigt sehr eindrucksvoll das recht engmaschige Netz vielspuriger Schnellstraßen, das über das Stadtgebiet gelegt ist. Die Karte zeigt aber auch ausgedehnte Parkplätze in unmittelbarer City-Nähe am Ufer des Creek, sowie große Parkflächen im Umkreis der Moscheen, Krankenhäuser, Schulen und Sportstadien, ja sogar um die Gebetsplätze der musallas. In Dubai wie in Deira ist auch schon je ein großes Parkhaus mit vielen Parketagen in Betrieb. Damit wird für fast alle städtischen Standorte eine ausgezeichnete 'accessibility' gewährleistet. Die Entscheidung für eine „autogerechte Stadt“ ist in Dubai übrigens durchaus vernünftig: Für den Bau leistungsfähiger Massenverkehrsmittel reicht das Verkehrsaufkommen nicht aus, und das im Sommerhalbjahr überaus drückende, schwül-heiße Klima der Golfregion läßt städtische Fußgängerzonen unter freiem Himmel wenig attraktiv erscheinen.

4) Man findet sich in Dubai auch deshalb so leicht zurecht, weil die Stadt mehrere Kerne hat und in ihren unterschiedlichen Funktionen räumlich klar gegliedert

erscheint. Der Dubai Development Plan 1971 stellt lakonisch fest: 'Dubai lacks a civic centre. There are resulting advantages ...'. Schon zwischen den beiden Weltkriegen hatte Dubai zwei voneinander getrennte Zentren: Am Südufer des Creek lag die kleine Ansiedlung Dubai mit dem Al Fahidi Fort, dem Palast des Herrschers, der Freitagsmoschee, einem kleinen Suq und der Zollstation; vermutlich wohnten hier auch die meisten wohlhabenden Kaufleute. Nördlich des Creek hingegen, in Deira, zog sich parallel zu dessen Ufern ein zweiter, viel größerer Suq hin. Auch der Schwerpunkt des Schiffsumschlags dürfte schon am nördlichen Ufer des Creek konzentriert gewesen sein (F. HEARD-BEY 1982, S. 242).

Seit dem Zweiten Weltkrieg hat sich die Funktionsteilung weiter differenziert: In *Dubai* am Südufer des Creek finden sich die Regierungsgebäude des Herrschers, die britische 'Political Agency for the Trucial States' (seit 1971 British Embassy) sowie die Büros und Lager des Zolls; hier haben sich auch einige der wichtigsten Banken in modernen Bürohochhäusern niedergelassen. Der traditionelle Suq von *Dubai* und die umliegenden Straßen sind zum Sitz des Großhandels mit Tuchen und Textilwaren geworden.

Am Nordufer des Creek hingegen, in *Deira*, sind die großen modernen Hotels zu finden; hier hat sich auch der junge Central Business District ausgebildet. Westlich des CBD weitet sich der traditionelle Einzelhandel des Suq in die angrenzenden Wohngebiete aus. Auch der Güterumschlag am Creek von einheimischen Holzbooten auf die Lagerflächen am Kai ist nach wie vor überwiegend auf dem Nordufer konzentriert.

2. Die Rahmenbedingungen menschlichen Handelns in Dubai vor Beginn des Aufschwungs um 1960

Wenn wir die Stadt Dubai als Ergebnis zielgerichteten Planens und Bauens beschreiben und erklären wollen, dann müssen vorab die Rahmenbedingungen kurz skizziert werden, in die alles menschliche Handeln an jener Stelle des Arabisch-Persischen Golfs eingebunden war und ist. Ermöglichend oder beschränkend wirkten vor allem die Lage Dubais zwischen Ländern, Subkontinenten und Meeren, dann Küstengestalt und Fahrwasserverhältnisse, die Wirtschaftspolitik und die Persönlichkeit des jeweils regierenden Herrschers sowie die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

An der Südküste des Arabisch-Persischen Golfs gibt es zwischen der Halbinsel Qatar und derjenigen des Horns von Oman eine ganze Reihe von Plätzen, die Schutz vor Wind und Wellen bieten und als Anlegeplatz für die traditionellen Holzboote geeignet sind, die im küstennahen Verkehr im Golf und von hier nach Indien und Ostafrika verkehren: Entweder sind der Küste kleine Inseln bzw. Nehrungen vorgelagert, oder der geradlinige Küstenverlauf wird durch „creeks“ – langgestreck-

te schmale Buchten, die dem Unterlauf von kleinen Flüssen ähneln – unterbrochen. An fast allen solchen Plätzen sind schon im 19. Jahrhundert Anlege- und Ankermöglichkeiten, Schiffsverkehr und kleine Siedlungen unter der Herrschaft je eines Scheichs nachweisbar: Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al-Qaiwain, Ras al-Khaimah.

Wirtschaftliche Basis für diese Siedlungen und fast einzige Erwerbsgrundlage für deren Bevölkerung war die *Perlenfischerei*. Vor allem in Indien, aber auch in Europa und den USA waren vor dem Ersten Weltkrieg Orient-Perlen sehr gefragt. Um 1900 belief sich der Wert des Perlenexports aus allen Golfhäfen von Kuwait bis Oman auf rund 1,5 Mio. £, 1925 allein aus den Vertragsstaaten auf 600 000 £. Die Scheichs konnten reichliche Abgaben kassieren und die Perlenhändler schöpften hohe Gewinne ab. Erst die Weltwirtschaftskrise und die Konkurrenz japanischer Zuchtperlen hat um 1930 zu einem erheblichen Rückgang der Erträge aus der Perlenfischerei geführt. Die Bevölkerung verarmte, und die Scheichs hatten keinerlei Mittel mehr zur Verfügung, mit denen sie öffentliche Aufgaben hätten finanzieren können.

Wenn man die Zahl der Boote der Perlentaucher oder die Höhe der Abgaben aus der Perlenfischerei für die einzelnen Hafenplätze und Siedlungen am Golf miteinander vergleicht, dann erscheint Dubai in keiner Weise bevorzugt. Nicht die Gewinnung natürlicher Ressourcen im primären Sektor, sondern eine Betätigung im tertiären Sektor mit *Handel, Verkehr und Dienstleistungen* haben zu Aufstieg und Blüte dieses Scheichtums geführt. Spätestens seit Beginn des 20. Jahrhunderts hat Dubai hier durch eine besonders liberale, wirtschaftsfreundliche Politik seiner Herrscher und durch die Geschäftstüchtigkeit und den Unternehmungsgeist seiner Kaufleute eine Sonderstellung erringen können.

Als im Jahre 1902 die Persische Regierung in Bandar Lingeh eine Zollstation einrichtete und die Zölle für Ein- und Ausfuhren über diesen Hafen kräftig anhob, wurde Dubai zur willkommenen Ausweichstation. Vor 1902 ging der größere Teil des Handels zwischen Indien und den kleinen Golfhäfen über den iranischen Hafen, jetzt über Dubai. Zur Förderung des Transithandels wurde der Zoll von bisher 5% abgeschafft und Dubai zum Freihafen erklärt. Dieses Signal einer liberalen Handelspolitik hat viele iranische Kaufleute veranlaßt, ihr Büro von Persien nach Dubai zu verlegen. Die Schifffahrtslinien folgten: Seit 1904 kam im wöchentlichen Liniendienst ein Dampfer aus Indien nach Dubai, und von hier aus wurden dann die Waren mit Booten zu den kleineren Häfen am Golf gebracht (T. HEARD-BEY 1982, S. 244). In Konkurrenz zu anderen Mitbewerbern konnte der Großvater des jetzigen Herrschers schon 1900 einen Vertrag mit der Bombay und Persian Navigation Co. abschließen, demzufolge alle Dampfschiffe der Linienfahrt Indien-Golf den Hafen von Dubai anlaufen sollten. 1905/1906 sind schon 34 Dampfer mit insgesamt 70 000 t nach Dubai gekommen (D. HAWLEY 1970, S. 194).

Nach dem Ersten Weltkrieg hat Persien die Restriktionen für Ein- und Ausfuhr weiter verschärft. Viele iranische Kaufleute siedelten sich jetzt endgültig in Dubai an; sie brachten Geld, Erfahrung und Handelsbeziehungen mit, wurden freundlich aufgenommen und kamen in den Genuß der sehr liberalen Freihandelspolitik des Scheichtums und niedriger Zölle. Viele von ihnen haben sich an der Finanzierung der Perlenfischerei und am Perlenverkauf nach Indien beteiligt. Sie wurden um 1930 in die Krise mit hineingezogen und konnten dann auch im Zweiten Weltkrieg keine größeren Aktivitäten entfalten. Nach dem Krieg waren sie aber wesentlich am raschen Aufschwung beteiligt. Als sich nach 1945 Handel und Wirtschaft auch im Bereich des Golfes wieder normalisierten, da hat die Persönlichkeit des jetzigen Herrschers, Scheich Rashid, das Geschick von Dubai bereits maßgeblich bestimmt, obwohl dieser erst 1958 nach dem Tod seines Vaters offiziell die Macht übernahm. Rashid ist ein weltoffener, fortschrittlicher, international versierter und überaus geschäftstüchtiger Mann. Seinem Einfluß ist es z. B. zuzuschreiben, daß der British Political Officer der Vertragsstaaten (Trucial Coast) seinen Amtssitz 1953 von Sharjah nach Dubai verlegte, und daß er gleichzeitig den höheren Status eines Political Agent erhielt. Seit 1950 konnte Dubai in seinem al-Maktoum-Hospital eine modern-westliche ärztliche Versorgung anbieten – für einige Jahre die einzige im Nordosten der Arabischen Halbinsel. 1956 errichtet Scheich Rashid ein recht effektives Customs Department und er stellt eine kleine Polizeitruppe auf, 1957 gründet er eine Stadtverwaltung und eine Gesellschaft für Elektrizitätsversorgung (Beginn der Stromerzeugung 1961) und 1959 folgt dann noch eine Gesellschaft für den Telegraphen- und Telephondienst (Beginn des Telefonbetriebs 1961). Die British Bank of the Middle East ist schon seit 1946 mit einer Zweigstelle in Dubai vertreten.

Damit hatte Dubai früher als alle anderen Scheichtümer der Vertragsstaaten eine für arabische Verhältnisse recht moderne Infrastruktur und es wurde dementsprechend für europäische Firmen interessant. Seit der Fertigstellung eines behelfsmäßigen Flugplatzes 1958 und seinem Ausbau 1961 wird Dubai auch von westlichen Fluglinien im Linienverkehr mit Beirut und London sowie dreimal wöchentlich aus Kuwait angefliegen. In den folgenden Jahren wird der Flughafen weiter modernisiert und ausgebaut.

Besonders intensiv bemühte sich Scheich Rashid um die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse im und vor dem Creek. Schon 1954 wurde eine britische Ingenieurfirma mit einem diesbezüglichen Gutachten beauftragt und es gelang Rashid dann, von Kuwait eine Anleihe von etwa einer halben Million £ zur Ausbaggerung des Creek zu erhalten. Die Arbeiten wurden 1958/59 durchgeführt. Seitdem konnten traditionelle Holzboote bei jedem Wetter und jeder Tide voll beladen in den Creek einfahren und an den aus Holzbohlen gezimmerten Kais anlegen. Auch moderne Küstenmotorschiffe – die von indischen, ostafrikanischen oder anderen Golfhäfen

kamen – und die Spezialschiffe, die für die Belieferung und Versorgung von offshore-Bohrungen erforderlich sind, konnten den Creek jetzt als Umschlags- und Liegeplatz nutzen.

Damit war, was Infrastruktur und Verkehrseinrichtungen anbelangt, innerhalb eines knappen Jahrzehnts ein *Handlungsrahmen* geschaffen worden, der eine reibungslose Abwicklung von Geschäften nach westlichem Muster ermöglichte. Auch die einheimischen Kaufleute und Schiffseigner nutzten diese Chance: Um hohen und unkontrollierbaren Devisenabflüssen einen Riegel vorzuschieben, verbot die indische Regierung 1947 jeden Import von Gold. Die Nachfrage nach Gold in Indien blieb aber dadurch ungebrochen, und Dubai wurde zum zentralen *Umschlagplatz des Goldschmuggels* nach Indien. Das Geschäft war sehr lukrativ: 1967 kostete die Unze Gold in Dubai 35 Dollar, und sie wurde in Indien für 68 Dollar verkauft (D. HAWLEY 1970, S. 205).

Über Telephon und Telegraph konnten die Goldhändler in Zürich, London und Dubai rasch auf alle Schwankungen von Nachfrage und Preis reagieren; die Linienmaschinen der großen Fluggesellschaften brachten die Goldbarren in Kisten mit je 20–25 kg nach Dubai und von da ging das gelbe Metall dann auf den traditionellen Holzbooten in kleinste Partien aufgesplittert zu irgendwelchen Landeplätzen an der indischen Küste. Es konnte dort ohne Schwierigkeiten mit indischen Rupien bezahlt werden, da diese bis 1957/58 als Währung auch in Dubai gültig waren; bis 1966 wechselten die indischen Banken auch die Währungen der Golf-Emirate günstig um. Die End-Abrechnung erfolgte über die in Dubai tätigen Filialen großer britischer und amerikanischer Banken.

Voraussetzung solcher Transaktionen war wieder die liberale Wirtschaftspolitik des Scheichtums. Barrengold und Edelmetalle können in Dubai in beliebiger Menge ohne jede Beschränkung zoll- und abgabenfrei importiert und exportiert werden. Ein britischer Beobachter berichtete über den Goldhandel sehr anschaulich: „A recent article in a British Sunday supplement was entitled *Smuggled Gold from a Desert Kingdom*, and ‘Kingdom’ is as much a misnomer for Dubai as is ‘smuggling’ for the recent activities. India has been nicknamed the ‘eternal sink of gold’: Indians venerate, hoard, wear and even eat it. Worn next to the skin, gold ‘prolongs youth and sexual potency’; sprinkled on food, gold leaf was a delicacy. The banks and bullion dealers of London and Zurich catered for this national passion. Four-ounce ingots were packed, two hundred to a box, and air-freighted to Dubai. There, equally legally, they were transferred to bank vaults. When their crews and fast launches were ready, Dubai’s dealers would call and quite casually drive off with up to a million dollars’ worth of gold. The ingots would be sewn inside waistcoats, and these laded for the twelvehundred-mile seapassage to India. Only when the cargo entered Indian waters did the trade become illicit. If the middlemen of Dubai were ‘smugglers’, so too were the British and Swiss who sold it, BOAC and MEA who flew it, and the British

Bank of the Middle East and the First National City Bank of New York whose Dubai branches received and resold it.“ (M. TOMKINSON 1975, S. 132 f.).

Neben Gold sind auch Perlen aus dem Golf und Schweizer Armbanduhren – 1966 für etwa 60 Mio. DM – als Schmuggelgut in großen Mengen über Dubai nach Indien gegangen. So war das Scheichtum 1969 der drittgrößte Importeur der Welt für Gold und der zweitgrößte für Schweizer Uhren! Mit einem Wert von rund 1,2 Mrd. DM erreichte der Goldimport von Dubai 1969 immerhin schon 20% der gesamten Goldproduktion der nichtkommunistischen Welt. 1971 stieg der Goldimport sogar auf rund 1,5 Mrd. DM. Erst das starke Ansteigen des Weltmarktpreises für Gold hat in den darauf folgenden Jahren die Nachfrage in Indien rasch zurückgehen lassen: Anfang 1972 kostete die Feinunze noch 40 US-Dollar, 1979 bereits 200 und 1980 fast 700 US-Dollar. Da konnten die indischen Käufer nicht mehr mithalten; entsprechend ging die Bedeutung von Dubai als Transitplatz für Gold zurück. –

Eine zufriedenstellende ärztliche Versorgung, trinkbares Leitungswasser und elektrischer Strom, leistungsfähige internationale Telekommunikations- und Verkehrsverbindungen, zuverlässige Banken und Versicherungen, eine liberale Wirtschaftspolitik ohne Beschränkungen im Devisenverkehr sowie niedrige Steuern, Abgaben und Zölle bieten nun aber nicht nur dem einheimischen Handel erhebliche Standortvorteile; auch europäische und amerikanische Firmen, die mit einem meist erheblichen Aufwand an hochqualifizierten Arbeitskräften, schwerem technischen Gerät und Material nach *Erdöl* suchen, wissen solche Qualitäten eines Standorts sehr zu schätzen. Obwohl die Ölgesellschaften in Dubai erst acht Jahre später als in Abu Dhabi auf Öl stießen, und obwohl die Erdölvorräte und die Jahresförderung in Abu Dhabi erheblich höher sind, hat deshalb Dubai von der Erdölsuche und von den damit verbundenen wirtschaftlichen Aktivitäten mehr profitiert als das reichere, westlich benachbarte Scheichtum. Erst seit 1966, als Scheich Zaid in Abu Dhabi die Regierung übernahm und dem sehr konservativen Kurs seines Bruders eine entwicklungsfreundlichere Wirtschaftspolitik entgegengesetzte, beginnt Abu Dhabi aufzuholen.

Schon 1938 erhielt eine Tochtergesellschaft der Iraq Petroleum Co. gegen eine geringe Abgabe eine Konzession für Erdöl-Exploration in den Vertragsstaaten. 1950 wurde auf dem Territorium von Abu Dhabi die erste Bohrung niedergelassen. 1958 stieß man dann vor der Küste in Umm Shaif und 1960 auf dem Festland im Feld Murban auf Öl. Diese Erfolge lösten eine weitere verstärkte Exploration aus. 1963 wurde in Dubai mit den Bohrungen begonnen, 1966 stieß man auch hier auf Öl und nochmals drei Jahre später, 1969, wurde das erste Rohöl aus Dubai exportiert. Die intensive Erdölsuche war mit einem boomartigen Einströmen von Menschen, Gütern und finanziellen Mitteln nach Dubai und mit ganz neuen Formen städtischer Flächennutzung verbunden, deren Auswirkungen auf die Stadt wir noch verfolgen

werden. Die Ausweitung der Rohölförderung in den siebziger Jahren und die starke Anhebung des Weltmarktpreises für Rohöl 1973 und 1979 haben dem Scheichtum dann über die Zahlungen der Ölgesellschaften reiche Finanzmittel beschert (Tab. 4,5).

Wie wurden aber die Entwicklungsprojekte und der Ausbau einer modernen Infrastruktur in Dubai vor dem Anlaufen erdölbedingter Zahlungen finanziert? K. G. FENEJON (1976, S. 25 ff.) gibt eine zusammenfassende Bilanz. Zunächst war noch Großbritannien für alle Entwicklungsmaßnahmen zuständig. 1954/55 arbeitete der Trucial States Council einen Fünfjahresplan für die Entwicklung der damaligen Vertragsstaaten aus, der so überzeugend war, daß das englische Parlament hierfür einen Betrag von 450 000 £ zur Verfügung stellte. 1960 wurden für einen zweiten Fünfjahresplan nochmal 550 000 £ bewilligt. Scheich Rashid von Dubai hat es dann immer wieder verstanden, Hilfszahlungen von den Scheichtümern Qatar und Kuwait einzuwerben. Diese beiden Emirate hatten damals bereits Erdöleinkünfte (Kuwait seit 1946, Qatar seit 1949), und deren Herrscher waren mit Scheich Rashid verwandt bzw. verschwägert. Schon in den fünfziger Jahren hat Kuwait das Krankenhaus in Dubai finanziert sowie Ärzte und Lehrer besoldet. 1958/59 gab es dann für die Ausbaggerung des Creek ein Darlehen von 0,5 Mio. £, und im Jahre 1962 wurde in Dubai ein „Kuwait State Office“ für das Schul- und Gesundheitswesen errichtet, das bis 1966/67 immerhin 1,2 Mio. £ zur Verfügung stellte.

Der Herrscher von Qatar, dem Scheich Rashid seine Tochter zur Frau gegeben hatte, zeigte sich ebenfalls erkenntlich: In den Jahren 1957-1963 finanzierte er eine Pipeline für die Trinkwasserversorgung von Dubai, die erste Brücke über den Creek (190 000 £) und die Asphaltierung von Straßen. Der wichtigste Geldgeber von 1965 bis 1972 wurde dann die Stiftung „Trucial States Development Fund“, in die vor allem Zahlungen von England, Qatar und Abu Dhabi einfließen – insgesamt etwa 13 Mio. £. Nach dem Rückzug Englands aus seiner politischen und militärischen Verantwortung für die Emirate und Scheichtümer am Golf 1971 und nach dem politischen Zusammenschluß der Vertragsstaaten zu den Vereinigten Arabischen Emiraten 1971/72 hat dann Abu Dhabi mit seinen hohen Öleinnahmen alle finanziellen Verpflichtungen übernommen. In einer Art von Finanzausgleich oder Schlüsselzuweisung kam es für die größeren Entwicklungsprojekte und städtebaulichen Investitionen der anderen Scheichtümer auf.

Die Einnahmen des Herrschers von Dubai aus dem Lande selbst blieben demgegenüber lange Zeit sehr bescheiden. In den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg war die Perlenfischerei die Haupteinnahmequelle. Pro Boot mußte eine Steuer an den Scheich gezahlt werden; bei 300-500 Booten, die unter der Kontrolle von Dubai standen, waren das jährliche Beträge von 15 000-20 000 £. Die Krise der Perlenfischerei in den dreißiger Jahren hat diese Einnahmen des Scheichs so stark zurückgehen lassen, daß er nicht einmal mehr in der Lage war, die vereinbarten Zahlungen an die im Hinterland von Dubai nomadisierenden Beduinenstämme zu leisten. Erst

der Aufschwung des Imports und des Hafenumschlags in den sechziger Jahren (vgl. Tab. 3) brachte wieder regelmäßig fließende Einnahmen. Obwohl nur ein Einfuhrzoll in Höhe von etwa 4% erhoben wird, belaufen sich die Zoll-Einnahmen Dubais 1968 doch schon auf 2,2 Mio. £. Heute ist selbstverständlich das Erdöl die mit Abstand wichtigste staatliche Einnahmequelle (vgl. Tab. 5).

3. Die Entwicklung Dubais zu einem großen städtischen Zentrum in den vergangenen 25 Jahren (1960–1985)*

Wie Dubai aus bescheidensten Anfängen heraus in noch nicht einmal drei Jahrzehnten zu einem großen städtischen Zentrum geworden ist, hat FRAUKE HEARD-BEY (1982, S. 238 ff.) unter überwiegend zeitgeschichtlichem Aspekt ausführlich geschildert; auch Fragestellungen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte wurden dabei gebührend berücksichtigt. Einen guten Überblick über die wirtschaftliche Situation um 1975 gibt K. G. FENELON (1976), während D. HAWLEY (1978) vor allem die Geschichte der Vertragsstaaten bis zum Zweiten Weltkrieg schildert. Erdölerschließung und Erdölwirtschaft werden ausführlich und nach neuestem Stand im „The Dubai Handbook“ (E. GABRIEL Hrsg. 1987) abgehandelt.

Demgegenüber sollen im Mittelpunkt der nachfolgenden Ausführungen Fragestellungen und Betrachtungsgesichtspunkte von Stadtgeographie und Stadtentwicklungsplanung stehen: Das *dynamische Wachstum* einer Stadt beinhaltet mannigfache Veränderungen der *städtischen Struktur*, der *städtischen Funktionen* und der in der Stadt ablaufenden *räumlichen Prozesse*. Über diese Wandlungen und ihre Hintergründe wissen einerseits noch viele *Schlüsselpersonen*, die seit Jahrzehnten in Dubai leben, gut Bescheid. Andererseits liegt auch eine Abfolge ausgezeichneter *Luftbilder* vor, in denen alle Veränderungen dokumentiert sind. Zumindest in Kurzfassungen zugänglich sind schließlich die beiden *Stadtentwicklungspläne* 1960 und 1971, von denen entscheidende Impulse und Weichenstellungen ausgingen.

Luftbild Hunting Aerosurvey 1950:

Dieses vermutlich erste Luftbild von Dubai hängt im Museum der Stadt (al-Fahidi-Fort) aus. Es ist eine Schrägaufnahme nach Norden mit Dubai im Vordergrund und, über den Creek hinweg, Deira im Hintergrund. Auswertbarkeit und Aussagekraft sind noch recht begrenzt. Immerhin können der Photographie einige interessante Details entnommen werden:

* Alle in Klammern gesetzten Zahlen bei der Nennung von Örtlichkeiten und Gebäuden beziehen sich auf die Standort-Numerierung der Farbkarte.



Abb. 1. Stadtquartiere von Dubai und Deira



Luftbild 1

In Blickrichtung rechts, d. h. östlich des al-Fahidi-Forts von Dubai, erstreckt sich ein größerer freier Platz. Hinter dem Fort, d. h. nördlich, ist am Standort der heutigen Großen Moschee ein Vorgängerbau zu erkennen. Vom Suq in Dubai, der sich parallel zu den Ufern des Creek hinzieht, ist nur wenig zu sehen; in seinem Bereich ragt nur ein größeres, kompaktes Gebäude (altes Kontorhaus?) über die Masse von niedrigen Gebäuden hinaus. Im übrigen überwiegen in den bebauten Arcalen von Dubai verhältnismäßig großzügig angelegte, aus Stein gemauerte Wohngebäude; wir können sie wohl den begüterten Kaufleuten des Scheichtums zuordnen. Bei vielen von ihnen öffnet sich das Obergeschoß mit gut durchlüfteten Arkaden nach außen.

Nur ein Teil der Häuser hat Windtürme. Diese Windturmhäuser erscheinen in klarer Konzentration zu einigen lokalen Ballungen zusammengefaßt. Eine solche Ballung findet sich im Quartier Bastakiya, eine zweite zwischen der Großen Moschee und dem Creek. Die aus Iran zugewanderten wohlhabenden Kaufleute wohnten offensichtlich in mehreren kleinen, geschlossenen Vierteln zusammen (vgl. F. HEARD-BFY 1982, S. 246).

Luftbild 1960 (Luftbild 1):

Aufgrund von Befliegungen im Jahre 1960 hat die britische Firma Hunting Aerosurveys ein Luftbildmosaik im Maßstab von ungefähr 1:10000 zusammengestellt. Obwohl das Auflösungsvermögen der Kamera damals noch recht gering war, ist diese Aufnahme doch schon eine recht zuverlässige Grundlage für jede geographische Auswertung und Interpretation.

Vor 25 Jahren war der gesamte Handel und Güterumschlag von Dubai an den beiden Ufern des Creek („Khor Dubai“) konzentriert. Dieser von der Natur geschaffene flußähnliche Wasserweg war damit die *wichtigste Erschließungsachse* der Stadt. Sowohl der Stadtteil Dubai südlich wie der Stadtteil Deira nördlich des Creek sind eindeutig auf dessen Ufer ausgerichtet: Die Hauptachse des verhältnismäßig kleinen, einfach strukturierten Suqs von Dubai wie diejenige des größeren, sich schon mehrfach verzweigenden Suqs von Deira verlaufen nur wenige Schritte vom Wasser entfernt parallel zum Ufer des Creek; damit war ein direkter Güterumschlag zwischen den am Kai liegenden traditionellen Holzbooten, den einfachen Lade- und Lagerflächen des Uferbereichs und den daran anschließenden Suqs gewährleistet. Diese Kaianlagen, Lager- und Umschlagsplätze, Schuppen und Marktgassen beidseits des 'Khor Dubai' bildeten das bescheidene Geschäftszentrum der Stadt.

Auch die wenigen größeren, moderneren Verwaltungs- und Wirtschaftsbauten der damaligen Zeit liegen in Verlängerung der Suq-Hauptachsen beidseits am Creek. Desgleichen bündeln sich die vielfach verzweigten Pisten, die aus dem näheren und fernerem Hinterland der Stadt Dubai zustreben, schon ein gutes Stück östlich der städtischen Bebauung zu je einer Uferstraße den Creek entlang, und sie münden

dann westwärts in die Hauptachsen der Bazargassen ein. Der Zustand der Pisten läßt den Schluß zu, daß der Kraftwagenverkehr zwischen der Stadt und ihrem Hinterland nördlich des Creek, in Deira, deutlich stärker war als in Dubai südlich des Creek.

Die *Wasserstraße des Creek* selbst befindet sich noch weitgehend im natürlichen Zustand. Der Mündungsbereich ist stark versandet. Die Fahrwasserrinne verläuft am Prallhang der Gezeitenströme, d. h. direkt am Ufer von Shandagha und Dubai; weiter nach Osten zu wechselt die Rinne mit tieferem Fahrwasser dann zum Ufer von Deira über, so daß auch der dortige Suq an für kleinere Schiffe befahrbarem „seeschiff-tiefem“ Wasser liegt. Der Güterumschlag war wohl schon damals vor allem auf Deira mit seinem erheblich größeren Suq konzentriert: Auf dem Luftbild sind am Südufer des Creek nur etwa 10 Boote, am Nordufer hingegen etwa 35 Boote zu erkennen.

Asphalt-Straßen gab es 1960 in Dubai und Deira überhaupt noch keine; wohl aber läßt das Luftbild schon eine auf ebenem Wüstensteppengelände im Ausbau befindliche Start- und Landebahn (fertiggestellt 1961) sowie ein Abfertigungsgebäude für den Flugverkehr erkennen, und zwar genau an der Stelle des heutigen modernen Internationalen Flughafens. Die beiden Stadtteile Deira und Dubai waren noch durch keine Brücke miteinander verbunden; der Creek konnte nur mithilfe von Fährbooten („abra“) gequert werden.

Im Jahre 1960 war Dubai immerhin schon von vielleicht 10000 Einwohnern vor dem Ersten Weltkrieg auf etwa 30000 Einwohner angewachsen. Dieses junge Siedlungs-Wachstum ist auf dem Luftbild klar zu erkennen: Die wahrscheinlich schon vor dem Zweiten Weltkrieg bebauten „*Altstadtquartiere*“ liegen in Dubai und Shandagha in einem unterschiedlich breiten Streifen direkt am Creek, in Deira hingegen im westlichsten Teil der vom Creek eingerahmten schmalen Halbinsel. Das Straßen- und Gassennetz jener Altstadtquartiere ist sehr unregelmäßig; die dortigen Innenhofhäuser sind oft recht stattliche Steinbauten mit meist einem Obergeschoß (auf Farbkarte Quartiere C, D, E und F).

Südlich des Stadtkerns von Dubai und östlich des alten Kerns von Deira sind auf dem Luftbild dann schon ausgedehntere *junge Wohnquartiere* zu unterscheiden; sie nehmen in Deira ein bescheidenes, in Dubai hingegen ein recht stattliches Areal ein. In diesen „Neustadtquartieren“ überwiegen eingeschossige Palmwedel-Hütten und einfachste Lehmbauten mit Innenhof; es waren offensichtlich ärmere Zuwanderer, die hier wohnten (auf Farbkarte Quartiere A und B).

Vor allem in Deira läßt sich erkennen, daß die Neustadtquartiere schon mit *planmäßigem Grundriß* angelegt sind: Die Parzellengrenzen und die Gassen orientieren sich nach einem nicht ganz regelmäßigen, küstenparallelen Leiter- oder Gitter-Muster. Genau in der Mitte der Halbinsel von Deira verläuft, ebenfalls küstenparal-

lel, eine breite, von Bebauung freie Schneise, die die Neustadt als Hauptachse erschließt. Nördlich an dieser Achse liegt die Freitagsmoschee von Deira, südlich liegen ein Fort mit zwei Ecktürmen (48), das noch heute als 'Deira Police Station' genutzt wird, sowie der große freie Platz eines nach der Qibla orientierten musalla, der heute in einen parkähnlichen Kinderspielplatz (44) umgewandelt ist. An der Südost-Ecke der Neustadt von Deira schließlich sind schon die ersten Gebäude des Al-Maktroum Hospitals (32) zu erkennen.

Das Luftbild 1960 ist ein schöner Beleg dafür, daß man die Jahre um 1960 wirklich als Wendepunkt für den Beginn der modernen, dynamischen Entwicklung von Dubai ansetzen kann: Zu Wasser, zu Land und in der Luft ist die Stadt schon mit modernen Verkehrsmitteln erreichbar. Auch die Bevölkerung ist bereits angewachsen, und sie gliedert sich klar in Grundsicht und gehobene Schichten; es stehen sowohl wenig qualifizierte Arbeitskräfte als auch wohlhabende, geschäftstüchtige Kaufleute bereit. Das Stadtbild und die städtische Flächennutzung sind aber noch weitgehend traditional geprägt; es zeichnen sich noch kaum Spuren moderner Industrien, Verkehrsanlagen oder Sozial- und Wohlfahrtseinrichtungen ab.

Development Plan 1960:

Dieses erste Luftbildmosaik des Jahres 1960 wurde nach ergänzenden Geländeaufnahmen in den Jahren 1959/60 zur Grundlage eines ersten topographischen Stadtplans von Dubai. Er ist dem 1959/60 erstellten ersten 'Development Plan' für Dubai beigelegt, den das britische Architektenbüro John R. Harris ausgearbeitet hat („Survey and Plan. Capital City of Dubai“). In weitem Vorausblick formuliert hier Harris folgende *Planungsziele*, denen für die künftige Stadtentwicklung besondere Bedeutung beigemessen wird:

- a) *Provisions of a road system* which will be appropriate to the anticipated volume of traffic in Dubai.
- b) The *zoning of the town areas* suitable for industry, commerce, schools and public buildings.
- c) The choice of areas for *new residential quarters* outside the boundaries of the existing town.
- d) Sites for *school buildings, open spaces and local centres* within the new residential units.
- e) The *creation of a town centre* in Dubai.

Die *konkreten Vorschläge* des Plans zur künftigen Entwicklung der Stadt sind allerdings noch sehr zurückhaltend; der Handlungsspielraum war – den damals sehr bescheidenen finanziellen Mitteln entsprechend – begrenzt. Fast alle Vorschläge bezwecken eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse: Das Fahrwasser des Creek soll durch Wasserbauten im Mündungsbereich vertieft und die Versandung gestoppt



Loffbild 2

werden; zusätzliche Kaianlagen sollten die Umschlagkapazität des Hafens erhöhen. Die große, nach Nordosten offene Schneise in der „Neustadt“ von Dubai soll zu einer vierspurigen Erschließungsstraße ausgebaut werden, und zusätzlich dazu sollen zwei Durchbruchstraßen die Verkehrsverhältnisse in der dicht und unregelmäßig bebauten „Altstadt“ verbessern.

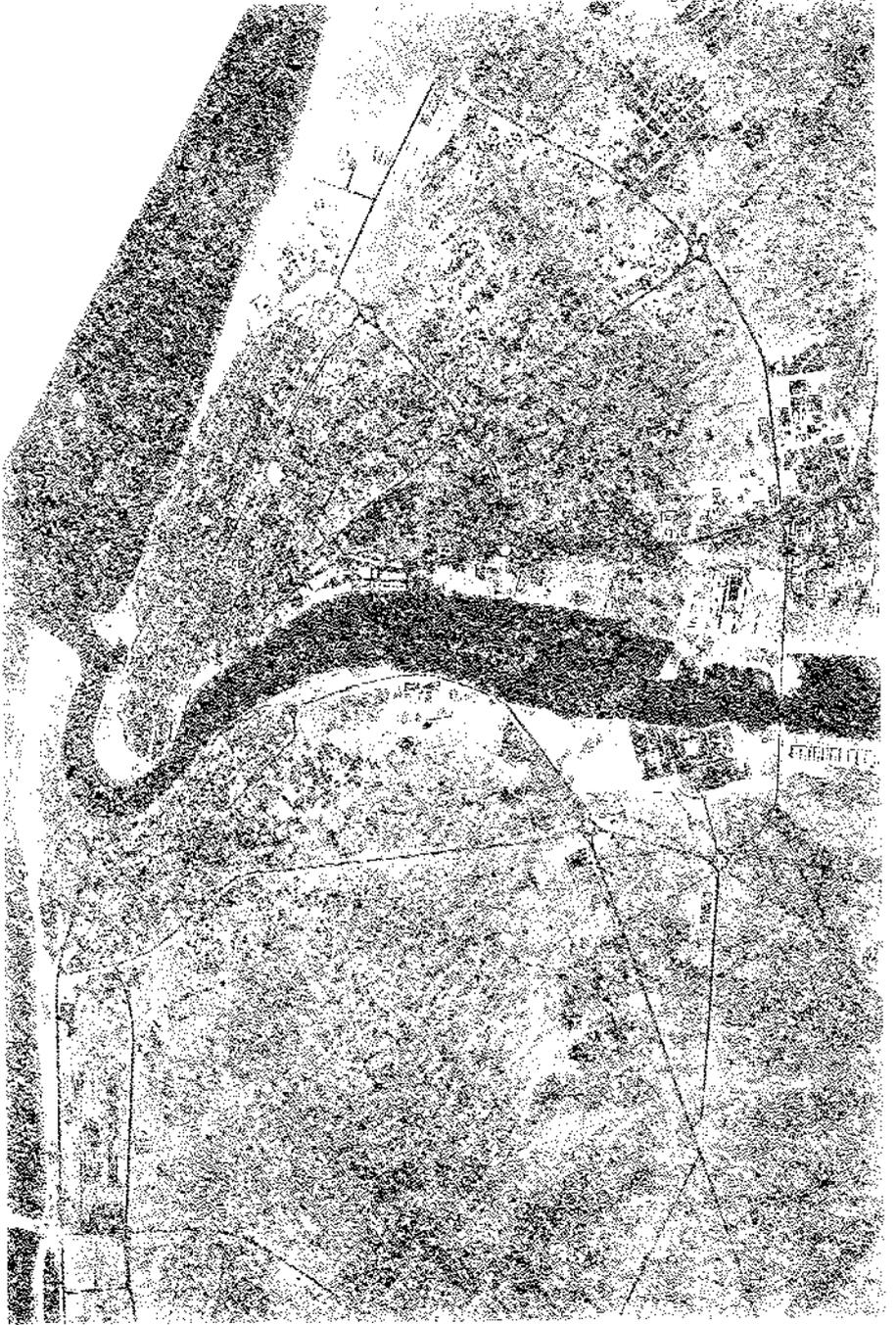
Vor allem jedoch sollen die beiden parallel zu den Ufern des Creek verlaufenden Suqs von Deira und Dubai von Osten her durch breite Zubringerstraßen für den Kraftfahrzeugverkehr erschlossen werden. Außerdem sieht der Plan von Harris eine Straßenbrücke über den Creek vor, um die beiden Stadtteile Dubai und Deira enger aneinander zu binden. Nordöstlich dieser Brücke wird ein großes Industriegebiet ausgewiesen, das an die Fahrrinne des Creek angebunden ist.

Wie wir noch sehen werden, sind die bisher genannten Vorschläge des ersten „Development Plan“ von Dubai schon bald in die Tat umgesetzt worden. Auch das von Harris vorgeschlagene Netz von großen Erschließungsstraßen wurde in seinen Grundzügen bereits zwischen 1960 und 1970 verwirklicht. Erst 15 bis 20 Jahre später gebaut wurden hingegen die im ‘Development Plan’ vorgesehenen jungen Wohnviertel: Auf ausgedehnten Wüstensteppenflächen östlich von Deira sowie östlich und südlich von Dubai hatte Harris ein sehr weitmaschiges Netz von Durchgangsstraßen mit Verkehrskreuzungen an den Kreuzungen entworfen. In dieses Netz sollten verkehrsberuhigte Wohngebiete mit sackgassenähnlichen Erschließungsstraßen eingebettet werden.

Luftbild 1965 (Luftbild 2):

Das Mosaik von Luftbildern im Maßstab 1:10000 aus dem Jahre 1965 zeigt erhebliche Fortschritte der Stadtentwicklung innerhalb eines Zeitraums von nur fünf Jahren. Die vielfältigen Bemühungen von Scheich Rashid, Gelder für den Ausbau der städtischen Infrastruktur einzuwerben, beginnen Früchte zu tragen.

Seit 1958 führen britische und österreichische Firmen wasserbauliche Arbeiten, Ausbaggerungen und Aufspülungen am Creek durch, um die Fahrwasserrinne zu vertiefen und zu stabilisieren. Das Luftbild 1965 läßt einige Wasserbauten im Mündungsbereich des Creek gut erkennen. Die Fahrrinne wurde verengt, und vor allem am Nordufer wurden ausgedehnte Sandbänke aufgespült. In Deira konnte dadurch ein ausgedehnter Streifen Neulands vor den dicht bebauten Stadtteilen hinzugewonnen werden. Dieser Streifen wird 1965 bereits durch eine von Osten bis zum Suq vorstoßende Asphaltstraße und einige moderne Hochbauten genutzt. Allerdings sind damit jetzt die neuen Kaianlagen am Creek ein Stück vom Suq weggerückt, während sie vorher unmittelbar benachbart lagen. Sowohl im Bereich von Dubai wie in demjenigen von Deira sind die Ufer schon mit Kaimauern befestigt. Die große Mehrzahl aller Boote liegt wieder – wie auch in allen späteren Luftbildern – nördlich des Creek am Ufer von Deira.



Landsbild 3

Gemäß den Vorschlägen des Stadtentwicklungsplans von 1960 hat man damit begonnen, das Stadtgebiet durch ein weitmaschiges Netz asphaltierter Durchgangsstraßen für den Kraftfahrzeugverkehr zu erschließen; im Rahmen dieses Netzes verbindet schon eine Straßenbrücke (90) die Stadtteile nördlich und südlich des Creek miteinander. Nordöstlich der Brücke sind auf frisch aufgespülten Flächen die ersten Hallen und Lager des seit 1964 in der Erschließung befindlichen Industriegebietes von Port Sa'id zu erkennen.

Der Flugplatz hat bereits eine betonierte Start- und Landebahn; das Abfertigungsgebäude ist durch eine vierspurige Schnellstraße mit dem Stadtzentrum von Deira verbunden. Während die Bebauung von Dubai fast konstant geblieben ist, haben sich die jungen Wohnviertel von Deira deutlich weiter nach Nordosten hin ausgeweitet. Eines dieser ganz jungen Wohnviertel ist – genau wie das der 'Development Plan' von 1960 vorsieht – durch einen sackgassenähnlichen Komplex asphaltierter Zubringerstraßen erschlossen. Ein gutes Stück außerhalb der geschlossenen Bebauung, mitten in der Wüstensteppe, sind die quadratischen Parzellenkomplexe der beiden ersten staatlichen Projekte sozialen Wohnungsbaus zu erkennen (im Bereich des heutigen Hor al-Anz sowie nördlich des heutigen Port Sa'id).

Auf beiden Ufern des Creek stehen bereits die ersten modernen Kaischuppen und Werkstätten großer Privatfirmen. Das Areal von 'Sheikh Ahmad's Palace' (83) am Creek westlich der Straßenbrücke, dessen Umfassungsmauern schon auf dem Luftbildmosaik 1960 trassiert waren, ist jetzt voll ausgebaut, und die Gartenanlagen des zugehörigen Parks sind bewässert. Schließlich sind 1965 im Bereich des heutigen CBD von Deira bereits die ersten modernen, vielstöckigen Geschäftshäuser errichtet.

Luftbild 1968 (Luftbild 3):

Schon drei Jahre später, 1968, hat die Firma Hunting Aerosurveys eine neue Befliegung durchgeführt und ein Luftbild-Mosaik im Maßstab 1:10000 mit sehr guter Bild-Auflösung erstellt. Die Veränderungen gegenüber 1965 sind wieder erheblich; in jenen Jahren war Dubai ja zentraler Stützpunkt einer intensiven Prospektions-tätigkeit auf Erdöl, und es strömten viele Menschen, Güter und Geld in die Stadt. 1966 war man auch in Dubai zum ersten Mal fündig geworden, und zwar im off-shore-Feld Fatheh.

Auf den ersten Blick ist der zügige Weiterbau eines Netzes leistungsfähiger asphaltierter Erschließungsstraßen – wiederum genau nach den Vorgaben des Entwicklungsplans von 1960 – zu erkennen. Während aber südlich des Creek, in Dubai, die Wohnbebauung nach wie vor nur zögernd voranschreitet, verdichtet sich die Bebauung von Deira zusehends; auch dehnt sie sich nach Nordosten und Osten hin weiter aus. Im „Pioniergürtel“ vor der Grenze der städtischen Bebauung liegen kleine umzäunte Parzellen mit Dattelpalmen und bescheidenen Palmwedel-Hütten oder Lehmhäusern. Diese vorstädtische Gartenzone war vermutlich erst nach dem Zwei-

ten Weltkrieg durch spontane Ansiedlung nomadischer Bevölkerungsgruppen entstanden. Ein bis höchstens zwei Jahrzehnte später wird sie bereits von der städtischen Wohnbebauung überrollt.

Die Areale mit einfachen Bauten des sozialen Wohnungsbaus weit draußen inmitten der Wüstensteppe haben sich 1968 vergrößert, und es sind neue hinzugekommen. Vor allem in al-Satwa sind schon viele rechteckige Parzellenkomplexe der heutigen großen Niedrigpreis-Wohnsiedlungen bebaut. Größere Flächen werden jetzt auch von Industriebauten, Schuppen, Hallen und Lagerplätzen eingenommen. An den Ufern des Creek landeinwärts von Dubai und Deira sind im Zusammenhang mit der Ölexploration auf jungen Spülflächen mehrere große industriell genutzte Areale entstanden; sie sind durch Kaianlagen an das seeschifftiefe Wasser des Creek angebunden. Hier haben sich als Kontraktoren der großen Ölfirmen Betriebe des Baugewerbes, Bohrfirmen usw. niedergelassen: In Deira erkennt man westlich der Brücke das ausgedehnte Werksgelände von „McDermott International“ (87) und östlich der Brücke die Lagerplätze von „Oilfield-Supply Co.“. In Dubai reihen sich östlich der Brücke an den Kais des Creek bereits 12 Lagerhallen für Zement.

Aber auch das Industriegebiet von Port Sa'id mit vielen kleineren Lagerschuppen und -plätzen ist auf dem Luftbild gut zu erkennen. In Deira wachsen die Hochhäuser des CBD mit moderner Bebauung in Verlängerung der Hauptachse des Suq weiter nach Osten, und südlich des Creek sind zwischen den alten Siedlungskernen von al-Shandagha und Dubai die ersten vielstöckigen Wohnblocks von Miethäusern eines weiteren Projekts für sozialen Wohnungsbau zu erkennen. Am Creek östlich von Dubai ist der große Gebäude- und Gartenkomplex der damaligen „British Political Agency for the Trucial States“ (80) abgesteckt.

Während auf dem Luftbild von 1965 die Uferregion des Arabisch-Persischen Golfs – außerhalb des Creek – noch völlig ungenutzt war und abseits aller städtischen Bebauung lag, kündigt sich 1968 bereits eine Verlagerung städtischer Schwerpunkte an die Golfküste selbst an: Die erste große Mole des 1972 eröffneten modernen Überschhafens Port Rashid wird ins Meer hinaus vorgetrieben, und am Ufer selbst sind Lagerplätze, Batterien von Öltanks und moderne industrielle Anlagen im Bau. Auch in Deira wird der Ödlandstreifen im Uferbereich jetzt in die städtische Bebauung mit einbezogen; hier entstehen die großen Gebäudekomplexe von zwei Schulen und des 'Kuwait Hospital' (7) sowie das ufernahe Projekt des sozialen Wohnungsbaus von Hamriya.

Die *Stadtentwicklung von Dubai zwischen 1960 und 1968* ist also, wenn wir nochmals kurz zusammenfassen, im wesentlichen den Vorgaben des „Development Plans“ von 1960 gefolgt. Es gibt aber einige interessante Abweichungen, bei denen der Herrscher ohne Planvorgabe ad hoc autonome Entscheidungen gefällt hat. Dazu gehören die Projekte für Niedrigpreis-Wohnungen des sozialen Wohnungsbaus, der moderne Tiefwasserhafen von Port Rashid und der Komplex mit den Palastan-

lagen der Herrscherfamilie in Zabil. Die im 'Development Plan' von 1960 vorgesehenen zwei großen Industriezonen mitten in der Wüstensteppe südlich von Dubai sind von den hierfür in Frage kommenden Firmen nicht akzeptiert worden, da ihr Standort sehr ungünstig lag. Statt dessen entstanden in günstiger Lage die Industriegebiete, Werkstätten und Lagerplätze auf den jung aufgespülten Flächen beidseits des Creek.

Development Plan 1971 (Abb. 2):

Im Mai 1971 brachte das britische Architektenbüro John R. Harris einen neuen „Dubai Development Plan“ heraus. Er baut auf den sehr knappen Vorschlägen des ersten 'Development Plans' aus dem Jahr 1960 auf, bezieht die tatsächliche Stadtentwicklung im Jahrzehnt 1960-1970 in die Planung mit ein und unterbreitet Vorschläge für den weiteren Ausbau. Nachdem Dubai seit 1969 Erdöl exportierte, konnte dieser neue Plan jetzt schon von einem erheblich größeren finanziellen Spielraum für staatliche Investitionen ausgehen. Eine recht detaillierte Karte der vorgeschlagenen Flächennutzung (Abb. 2) ist beigegeben.

Der Plan sieht einen Straßentunnel unter dem Creek in dessen Mündungsbereich sowie eine zweite Straßenbrücke über den Creek landeinwärts von der ersten Brücke vor. Südwestlich des Creek soll der bereits im Bau befindliche Hafen Port Rashid durch Aufspülung eines Uferstreifens (für Lagerschuppen und Kaianlagen) sowie durch Ausbaggern eines großen Beckens zu einem leistungsfähigen Tiefwasserhafen ausgebaut werden. Nordöstlich der Creek-Mündung wird vorgeschlagen, die Küstenlinie durch Spülflächen ebenfalls um etwa 300 m gegen das Meer hin zu verschieben; das Neuland sollte zu einer repräsentativen „Deira Gulf Corniche“ umgestaltet werden. Ein weit ausgreifendes Netz leistungsfähiger Schnellstraßen soll das weitere Umland für städtische Nutzung erschließen und gleichzeitig an den Stadtkern anbinden.

Die Ausdehnung der künftigen Wohnbebauung sollte nach Möglichkeit auf den küstennahen Bereich beschränkt bleiben. In Deira war hierfür ein recht breiter Block zwischen der Küste und der Schnellstraße nach Sharjah mit Wachstumsrichtung nach Nordosten vorgesehen, in Dubai hingegen ein nur schmales, aber viele Kilometer langes Band südwestlich die Küste entlang in Richtung Djebel Ali. Auffallend große Areale waren im Plan für eine industrielle Nutzung reserviert worden: In Dubai ein breiter Streifen zwischen Port Rashid und dem Trade Center, in Deira ausgedehnte Flächen zwischen der Industriezone von Port Sa'id und der geplanten al-Garhoud Bridge sowie nordwestlich der Sharjah Road.

Südlich der al-Maktoum Bridge (90) finden sich drei große Areale, die im Plan für besondere Nutzungen ausgewiesen sind: Um das Rashid Hospital (102) herum ein großes Areal „Health“, südlich davon in eindrucksvoller Ballung von Schulkomplexen ein Areal „Education“, und westlich daran anschließend, wo heute die großen



Stadien und Sportanlagen liegen, ein Areal „Leisure and Recreation“. Ein weiterer großer, geschlossener Schulbezirk war westlich des al Qiyada Roundabout vorgesehen gewesen.

Die Realisierung dieser Pläne wurde durch die kräftige Anhebung der Rohölpreise im Herbst 1973 sehr erleichtert. Die Öleinnahmen des Emirats Dubai waren 1974 (324 Mio. £) schon fast fünfzehnmal höher als 1971 (22 Mio. £)! Vergleichen wir die Vorschläge des Flächennutzungsplans von John R. Harris aus dem Jahre 1971 (Fig. 2) mit der tatsächlichen Nutzung 1986 (Farbkarte), dann zeigt sich, daß die Entwicklung Dubais in den vergangenen 15 Jahren zwar erheblich schneller und dynamischer verlief, als ursprünglich geplant; sie ist aber doch im wesentlichen den Vorschlägen des Development Plans von 1971 gefolgt.

Eindrucksvolle Beispiele für eine getreuliche Realisierung der Planvorgaben von 1971 sind: Port Rashid und der Streifen neu aufgespülten Landes vor der alten Uferlinie östlich des Creek; die Trassierung der meisten Schnellstraßen, der Straßentunnel und die zweite Straßenbrücke (133); die beiden für Großhandel, Industrieservice und Kontraktoren bestimmten Areale mit Lagerplätzen, Werkstätten und Lagerhallen von Umm Hureir und nordwestlich der Sharjah Road hinter den die Straße säumenden Läden und Ausstellungsräumen; der neue International Airport mit einer zweiten Start- und Landebahn sowie die drei großen, einheitlich genutzten Bezirke mit Sportstadien, Krankenhäusern und Schulen südlich der al-Maktoum Bridge (90). Auch der Vorschlag, das industriell genutzte Areal aufzugliedern in „a series of relatively small industrial areas, spread throughout the town“, ist befolgt worden.

Der 'Development Plan' von 1971 hat aber offensichtlich mit einem langsameren Anwachsen der Bevölkerung gerechnet – auf keinen Fall damit, daß sich die Einwohnerzahl der Stadt Dubai alle 6-7 Jahre verdoppeln werde (1967 rd. 60000, 1973 rd. 120000, 1980 rd. 240000; F. HEARD-BEY 1982, S. 263). Deshalb mußten mehr Schulen – z. B. in Karama – und mehr Krankenhäuser – z. B. Dubai Hospital – gebaut werden, als im Plan vorgesehen war. Umgekehrt ist der Bedarf an Industrie-flächen doch ziemlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben: Einige große Industrieareale des Plans von 1971 – z. B. nördlich der al-Garhoud Bridge (133) – sind noch heute ungenutztes Ödland, andere – z. B. in Karama – wurden zu Wohngebieten umgewidmet. Hier macht sich die Entscheidung von Scheich Rashid bemerkbar, von den großen staatlichen Industriebetrieben nur das Trockendock (115) im Bereich der Hauptstadt anzusiedeln, die anderen Werke jedoch 30 km südwestlich um Mina Jebel Ali herum (vgl. Kap. 7.5).

Auch andere Abweichungen vom 'Development Plan' 1971 sind recht aufschlußreich: Nicht im Plan vorgesehen waren z. B. der große Komplex der Trockendocks, die Erweiterung von Port Rashid ins Meer hinaus, ein weiterer Hafen „Hamriya Port“ und Hamriya Market (9, 18). Für die von Harris vorgeschlagene repräsentative 'embassy area' am Südufer des Creek zwischen der British Embassy (80)



DUBAI TOWN
SCALE 1:10,000 APPROX

PROJECTIONS: UTM
ELECTRICITY: 220V
WATER: 100%
CURRENCY: AED
CITY: DUBAI
COUNTRY: U.A.E.
DATE: 1998
BY: [unreadable]
PROJECT: [unreadable]

Tafelbild 4

und Sheikh Ahmads Palace (83) haben sich noch keine Interessenten gefunden; auch ist der große Hotelkomplex „Hyatt-Regency“ mit der „Galadari Galleria“ (3) bis heute die einzige Prestigebebauung auf den für eine 'Deira Gulf corniche' vorgesehenen jungen Spülflächen geblieben. Schließlich weicht in den Stadtvierteln Karama und in Zariba Doie auch die Trassierung der großen Erschließungsstraßen erheblich von den ursprünglichen Planvorgaben ab.

Luftbild 1974 (Luftbild 4):

Das nächste Luftbildmosaik im Maßstab 1:10000 basiert auf Befliegungen im Jahre 1974. Ein Vergleich mit der Befliegung von 1968 zeigt, daß das Straßennetz mittlerweile zügig weiter ausgebaut wurde – und zwar recht genau nach den Vorgaben des 'Development Plans' von 1971: Das weitmaschige Netzwerk von leistungsfähigen 'Main Traffic Routes' wurde nicht nur ergänzt, sondern an verkehrsreichen Stellen auch von zwei Fahrspuren auf vier bis sechs Fahrspuren mit Mittelstreifen umgestellt. Außerdem wurde das dazwischen geschaltete Netz asphaltierter 'Primary and Secondary Access Roads' erheblich engermaschig, und in den für eine baldige Bebauung vorgesehenen Stadtgebieten sind jetzt bereits die noch kleineren 'Service Roads' asphaltiert. Auch die zweite, weiter im Landesinneren über den Creek führende Straßenbrücke (133) ist schon im Bau begriffen.

Sehr bemerkenswert ist auf dem Luftbild 1974 die rasche Ausweitung der durch die Industriebetriebe oder durch Dienstleistungsunternehmen für die Ölindustrie genutzten Flächen: Im für Küstenmotorschiffe zugänglichen, durch große Privatfirmen genutzten Uferbereich des Creek sind weitere Kaianlagen, Lager für Ausrüstung und Gerät, Werkstätten und Hallen entstanden. Das Straßendreieck des Lagerhallen- und Industriebezirks von Umm Hureir beginnt sich mit entsprechenden Gebäuden zu füllen; auch die beiden Ausfallstraßen, die vom „Flame Roundabout“ (93) nach Sharjah und zum Flugplatz führen, sind schon stellenweise von den Werkstätten, Lagerhallen und Läden großer Handels- und Service-Firmen gesäumt.

Der Ausbau des Internationalen Flughafens – mit dem 1971 fertiggestellten neuen Terminal – ist zwischen 1968 und 1974 zügig vorangeschritten. Genau nach der Vorgabe des 'Development Plans' von 1971 sind auf den Wüstensteppenflächen südlich der al-Maktoum Bridge die ersten großen Sportanlagen, die ersten Schulen, Gymnasien und Internate sowie die 1972 fertiggestellten Baukomplexe des Rashid Hospitals (102) zu erkennen. Am Ostrand von Deira schließlich beginnt die städtische Wohnbebauung in vereinzelt Vierteln und Nachbarschaften, die noch durch Ödland voneinander getrennt sind, weiträumig in die vorstädtische Gartenzone auszugreifen.

Die eindrucksvollsten Veränderungen gegenüber 1968 betreffen aber den Küstenstreifen am Arabisch-Persischen Golf beidseits der Mündung des Creek: Westlich davon sind die 1972 fertiggestellten Hafenbecken und Kais von Port Rashid

mit zwei großen Molen und Kaischuppen zu erkennen. Der Hafen ist voll ausgelastet; an jedem der 15 Liegeplätze ist ein großes Schiff zum Entladen vertäut. Östlich des Creek hingegen wurde vor die alte Küstenlinie von Deira eine breite Strandfläche aufgespült, und das Becken des Hamriya Port (Abb. 17) ist schon größtenteils ausgebagert. Abgesehen von Hamriya Port entsprechen diese Großbauten im Uferbereich recht genau den Vorgaben des 'Development Plans' von 1971.

Luftbilder 1976 und 1981 (Luftbild 5 und 6, im Anhang):

Mit den beiden Luftbildmosaiken im Maßstab 1:10000 aus den Jahren 1976 und 1981 nähern wir uns der Gegenwart. Die Aufnahmen dokumentieren für das jüngst vergangene Jahrzehnt eine besonders rasche, ja stürmische Stadtentwicklung. Seit den kräftigen Erhöhungen der Rohölpreise im Herbst 1973 und dann nochmals Ende 1979 sind die Einnahmen Dubais erheblich angestiegen; das ermöglichte nicht nur kräftige öffentliche Investitionen in Großbauten städtischer Infrastruktur, sondern auch eine ganz erhebliche private Betätigung im Bausektor, im Gewerbe und in Dienstleistungen. Im Anschluß an diese sehr dynamische Boomphase folgte dann etwa ab 1981 ein etwas gemäßigteres Wachstum mit entsprechender Konsolidierung auch in der Flächennutzung.

Die Veränderungen im städtischen Baubestand seit 1974 sollen nur noch in wenigen Stichworten umrissen werden: Das *Luftbild von 1976* zeigt gegenüber dem von 1974 ein zügiges Fortschreiten der Bauarbeiten in Port Rashid und den Trockendocks, bei der Straßenverbindung über die al-Garhoud Bridge sowie beim Hamriya Port. Die Ausstellungs- und Gewerberäume entlang den Ausfallstraßen zum Flughafen und nach Sharjah haben sich zu einem fast schon lückenlosen Band aufgefüllt, und in Karama sind bereits große Wohnblocks des dortigen Komplexes von Niedrigpreis-Wohnungen im Bau. Eine in den Golf vorgebaute Mole schützt jetzt die Mündung des Creek vor Versandung.

Das *Luftbild von 1981* zeigt gegenüber dem von 1976 die Trockendocks und Port Rashid kurz vor der Fertigstellung. Vor allem in Deira hat sich die Wohnbebauung sowohl verdichtet als auch noch weiter nach Osten hin ausgedehnt. Neu hinzugekommen sind der große Hochhauskomplex des „Dubai International Trade and Exhibition Centre“ (124), die Gebäudegruppen der modernen Hotels in Deira, große Stadien und Sportanlagen, die Obst- und Gemüsemarkthallen von Deira und von Hamriya sowie vielstöckige Miethäuser mehrerer Vorhaben des sozialen Wohnungsbaus. Neu sind auch das große Dubai Hospital (10) sowie einige große Hochhauskomplexe mit Mietwohnungen für eine kaufkraftstarke Oberschicht.

1984/85 hat das Planer- und Architektenbüro Doxiadis den Auftrag erhalten, einen *dritten Stadtentwicklungsplan* von Dubai für die Zeit bis zum Jahr 2005 zu erstellen; dieser Plan sollte Anfang 1987 ausgearbeitet sein, liegt aber noch nicht vor. Es wäre verfrüht, über irgendwelche der zur Zeit schon in Diskussion befindlichen

Vorschläge vorzutragen. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird aber Doxiadis wieder aufgreifen, was schon im Dubai Development Plan 1971 unter „Future Development“ folgendermaßen formuliert wurde: „Additionally to the support given to the economy by activities using the Creek as a facility, there is an undoubted attraction in the presence of water and of boats near the centre of the town. Both from a functional and an aesthetic viewpoint, therefore, developing Dubai should still be centred on the Creek, where marine activity continues to flourish. The clear implication of this is that there shall be future development inland on both banks of the Creek“.

Einer Ausdehnung des Central Business Districts und des politisch-administrativen Zentrums von Deira nach Osten stehen zur Zeit noch die industriell genutzten Areale des alten Elektrizitätswerks sowie die Lager und Werkstätten von „McDermott International“ und „Oilfield Supplies Co.“ entgegen. Deshalb sollen diese Anlagen aufgelassen und umgesiedelt werden; die betroffenen Firmen haben sich schon nolens volens damit abgefunden. Die Persistenz von Industrieanlagen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg – die seinerzeit am Stadtrand errichtet wurden und die heute sperrig zwischen Innenstadt und Außenvierteln liegen – bereitet den Planungsabteilungen vieler großer westlicher Städte erhebliches Kopfzerbrechen. In Dubai genügt eine Entscheidung des Herrschers, um solche Probleme zu lösen. Im Gegensatz zu unseren meist hoch verschuldeten Großstädten ist das Scheichtum allerdings in der Lage, entsprechende Entschädigungen zu zahlen und attraktive Standortalternativen anzubieten.

4. Zur räumlichen Ordnung und zeitlichen Schichtung des städtischen Handlungsrahmens

Die städtische Bausubstanz von Dubai, ihre räumliche Ordnung und zeitliche Schichtung im Jahre 1986 sind das Ergebnis von 25 Jahren Stadtentwicklung, wie wir sie im vorangegangenen Kapitel mit wenigen Strichen umrissen haben. Diese Entwicklung geht weiter; damit ist das heutige Bild nur eine *Momentaufnahme* von einem sich in raschem Wandel befindlichen Objekt. Auch eine solche Momentaufnahme ermöglicht es aber, Regelmäßigkeiten und Besonderheiten aufzudecken, Bilanz zu ziehen und für die Zukunft zu planen. Deshalb ist auf der farbigen Faltkarte „Dubai 1986“ der Versuch gemacht worden, Baubestand und Flächennutzung von Dubai aufgrund einer Kartierung von Anfang 1986 möglichst anschaulich darzustellen.

Die städtisch überbauten Flächen von Dubai gliedern sich in zwei grundsätzlich unterschiedene Teilareale: In den *Außenvierteln*, die erst seit etwa zehn bis fünfzehn Jahren in die städtische Bebauung einbezogen wurden, finden wir nur *eine* – und zwar die ganz junge – *Generation städtischer Bauwerke und Strukturen*. Das auf unserer Farbkarte wiedergegebene Muster ist hier also einschichtig, es hat keine

historische Tiefe. Wenn das diesem Bild zugrunde liegende menschliche Planen und Handeln vernünftig und einsichtig ist, bedarf es keiner ausführlichen Erläuterung mehr.

In den *zentralen Stadtvierteln* von Dubai, Deira und al-Shandagha hingegen ist das Muster städtischer Bauwerke und Strukturen *mehrschichtig*. Die jungen Bauten und unüberbauten Flächen gehören zu einer zweiten, moderneren, nachfolgenden und ablösenden Generation. Daneben und dazwischen stehen noch Reste einer ersten, älteren Generation. Der städtische Handlungsrahmen einer bescheidenen ersten Bauperiode, wie ihn noch unser Luftbild von 1960 zeigt, genügt offensichtlich den Anforderungen der heutigen Bewohner an modernes städtisches Leben und den Vorstellungen von einem solchen Leben nicht mehr; deshalb werden der frühe Baubestand und seine Strukturen zunehmend abgerissen und durch eine zweite Generation städtischer Bebauung ersetzt.

Das Augenblicksbild der Farbkarte Anfang 1986 ist in seinem Zeitpunkt günstig gewählt; denn in den zentralen Teilen der „Altstadtquartiere“ von Dubai sind noch viele Zeugnisse der ursprünglichen Bebauung aus der Zeit vor 1945 bzw. vor 1960 zu finden. Auch dort, wo der erste bescheidene Baubestand bereits einer zweiten, jüngeren Generation von moderneren Gebäuden weichen mußte, blieben noch persistente Strukturen und Muster erhalten: Die Grundstückspartellen sind kleiner, die Bebauung ist entsprechend dichter, die Erschließungsstraßen und -gassen sind enger und gewundener. Auch stimmt die Ausrichtung des Gassennetzes und des geometrischen Musters der Grundstückspartellen nach den Himmelsrichtungen nicht mit der Ausrichtung der modernen Durchgangsstraßen überein.

Diese Persistenz der ersten, ursprünglichen Bebauung ist in den einzelnen Quartieren der Innenstadt quantitativ und qualitativ unterschiedlich. Deshalb sind auf der Farbkarte sechs traditionelle „Altstadtbezirke“ A, B, C, D, E und F mit je unterschiedlichen charakteristischen Merkmalen auseinandergehalten. Dazu kommen im Bereich städtischer Bebauung vor 1960 die beiden traditionellen Geschäftszentren der Suqs von Dubai und Deira sowie der moderne Central Business District in Deira.

4.1 Die alten Wohnviertel westlich und südlich des Creek

Die alten Wohnviertel westlich und südlich des Creek, wie sie auf dem Luftbild von 1960 noch eindrucksvoll dokumentiert sind, haben in kleineren, inselhaften Arealen ihren ursprünglichen Charakter noch recht gut bewahren können; die Häuser sind allerdings oft heruntergekommen und sanierungsbedürftig oder sie verfallen. An vielen anderen Stellen dagegen ist die traditionelle Wohnbebauung völlig beseitigt und durch modernen Baubestand ersetzt worden.

Die traditionellen Quartiere von al-Shandagha (E): Die alte arabische Fischer-siedlung auf der schmalen Halbinsel zwischen dem Creek und der ehemaligen Küste

des Golfs lag lange Zeit abseits aller städtebaulicher Dynamik; außerdem wurde hier vor einigen Jahren jede Neubautätigkeit untersagt. Damit sind große Teile des alten Baubestands bis heute erhalten geblieben. Wie man schon auf dem Luftbild von 1960 erkennen kann, gliedert sich al-Shandagha in zwei Teile: Im Nordteil überwiegen sehr einfache eingeschossige Lehmbauten mit Hof; im Südteil finden sich auch stattliche zweigeschossige Wohnhäuser mit Windtürmen. Die große Mehrzahl dieser traditionellen Bauten wird aber nicht mehr unterhalten; nicht wenige Häuser wirken verwahrlost oder sie drohen einzustürzen. Selbst der alte Palast von Shaikh Maktoum (Shaikh Saeed house; 66) war bereits weitgehend verfallen, bevor er seit 1983 durch die Municipality wieder instand gesetzt wurde. Ein ähnlich repräsentatives Wohnhaus, Shaikh Obaid house (67), ist kaum mehr zu retten. Das Linienmuster der Wohngassen von al-Shandagha und die Grenzen der Parzellen verlaufen schräg zum heutigen modernen Netzwerk der Durchgangsstraßen; die Gassen sind in ihrem Verlauf noch so orientiert, daß Land- und Seewind im täglichen Rhythmus etwas Kühle und Erfrischung bringen.

Die alten Wohnviertel von Dubai (I): Abseits der modernen Durchbruch- und Erschließungsstraßen haben sich im Stadtteil Dubai noch einige Inseln mit traditioneller Wohnbebauung erhalten; das Luftbild von 1960 zeigt deren ursprüngliche Verbreitung. Es überwiegen stattliche zweigeschossige Innenhofgebäude, viele von ihnen mit Windturm. Der Erhaltungszustand dieser Häuser ist allerdings beklagenswert. Viele von ihnen verfallen, andere werden gerade noch notdürftig unterhalten. Von dem grobmaschigen Netz junger Geschäftsstraßen und Erschließungsachsen aus dringen Abbruch und moderner Neubau schnell in die noch verbliebenen Traditioninseln vor; ein schönes altes Haus nach dem anderen muß vielstöckigen Geschäfts- und Apartmenthäusern weichen. Die wohlhabenden Käufler, die bis nach dem Zweiten Weltkrieg hier gewohnt haben, sind ohnehin schon lange in moderne Villen am Stadtrand umgezogen. Einige traditionelle Wohnhäuser dienen heute als Werkstätten für innerstädtische Gewerbebezüge oder als Warenlager für den Großhandel; damit wird ihr Baubestand wenigstens notdürftig vor dem Verfall bewahrt.

4.2 Die alten Wohnviertel von Deira östlich und nördlich des Creek

In Deira, östlich und nördlich des Creek, erscheinen traditioneller und moderner Baubestand stärker miteinander vermischt und ineinander verwoben als in al-Shandagha und in Alt-Dubai. Das Grundmuster einer verhältnismäßig dichten, kleinparszelligen Bebauung, wie es auf dem Luftbild von 1960 klar zu erkennen ist, blieb bis zum heutigen Tag weitgehend erhalten. Auf vielen dieser kleinen Parzellen stehen noch heute bescheidene eingeschossige Einfamilienhäuser mit sichtgeschütztem Hof. Das ursprüngliche Baumaterial, Stampflehm oder Palmwedel bzw. Matten aus Palmzweigen, ist aber meist schon durch gepreßte Leichtbausteine aus Beton ersetzt worden. Auf anderen Parzellen haben die Besitzer ihr erstes bescheidenes Wohnhaus abge-

rissen und durch ein moderneres, meist zweigeschossiges Einfamilienhaus ersetzt. Dazwischen eingestreut findet man in rasch wachsender Zahl Parzellen, auf denen das ursprüngliche eingeschossige Innenhofhaus durch einen kleinen, drei- bis fünfgeschossigen Wohnblock ohne Hof ersetzt wurde; die Wohnungen werden von den Besitzern an Zuwanderer oder an Gastarbeiter vermietet. Die größeren Durchgangsstraßen sind beidseits fast durchweg schon von jüngerem Baubestand gesäumt; im Erdgeschoß finden sich Läden zur Quartiersversorgung und einfache Dienstleistungsbetriebe, im Obergeschoß wieder Mietwohnungen.

Dieses für fast alle in die Zeit vor 1960 zurückreichenden Wohnviertel von Deira gültige Bild erhält nun zusätzliche Akzente. Schon die Ausgangssituation der Entwicklung ist in den westlichen, ältesten Stadtquartieren anders als in den jüngeren weiter im Osten. Auch Nähe oder Ferne zum Suq von Deira und zum modernen CBD wirken räumlich differenzierend.

Die jüngeren traditionellen Wohnviertel von Deira (A): Bei der Interpretation des Luftbilds von 1960 wurde bereits auf diese Quartiere verwiesen, die sich östlich an die dicht bebaute ursprüngliche „Altstadt“ von Deira anschließen; offensichtlich sind sie das Ergebnis einer jüngeren Stadterweiterung in den Jahrzehnten vor 1960 mit gleichgearteten Wachstumsspitzen bis etwa 1965. Die Grundstücksparzellen erscheinen schon in ein auffallend regelmäßiges Straßenmuster eingefügt. Ältere stattliche Kaufmannshäuser mit Windtürmen fehlen völlig; auch die Zahl der Moscheen ist auffallend gering. Da diese „jüngeren Altstadtviertel“ noch verhältnismäßig weit vom Stadtkern von Deira entfernt liegen, überwiegt noch heute die Wohnfunktion bei weitem. Handwerks- und Gewerbebetriebe sind selten, und der Einzelhandel beschränkt sich meist auf die Versorgung der benachbarten Wohnbevölkerung. Das ursprüngliche, bereits regelmäßig-geometrische Netz von schmalen Wohngassen und Zugangswegen wurde seit 1974 durch ein modernes System von asphaltierten Durchgangs- und Verbindungsstraßen abgelöst; dabei mußten viele Wohngrundstücke ganz oder teilweise für den Straßenbau abgetreten werden. In ihrer Trassierung und Orientierung fügen sich aber die breiteren modernen Straßen in das ursprüngliche Gassen- und Wegemuster ein.

Die älteren traditionellen Wohnviertel von Deira (B, C): Im Westen schließen sich an die jüngeren traditionellen Viertel Wohnquartiere an, die mit großer Wahrscheinlichkeit bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückreichen. Die Grundstücksparzellen werden noch kleiner, das Netzwerk der Gassen und Wege wird noch engermaschig – vor allem aber wird jetzt das Grundmuster der Parzellenanordnung und des Gassenverlaufs unregelmäßig. An vielen Stellen sind noch Wege und Parzellenkomplexe vorhanden, deren Orientierung nicht mit dem modernen Muster der Asphalt-Durchbruchstraßen übereinstimmt; auch Sackgassen sind nicht selten. Die Zahl und Dichte der Moscheen ist merklich größer als in den östlich anschließenden jüngeren Quartieren. Zwar wurde meist schon der erste, bescheidene Moscheebau durch eine aufwendigere moderne Betonkonstruktion ersetzt; gelegent-

lich trifft man aber auch noch auf kleine, sehr einfache Moscheen der ersten Generation. Auch stattliche traditionelle zweigeschossige Kaufmannshäuser mit Windtürmen findet man da und dort eingestreut. Insgesamt überwiegt zwar noch die Wohnfunktion; der Besatz mit Handels- und Gewerbebetrieben ist aber schon merklich höher als weiter im Osten. Entlang den jungtrassierten Durchgangsstraßen reihen sich schon lückenlos in modernen mehrgeschossigen Gebäuden Einzelhandelsgeschäfte und einfachere Dienstleistungsbetriebe.

Der älteste Siedlungskern von Deira (D): Im westlichsten Teil der Halbinsel von Deira geht die städtische Bebauung mit Sicherheit bis ins 19. Jahrhundert zurück. Das Netzwerk der Straßen wird hier noch unregelmäßiger, und das Parzellengefüge ist noch kleiner gegliedert. An den seit 1960 durch den alten Baubestand hindurchgebrochenen Geschäftsstraßen (vgl. Signatur Farbkarte) reihen sich moderne vielstöckige Mietwohnblocks mit Läden im Untergeschoß und oft schon Büros in einem oder zwei darüber liegenden Stockwerken. Die ursprünglich kleinen, sehr zersplitterten Besitzparzellen der alten Wohnviertel sind hier schon zu größeren Grundstückskomplexen zusammengefaßt worden. Abseits dieser Hauptgeschäftsstraßen sind aber noch inselhaft Areale mit traditioneller Wohnbebauung erhalten geblieben. Hier findet man noch einige kleine, bescheidene Moscheen der ersten Generation mit einfachem Flachdach über dem rechteckigen Betsaal sowie einige alte Koranschulen (52). Dazwischen liegen stattliche, allmählich verfallende Kaufmannshäuser mit Windtürmen. Die Nähe des Suqs und des Obst- und Gemüsemarkts macht sich schon sehr bemerkbar: Die Untergeschosse alter Kaufmannshäuser und kleinere Hallen in traditioneller Bauweise dienen als Lager für die Waren des benachbarten Groß- und Einzelhandels.

Im Südabschnitt des ältesten Siedlungskerns von Deira, in der Nähe der Suqs, tritt dann die Wohnfunktion gegenüber gewerblichen Nutzungen spürbar zurück. Vom Baubestand der ersten Generation blieben nur noch einige steingemauerte Kaufmannshäuser erhalten. Im übrigen sind die traditionellen Wohnhäuser bereits durch große moderne Baublocks mit Mietwohnungen ersetzt; hierfür mußten wieder mehrere Parzellen zu einem größeren Parzellenkomplex einheitlicher Nutzung zusammengefaßt werden. Gleichzeitig damit werden die engen, verwinkelten Wege und Zugangsgassen von neu trassierten Asphaltstraßen abgelöst. Die Dynamik der Neubautätigkeit ist hier besonders hoch; wenn diese Entwicklung weitergeht, wird in wenigen Jahren der gesamte alte Baubestand verschwunden und durch moderne Betonkonstruktionen ersetzt sein. In den unteren Geschossen der großen Mietwohnblocks findet man neben Einzelhandelsgeschäften auch Großhandelslager, Schiffs- und Seemannsbedarf sowie viel Handwerk und Kleingewerbe (Schneiderwerkstätten, Stickerei). In günstiger Nachbarschaft zum Suq haben sich in den zwei oder drei Stockwerken über dem Erdgeschoß mit seinen Läden häufig Büros, Agenturen und Praxen niedergelassen.

4.3 Die Suqs von Deira und Dubai als die traditionellen Geschäftsviertel

Auf beiden Seiten des Creek, in Deira und in Alt-Dubai, verläuft die alte Hauptachse des traditionellen Suqs parallel zum Ufer direkt neben den Kais. Der Handel im Suq war räumlich und wirtschaftlich eng mit dem Güterumschlag vom und aufs Schiff verbunden; Suqgasse und Kaianlagen bildeten als schmales Band beidseits des Creek den zentralen Geschäftsbezirk der Stadt. Heute ist die Verbindung lockerer geworden; aus dem schmalen uferparallelen Streifen eines Liniensuqs sind in Deira und in Alt-Dubai Flächensuqs geworden, die vom Uferbereich weg in die Altstadtgebiete hinein wachsen. Dabei ist die Entwicklung in Alt-Dubai allerdings anders verlaufen als in Deira.

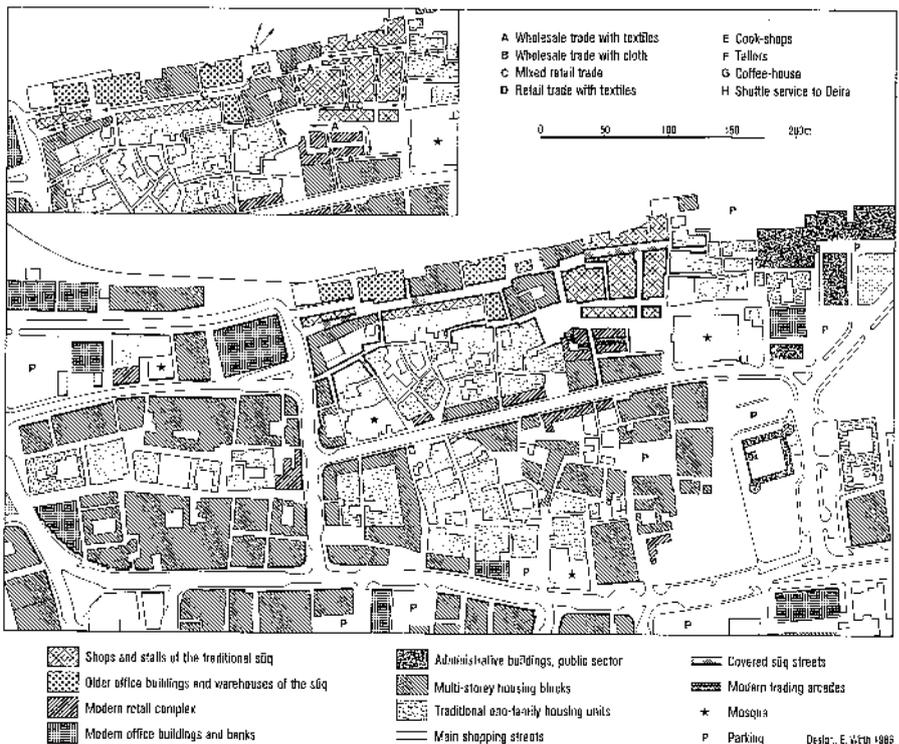


Abb. 3. Suq und "Altstadt" von Dubai

Der Suq von Alt-Dubai (Karte Abb. 3): Wenn man den wenigen zeitgenössischen Berichten Glauben schenken darf, dann wurde bis in die Zeit zwischen den beiden

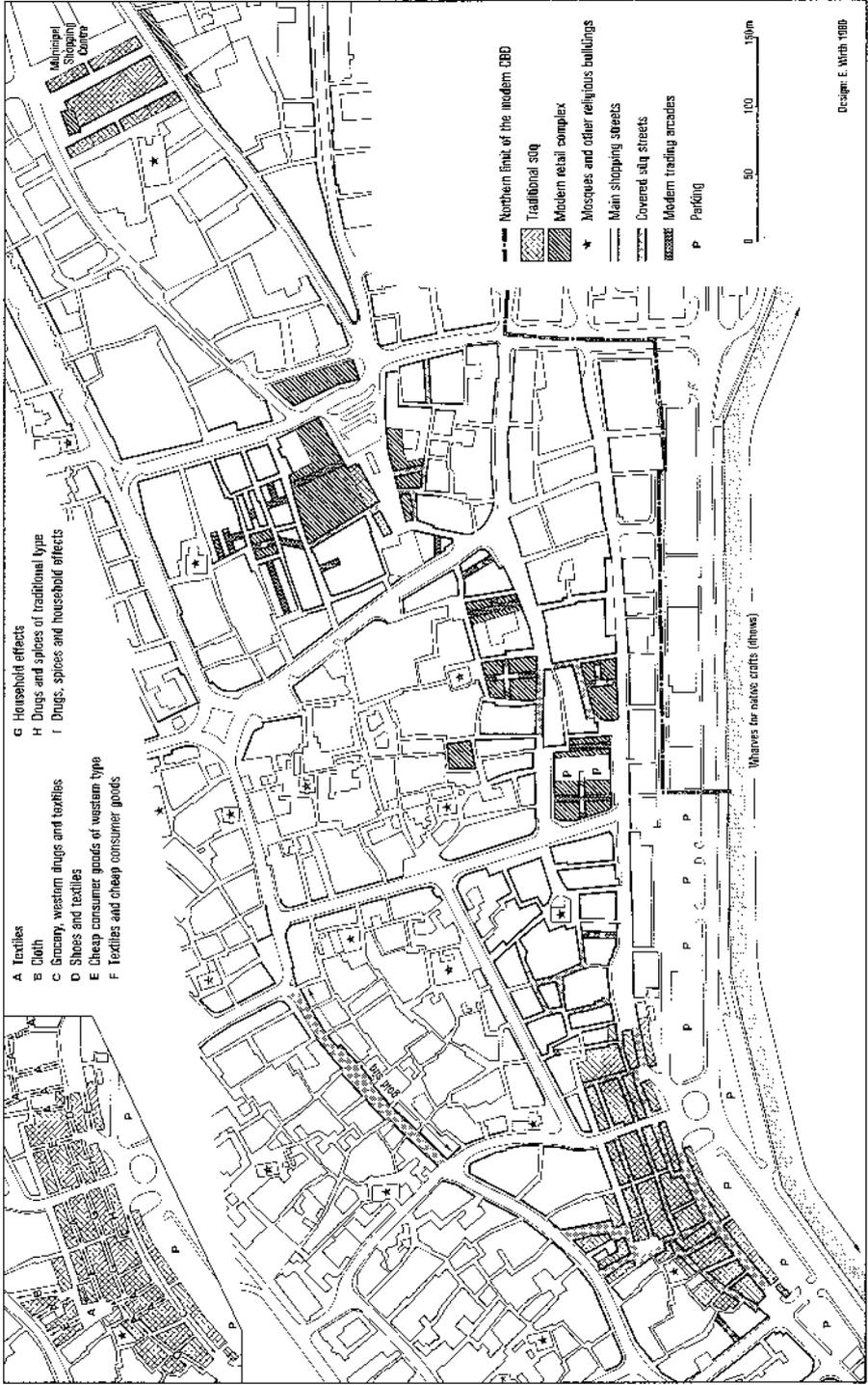
Weltkriegen hinein der Güterumschlag zwischen den traditionellen Holzbooten und den Kaianlagen überwiegend am Südufer des Creek, in Alt-Dubai, abgewickelt. Ein erheblicher Teil dieses Umschlags muß aber am Suq vorbeigegangen sein – vielleicht direkt in die Lagerräume der Kaufmannshäuser; denn die Anlage des traditionellen Suqs von Alt-Dubai erscheint – soweit sie noch heute erhalten ist – viel bescheidener als diejenige des Suqs von Deira.

Wie die Karte Abb. 3 zeigt, besteht der Suq von Alt-Dubai im Grunde genommen nur aus einer einzigen knapp 300 m langen Gasse, die mit etwa 20 m Abstand parallel zum heutigen Ufer des Creek verläuft. Die ursprünglich vermutlich schmale Gasse ist streckenweise erheblich verbreitert worden; überdacht ist der Suq heute nur noch in einigen kleineren Abschnitten. Zwischen der Suqgasse und dem Creek reihen sich ältere Büro- und Lagergebäude sowie im Osten auch alte Wohnhäuser.

An den dem Suq nördlich benachbarten Ufern des Creek findet man heute keine Liegeplätze für Holzboote mehr; wohl aber befindet sich hier die verkehrsreiche Anlegestelle für die Fährboote („abra“) über den Creek nach Deira (vgl. Farbkarte). In die schmalen Wohngassen, die an die Suqachse südlich angrenzen, sind in jüngerer Zeit bescheidene Läden und kleine Werkstätten eingedrungen. Nordwestlich der Großen Moschee von Alt-Dubai steht dann noch – in eigenartiger Weise isoliert – ein langgestreckter eingeschossiger Gebäudekomplex mit einer ununterbrochenen Zeile von traditionellen Läden bzw. Suq-Boxen, wie sie für viele traditionelle Suqs großer orientalischer Städte charakteristisch sind (vgl. Abb. 3).

In seinem westlichen Abschnitt beherbergt der Suq von Alt-Dubai heute vorwiegend einfache Einzelhandelsgeschäfte und kleine Dienstleistungsbetriebe des einfachen Bedarfs und der täglichen Versorgung. Er hat hier also allenfalls die Funktion eines kleinen Quartiersuqs. In seinem Ostabschnitt hingegen dient der Suq von Alt-Dubai nicht mehr dem Einzelhandel; er ist zum Zentrum des Großhandels mit Tuchen und Textilwaren im Scheichtum geworden. Die überwiegend von Asiaten (Indier, Pakistani) geleiteten Großhandelsbetriebe haben sich bereits deutlich über das Areal des traditionellen Suqs hinaus ausgedehnt: Westlich der Großen Moschee von Alt-Dubai konzentrieren sie sich in modernen Passagen sowie in Geschäftsräumen, die im Erdgeschoß und ersten Obergeschoß moderner vielstöckiger Wohnblocks untergebracht sind.

Der Suq von Alt-Deira: Wie die Karte Abb. 4 zeigt, verläuft auch beim Suq von Alt-Deira die alte Hauptachse in west-östlicher Richtung parallel zum Creek. Durch Anspülung eines Streifens festen Landes ist die Entfernung zur Uferlinie aber größer geworden: Zwischen die Kaianlagen für die traditionellen einheimischen Boote am Creek und die überdachte Suq-Hauptgasse hat sich eine verkehrsreiche uferparallele Straße sowie ein breites Band von Parkplätzen eingeschoben. Damit ist der direkte Kontakt zwischen dem Güterumschlag an den Kais und dem Einzelhandel des Suqs erheblich beeinträchtigt.



Designer: E. Wirth 1980

Abb. 4. Süq und "Altsüq" von Deira

Etwa in ihrer Mitte ist die im übrigen voll überdachte Suq-Hauptgasse durch einen modernen Straßendurchbruch aufgebrochen worden; sie steht jetzt hier über einen offenen Platz mit Verkehrskreisel in direkter Verbindung mit der uferparallelen Durchgangsstraße (vgl. Abb. 4). An ihrem östlichen und westlichen Ende mündet die Hauptgasse des Suqs in jung trassierte, verhältnismäßig breite Geschäftsstraßen ein. Dies entspricht genau dem Vorschlag des Entwicklungsplans 1959/60: „The main commercial areas ... are being opened up with sufficient roads to ensure efficient vehicular access without destroying the close-knit character of the urban environment ...“.

Im Gegensatz zum Suq von Alt-Dubai bleibt derjenige von Deira aber nicht auf die eine uferparallele Hauptgasse beschränkt. Es schließen sich nach Norden, also landeinwärts, bis zu vier weitere uferparallele Suqgassen an (Karte Abb. 4); die Verbindung zwischen ihnen wird durch kleine senkrecht davon abgehende Gäßchen hergestellt. Dieser *Flächensuq* ist in seinem Baubestand wie in seinem täglichen Leben und Treiben besonders malerisch und attraktiv – fast noch ein wenig romantisch. Er zeigt viele charakteristische Merkmale des Suqs großer orientalisches-islamischer Städte, und er ist der einzige dieser Art in den Vereinigten Arabischen Emiraten: Die Gassen sind fast durchwegs überdacht. Die Gebäude mit den Läden sind meist nur eingeschossig; damit tritt die Wohnfunktion hinter den wirtschaftlichen Funktionen völlig zurück. Im Angebot des Einzelhandels überwiegen Tuche und Textilwaren; daneben findet man aber – wie bei jedem „normalen“ Suq – auch Schuhe, Hausrat und traditionelle Spezereien.

In jüngerer Zeit hat dieser alte Kernbereich des Suqs von Deira eine erstaunliche *Dynamik* entwickelt. Zunächst einmal dehnte er sich in das östlich benachbarte Quartier aus; wie im Hauptsuq finden wir hier heute überdachte Gassen und einfache Ladenboxen. Dann hat der Einzelhandel des Suqs, noch weiter nach Osten vordringend, den neuen, Nord-Süd verlaufenden Straßendurchbruch übersprungen und er ist mit seinem Sortiment in die modernen Läden und Ladenpassagen vielgeschossiger Wohn-Geschäftshäuser eingedrungen. In westlichem Baubestand wird hier angeboten und verkauft wie im Suq (vgl. Abb. 4).

Nordöstlich davon findet sich mitten in der „Altstadt“ von Deira – im Umkreis des Platzes, von dem aus die innerstädtischen Buslinien starten (50) – nochmals ein Areal von im Baubestand modernen Ladenpassagen und Läden, in denen sich ein suq-ähnlicher Einzelhandel niedergelassen hat. Fast alle diese Geschäfte handeln mit Erzeugnissen der Textilindustrie. Es ist immer wieder erstaunlich, in welcher Massierung in Dubai Tuche, Textilwaren und billige Bekleidung angeboten werden. Die Kundschaft, die hier einkauft, besteht überwiegend aus Südasiaten. Das erklärt die hohe Nachfrage; denn die Bekleidungs- und Konsumgewohnheiten in Indien und Pakistan bedingen einen erheblich höheren Pro-Kopf-Verbrauch vor allem an Tuchen, als er im arabischen Orient üblich ist.

4.4 Der moderne Central Business District von Dubai-City

Der traditionelle Suq von Deira dehnt sich, wie eben dargelegt, mit seinen bescheidenen Läden und seinem auf kaufkraftschwächere Kunden zugeschnittenen Sortiment nach Osten in die Wohnviertel der „Altstadt“ von Deira hin aus; dabei entfernt er sich immer mehr von den Ufern des Creek. In Richtung Südosten, also den Creek entlang, schließt sich hingegen an den alten Suq von Deira das moderne, westlich orientierte Geschäftsviertel an. Sowohl hinsichtlich seines Baubestands als auch im Hinblick auf Funktionen und Warenangebot hat sich hier in den vergangenen zwanzig Jahren ein ganz moderner Central Business District herausgebildet.

Die Voraussetzungen hierfür waren in mehrfacher Weise günstig: Bei den Baggerarbeiten zur Vertiefung der Fahrrinne des Creek 1959/60 fielen große Mengen von Sand an, die im Uferbereich des Creek wieder angeschüttet wurden. Damit konnte vor allem am Südrand von Deira ein breites Band von Neuland gewonnen werden; die Uferlinie verschob sich um bis zu 100 m zum Creek hin. Das neu gewonnene Land hatte eine prestigebetonte, bevorzugte Lage am Ufer, und der Herrscher konnte ohne irgendwelche Beschränkungen durch langjährig „ersessene“ Besitzrechte darüber verfügen. Die Nutzungspartellen wurden von Anbeginn so großzügig geschnitten, daß genügend große Grundstücke für repräsentative vielstöckige Bürogebäude, Geschäftshäuser, Banken und Hotels zur Verfügung standen. Der 'Dubai Development Plan' 1971 hat für die Nutzung dieses Streifens von Neuland am Creek klare Empfehlungen formuliert, die noch heute allgemein anerkannt werden: „Both from a functional and an aesthetic viewpoint, therefore, developing Dubai should be centred on the Creek, where marine activity continues to flourish. The clear implication of this is that there shall be future development inland on both banks of the Creek“.

Bisher wurden diese Empfehlungen zwar nur am Nordufer des Creek, in Deira realisiert – hier aber in einer sehr eindrucksvollen Weise: In den vergangenen zwanzig Jahren sind entlang der Uferstraße (Beni Yas Road) und der einen Baublock landeinwärts parallel dazu verlaufenden Straße ein halbes Hundert moderner, vielgeschossiger Großbauten mit Hotels, Banken, Behörden, Firmen-Büros und Ladenpassagen errichtet worden, die in jüngster Zeit zu einem voll entwickelten *Central Business District* zusammenzuwachsen beginnen. Im Erdgeschoß befinden sich meist vornehme Läden oder elegante Ladengalerien und Einkaufspassagen. Darüber folgen zwei oder drei Geschosse mit Büros; die obersten 4–8 Stockwerke mit ihren modernen Wohnungen und Apartments sind für eine kaufkräftige Kundschaft bestimmt.

Diese sehr geschickte stockwerkweise Mischung verschiedenster Nutzungen innerhalb eines Gebäudes und das Nebeneinander von Wohn- und Geschäftsfunktionen, Hotels, Restaurants, Büros, kulturellen Einrichtungen und Unterhaltungsetablissemments hat zur Folge, daß der CBD von Dubai zu jeder Tages- und Nachtzeit

besucht wird und belebt ist – im erfreulichen Gegensatz zu den CBDs vieler westlicher Millionenstädte, die jeden Abend und von Freitag mittag bis Montag früh menschenleer und in fast gespenstischer Weise unbelebt in den Himmel ragen! Die 1969 erlassenen Bauvorschriften sahen als höchstzulässige Stockwerkszahl von Gebäuden entlang der Uferlinie des Creeks „ground-plus-nine“ vor. Diese Regelung wurde aber in den siebziger Jahren aufgegeben. Gerade durch einige Bürohochhäuser mit moderner Architektur und mehr als 10–12 Stockwerken hat der CBD von Deira interessante und markante architektonische Akzente erhalten.

Unsere Farbkarte und Abb. 4 versuchen, solche „Landmarken“, den Kernbereich des CBD, seine Randzone und seine Wachstumsspitzen nach dem Stand von Anfang 1986 abzugrenzen. Zur Zeit überwiegen im CBD von Dubai noch bei weitem Bauten und Funktionen der Privatwirtschaft. Die Gebäude von Rathaus und Stadthalle (Municipality), Industrie- und Handelskammer sowie von Telephon- und Telegraphengesellschaft am Südostende des derzeitigen CBD sind aber erste Schritte zur Realisierung einer Empfehlung des ‘Dubai Development Plans’ von 1971: „An area devoted to civic requirements would therefore be a welcome addition to Dubai ... The area around the existing Municipality building would be a good site“.

Neben diesem Central Business District hat Dubai noch einige weitere moderne Einkaufsviertel und Geschäftszentren. Das wichtigste von ihnen liegt in Alt-Dubai – auch dort, wie in Deira, in direkter Nachbarschaft des traditionellen Suqs (Abb. 4). Ansatzpunkt für das *Geschäftszentrum von Alt-Dubai* waren neben dem Suq – mit seinen schon älteren Bürogebäuden und Großhandelslagern – die Zollstation von Dubai und ‘the Ruler’s office’ (58, 59) gewesen. Inzwischen sind viele große Banken und einige moderne Ladenstraßen mit Geschäften westlichen Zuschnitts hinzugekommen.

Als kleine, weitgehend inselhaft moderne Geschäftszentren müsste man dann noch den großen Baukomplex „Hyatt Regency Hotel + Galadari Galleria“ (3) mit seinen vornehmen Läden nennen, den großen Gebäudekomplex des „al-Ghurair Centres“ (33) mit vielverzweigten modernen Ladenpassagen sowie den Komplex des 33 Stockwerke hohen „International Trade and Exhibition Centres“ (124) mit Büros, Ausstellungshallen und dem Hilton Hotel (125).

Schließlich müssen in diesem Zusammenhang noch die sehr belebten *Hauptgeschäftstraßen* von Deira und Dubai erwähnt werden, auf die ein erheblicher Teil des Einzelhandelsumsatzes der Stadt entfällt. Wie unsere Farbkarte mit der Signatur „main shopping and business streets“ zeigt, sind es vor allem die nachträglich durch den Baubestand der Altstadt durchgebrochenen Hauptverkehrsachsen, deren Straßenfronten gesäumt sind von vielstöckigen modernen Gebäuden mit Wohnungen in den höheren und Geschäftsräumen in den unteren Stockwerken. Kundschaft dieser Hauptgeschäftstraßen sind vor allem die Bewohner der nahegelegenen Wohnviertel

und Wohnblocks. Das Angebot richtet sich dementsprechend nach der Kaufkraft und den Konsumgewohnheiten einer innerstädtischen Klientel – überwiegend Zuwanderer oder Gastarbeiter aus den Anliegerstaaten des Golfs und des Indischen Ozeans, die man vielleicht als „untere Mittelschicht“ charakterisieren könnte.

5. Infrastruktur, öffentliche Versorgungsbetriebe und privatwirtschaftliche Dienstleistungen

Wir haben schon darauf hingewiesen, daß die dynamische Entwicklung Dubais zu dem führenden Handels- und Dienstleistungszentrum der Vereinigten Arabischen Emirate insbesondere dem Unternehmungsgeist, der Dynamik, dem Einfallsreichtum und der Geschäftstüchtigkeit seiner Kaufleute zu verdanken ist. Wir sahen auch, daß der Herrscher, Scheich Rashid, durch sein Bekenntnis zu einer marktorientierten liberalen Wirtschaftsordnung möglichst ohne Restriktionen und durch eine konsequent freihandelsbezogene Wirtschaftspolitik sehr günstige Rahmenbedingungen für die Entfaltung von Privatinitiative und Geschäftssinn gesetzt hat. Mit großem Geschick hat Rashid selbst in den entscheidenden Jahrzehnten zum Aufschwung beigetragen – indem er das Scheichtum mehr wie ein jede günstige Chance nutzender Kaufmann als wie ein auf überlieferte Traditionen fixierter Stammescheich regierte.

In einer großen Stadt muß aber auch ein modernes, reibungslos funktionierendes System städtischer Infrastruktur, Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen bereitgestellt werden, wenn sich Leben und Wirtschaft ungehindert entfalten sollen. Nur so wird ein Standort auch für auswärtige Kaufleute, auswärtiges Kapital, auswärtige Unternehmen attraktiv. In Dubai ist das in vielfach vorbildlicher Weise geschehen; die Entwicklungsplanung hat modernen „public utilities“ und funktionstüchtigen städtischen Dienstleistungen stets besondere Bedeutung beigemessen. Wir sahen schon im Abschnitt 2, daß Dubai in den sechziger Jahren vor allem deshalb zum Stützpunkt großer ausländischer Firmen am Golf wurde, weil es früher als die anderen Scheichtümer seine Infrastruktur ausgebaut hatte.

Das räumliche Verteilungsmuster städtischer Einrichtungen und öffentlicher wie privater Standorte unterscheidet sich in Dubai allerdings deutlich von demjenigen unserer großen westlichen Städte (vgl. Farbkarte). Das hat zwei Gründe: Zum ersten ist das System der wichtigsten Durchgangs- und Verbindungsstraßen so gut ausgebaut, daß die Entfernung irgend eines Standorts zum Stadtzentrum für die durch das Auto hochmobile Ober- und Mittelschicht kaum ins Gewicht fällt. Sowohl die Wohnviertel als auch die Arbeitsplätze sind deshalb bis heute in einem fast zufälligen Verteilungsmuster weit verstreut; *Distanzrelationen* spielen kaum eine

Rolle. Zum zweiten aber gibt es nur in den wenigen bereits seit längerer Zeit städtisch überbauten Arcalen einen verhältnismäßig frei funktionierenden Grundstücks- und Immobilienmarkt mit Bodenpreisen, die sich nach Angebot und Nachfrage richten. Noch nicht bebautes Ödland und Bauerwartungsland hingegen sind dem freien Bodenmarkt entzogen. Der *Bodenpreis* hat deshalb in Dubai in der Regel keinen Einfluß auf die Standortwahl und auf die räumliche Anordnung städtischer Standorte.

5.1 Der Erwerb von Immobilien und Grundstücken

Unabdingbare Voraussetzung für eine dynamische städtische Entwicklung ist ein funktionierender Grundstücksmarkt oder eine Instanz, die die knappe Ressource „Grund und Boden“ in ausreichender und angemessener Weise zuteilt. Die diesbezügliche Situation in Dubai unterscheidet sich deutlich von den Regelungen für Grundstücksübertragungen in der Westlichen Welt oder im Ostblock. Deshalb muß nachfolgend etwas ausführlicher darauf eingegangen werden. Nur so wird dann auch das räumliche Verteilungsmuster städtischer Standorte verständlich, wie es unsere Farbkarte dokumentiert.

Altüberlieferten arabisch-islamischen Traditionen entsprechend werden die Grundbesitzverhältnisse in Dubai bis zum heutigen Tag durch zwei *gewohnheitsrechtliche Normen* geregelt. Erstens: Innerhalb einer ländlichen oder städtischen Siedlung gehört die Parzelle, auf der schon seit längerer Zeit ein Einfamilienhaus steht, dem Bewohner dieses Hauses. Im Regelfall ist selbst der Ärmste Besitzer seiner Hütte und damit auch des dazugehörigen Grundstücks; Mietwohnungen sind eine auf große Städte beschränkte Ausnahme. Zweitens: Außerhalb der überbauten Flächen einer Siedlung steht die Verfügungsgewalt über Grund und Boden dem Herrscher als Vertreter der Stammesgemeinschaft zu.

Konkret auf Stadt und Scheichtum Dubai übertragen bedeutet das: In den um 1960 bereits mit festen Häusern oder Hütten als Dauerwohnsitz überbauten Teilen der Stadt finden wir ein kleingekammertes Mosaik von Besitzparzellen; die Verfügungsgewalt über diese Grundstücke liegt normalerweise in den Händen derer, die auf ihnen wohnen. Die um 1960 noch nicht in die städtische Bebauung einbezogenen Areale der Stadt hingegen sind Staatsbesitz. Hier entscheidet der *Herrscher*, wer wo wieviel Land gegen welche Gegenleistung erhält: Der Herrscher kann das Land verkaufen, verpachten, zeitlich befristet für bestimmte Nutzungen überlassen, verschenken, der Stadtverwaltung für öffentliche oder gemeinnützige Zwecke überschreiben. Wird das Land unentgeltlich abgegeben, dann kann es der Herrscher wieder wegnehmen, sofern die Nutzung nicht den getroffenen Vereinbarungen entspricht. Größere Areale von Staatsland werden auch vom Herrscher oder von Mitgliedern seiner Familie in eigener Regie erschlossen, mit Wohn- oder Geschäftshäusern bebaut und anschließend selbst genutzt oder vermietet.

Die Besitztitel an den um 1960 bereits bebauten Grundstücken können von den Erst- und Nachbesitzern frei gehandelt werden. Wenn staatliche Behörden und Gesellschaften oder die Stadtverwaltung solche Grundstücke ganz oder teilweise benötigen – für öffentliche Einrichtungen, städtische Infrastruktur, für den Durchbruch neuer oder für Verbreiterung und Begradigung alter Straßen, für Verkehrskreisel, Parkplätze usw. –, dann müssen sie den Besitzer entschädigen, und zwar mit dem vollen Wert des Grundstücks auf dem freien Markt. Solange die Entschädigung noch nicht ausgezahlt wurde, ist der Besitzer nicht verpflichtet, irgendwelche Nutzungsrechte am Grundstück abzutreten. Deshalb kommt es bei neu trassierten Erschließungsstraßen im „Altstadtbereich“ von Deira immer wieder vor, daß sich eine bereits ausgebaute und asphaltierte Straße an einer oder mehreren Stellen verengt oder sogar einen Bogen um ein Grundstück machen muß, weil ein altes, oft schon baufälliges Wohnhaus im Wege steht: Der Besitzer hat dann seine Entschädigungszahlung noch nicht erhalten.

Angesichts solcher oft mühsamer und langwieriger Auseinandersetzungen mit vielen Besitzern kleiner Parzellen im Bereich der „Altstadt“ bedeutet es für die Planungen der Regierung – soweit sie Projekte in direkter Nähe der Altstadt und am Creek betreffen – eine große Chance, daß durch das Ausbaggern der Fahrrinne ausgedehnte Sandbänke im weiteren Uferbereich des Creek aufgespült und landfest gemacht werden konnten. Die Besitztitel an solchem neu gewonnenen Land fallen nämlich ebenfalls dem Herrscher persönlich zu. Damit bestand die Möglichkeit zu großflächigen Planungen für die Erweiterung des Geschäftsviertels und für Gewerbeflächen am seeschifftiefen Wasser.

Die Grundsätze, nach denen die Verteilung der 1960 noch nicht in die städtische Bebauung einbezogenen *Ödlandsareale* durch den Herrscher erfolgt, sind verhältnismäßig elastisch; sie lassen sich kaum präzise formulieren. Altingesessene arabische Stammesgenossen haben unter gewissen Voraussetzungen eine Art moralischen Anspruchs auf kostenlose Zuteilung eines Grundstücks von etwa 900 qm (100 × 100 feet) für ein Familieneigenheim; wenn es verdiente, angesehene Bürger sind, oder wenn sie zur engeren Klientel gehören, erhalten sie zum Bau des Hauses zusätzlich noch eine Summe von 200000 Df1 (rund 55000 US-Dollar) als Geschenk oder als zinsloses Darlehen. Über die Zuteilung solcher Grundstücke entscheidet grundsätzlich der Herrscher oder ein Mitglied seiner engeren Familie. Das *Lands Department* und das *Planning Department* der Stadtverwaltung legen dann im Benehmen mit dem Bauherren fest, in welchem Stadtviertel das Grundstück zugeweiht wird.

Auf unserer Farbkarte kann man die von der Stadtverwaltung ausgewiesenen Areele für Eigenheimbebauung am regelmäßigen Straßengrundriß gut erkennen; die Parzellen fügen sich in einem Schachbrettmuster von 900 qm großen Grundstücken zusammen. Für den Bau der Eigenheime hat die Stadtverwaltung grobe Leitlinien vorgegeben, damit das Straßenbild in gewissen Grenzen einheitlich bleibt. In einigen so-

zial bevorzugten Neubaugebieten haben die Grundstücke, die zum Bau eines Einfamilienhauses vergeben werden, auch einen größeren Zuschnitt, z. B. etwa 3600 qm (200 × 200 feet). Auch wenn der Herrscher oder ein Mitglied seiner engeren Familie ein Baugebiet in eigener Regie erschließt, um Einfamilienhäuser als Renditeobjekte zu errichten, können die Parzellen größer sein. Entsprechend aufwendiger und luxuriöser werden dann auch die Villen, die auf solchen Grundstücken entstehen. Kleinere Parzellen – z. B. mit etwa 440 qm = 70 × 70 feet – sind früher im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus zugeteilt worden; heute hingegen umfaßt jedes Baugrundstück mindestens 900 qm. Die Vergabe erheblich größerer Grundstücke durch den Herrscher – z. B. für luxuriöse Villen, Büro- und Geschäftshäuser, Apartament-Wohnblocks oder für gewerbliche Nutzung – richtet sich nach dem jeweiligen Einzelfall. Dabei bemüht sich die Stadtverwaltung darum, die Standortwünsche und Nutzungsvorstellungen des Antragstellers mit den planerischen Erfordernissen einer geregelten Stadtentwicklung in Einklang zu bringen. Gegebenenfalls steht dem Herrscher wieder das letzte Wort zu.

Über die Nutzung des *in privater Hand* befindlichen Landes in den bereits um 1960 bebauten Stadtquartieren können die jeweiligen Eigentümer hingegen frei entscheiden: Sie können ihr Haus pflegen oder verfallen lassen, sie können es auch abreißen und ein schöneres, moderneres Einfamilienhaus an dessen Stelle setzen; sie können ebenso auf dem Grundstück einen kleinen mehrgeschossigen Wohnblock mit Mietwohnungen bauen und die Miete kassieren, und sie können schließlich ihr Grundstück zum freien Marktpreis verkaufen. Wer genügend Geld hat, kann – wenn sich die Gelegenheit bietet – auch ein, zwei oder mehrere benachbarte Wohngrundstücke hinzukaufen. Er besitzt dann eine entsprechend größere Parzelle, auf der er z. B. ein größeres Haus als Renditeobjekt mit Wohnungen, Büros, Läden und Räumen für gewerbliche Nutzung errichten kann; an Mieten darf er verlangen, was der Markt hergibt.

Daß der Herrscher von Dubai über Grund und Boden erst außerhalb der um 1960 städtisch genutzten Areale frei verfügen kann, ersieht man auch am Standort der ersten Projekte für den *Sozialen Wohnungsbau* (Low cost housing), die im Jahrzehnt zwischen 1960 und 1970 geplant und durchgeführt wurden: Sie liegen verhältnismäßig weit ab von der damaligen städtischen Bebauung – mitten in der Wüstensteppe, noch jenseits der Gartenzone am Stadtrand. Inzwischen ist die moderne städtische Bebauung allerdings über diese Viertel Sozialen Wohnungsbaus hinweggewachsen, und es sind weitere Projekte in größerer Nähe zum Stadtzentrum errichtet worden (siehe Farbkarte).

Grundsätzlich finden wir in Dubai zwei unterschiedliche Typen von „Low cost housing projects“. Der erste Typ umfaßt einheitlich geplante Komplexe von mehreren großen, vielstöckigen Wohnblocks mit einfachen Mietwohnungen. Die Regierung baut diese Häuserblocks in eigener Regie, und sie vermietet die Wohnun-

gen dann sehr kostengünstig vor allem an nicht-Einheimische, d. h. an Gastarbeiterfamilien. Der zweite Typ umfaßt bescheidene Einfamilienhäuser, die nach einem von der Stadtverwaltung verbindlich vorgegebenen Plan von den künftigen Bewohnern selbst errichtet werden. Diese einfachen eingeschossigen Eigenheime mit Innenhof stehen auf den üblichen quadratischen Parzellen von etwa 900 qm (100 × 100 feet). Die Grundstücke werden unter bestimmten Bedingungen kostenlos Einheimischen überlassen, deren Familie schon seit mehreren Generationen in Dubai ansässig ist.

Dieser zweite Typ von Niedrigpreis-Häusern unterscheidet sich hinsichtlich des über weite Strecken gleichförmigen Mosaiks von quadratischen Parzellen mit 30 m Seitenlänge in keiner Weise von den parzellierten Wohngebieten, bei denen nur Grund und Boden zur Verfügung gestellt wird. Im ersten Fall jedoch sind alle Häuser in eintöniger Weise gleich. Zu recht spricht der 'Dubai Development Plan' 1971 von einem „rigid grid-iron road pattern which lead to dull repetition, and an inability to establish a sense of identity for any particular group of houses“. Im zweiten Fall finden wir von Haus zu Haus eine bunte Vielfalt unterschiedlicher Baustile und Architekturtypen. Die ältesten, vor 1970 errichteten Komplexe des Sozialen Wohnungsbaus mit einfachen eingeschossigen Eigenheimen werden heute stellenweise schon wieder abgerissen; sie müssen moderneren, großzügig geplanten Bauvorhaben weichen.

Die vorstehend kurz umrissenen Besonderheiten des Bodenrechts und des Immobilienmarktes in Dubai fallen einem flüchtigen Besucher, der durch die Straßen der Stadt fährt oder geht, kaum auf; er sieht nur westliche Technologie, moderne Infrastruktur und eine Bausubstanz, die in ähnlicher Weise auch in Europa und Nordamerika oder in modernen Städten Lateinamerikas, Afrikas oder Südasiens stehen könnte. Erst eine etwas genauere Analyse läßt dann Besonderheiten erkennen, die auf alte Traditionen eines arabisch-islamischen Bodenrechts zurückzuführen sind. Insofern ist Dubai doch nicht nur eine moderne, sondern auch eine *orientalisch-islamische Stadt*.

5.2 Das Straßennetz als Instrument planmäßiger städtischer Raumerschließung

Schon in der Einleitung wurde darauf hingewiesen, daß Dubai fast als Paradebeispiel für eine gut funktionierende „autogerechte Stadt“ gelten kann: Für fast alle städtischen Standorte ist eine ausgezeichnete „accessibility“ mit dem Kraftfahrzeug gewährleistet. Die Entscheidung der Planer zugunsten des Individualverkehrs mit Kraftfahrzeugen war wohl überlegt und vernünftig: Zum Bau leistungsfähiger Massenverkehrsmittel reicht das Verkehrsaufkommen nicht aus, und das weit über das Sommerhalbjahr hinaus andauernde schwül-heiße Klima der Golfregion läßt Fußgängerverkehr über größere Entfernungen hinweg und Fußgängerzonen unter freiem Himmel wenig attraktiv erscheinen.

Die Grundprinzipien der Trassierung und der Ausgestaltung des Straßennetzes von Dubai sind schon im ersten Stadtentwicklungsplan 1960 des britischen Architektenbüros John R. Harris formuliert. Das Kapitel „The Road System and Road Traffic“ beginnt mit der Forderung: „The primary object of the town plan has been to establish a network of roads in the Municipality which will carry the anticipated volume of traffic“. Hierfür werden drei unterschiedliche Typen von Straßen vorgeschlagen:

1. *Hauptverkehrsstraßen* (Main traffic routes): Sie sollen den Stadtkern von Dubai und Deira mit den benachbarten Siedlungen verbinden und die gute Erreichbarkeit aller wichtigen, publikumsintensiven städtischen Standorte sichern. Für diese Hauptverkehrsstraßen ist ein Band von 36 m Breite vorgesehen, welches in jeder Fahrtrichtung drei Fahrspuren und dazwischen einen breiteren Mittelstreifen ermöglicht. An Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen sind leistungsfähige vielspurige Verkehrskreisel („roundabouts“) geplant. Die Zahl der Einmündungen von Nebenstraßen in die Hauptverkehrsstraßen soll möglichst gering gehalten werden. Die Gebäude und Standorte beidseits der Hauptverkehrsstraßen sind nicht direkt von diesen aus zugänglich; vielmehr werden zwischen die Fahrspuren der Hauptverkehrsstraßen und die flankierenden Gebäude Anliegerstraßen mit Parkbuchten eingeschaltet, die jeweils in größeren Abständen mit einer Einfädelspur auf die Hauptverkehrsstraßen einmünden (Abb. 5).

2. *Erschließungs- und Sammelstraßen* (Primary and secondary access roads): Sie sollen die Innenstadtviertel und die Wohngebiete an die Hauptverkehrsstraßen anschließen. Für ihre Trassierung ist ein Band von 18 m Breite vorgesehen, mit einer dreispurigen Straße von 9 m Breite. Um die Gefahr von Unfällen zu verringern, sind Straßenkreuzungen grundsätzlich ausgeschlossen; die Verbindung zweier Erschließungsstraßen erfolgt nur über T-förmige Einmündungen mit klar geregelter Vorfahrt (Abb. 5).

3. *Anliegerstraßen* (Service and communication roads): Sie verbinden alle städtischen Standorte mit den Erschließungs- und Sammelstraßen. Für ihre Trassierung ist ein Band von 9 m Breite vorgesehen, mit einer zweispurigen Straße von 5,50 m Breite; in dicht bebauten Innenstadtgebieten können die Baufluchten beidseits der Straße aber auch bis minimal etwa 6 m Abstand aneinander heranrücken.

Wie bereits erwähnt, sind Anliegerstraßen auch zwischen den vielspurigen Hauptverkehrsstraßen und den beidseits angrenzenden Gebäuden und Standorten eingeschaltet. Diese parallel zur Hauptverkehrsstraße verlaufenden Anliegerstraßen haben normalerweise eine Breite von 4,50 m mit Parkbuchten zum schrägen Ein- und Ausparken (Abb. 5).

Von 1972 bis 1985 wurden im Stadtgebiet 400 km zweispuriger Straßen und 160 km mehrspuriger Straßen mit zwei getrennten Fahrbahnen gebaut. Über die

Trassierung und die hierarchische Ineinanderschachtelung der vorstehend kurz skizzierten drei Straßentypen gibt die Farbkarte hinreichend Aufschluß, ebenso über die vielen großen *Parkplätze* für den ruhenden Verkehr. Fast alle städtischen Standorte mit hoher Publikumsfrequenz werden von Parkplätzen gesäumt; dies gilt nicht nur für Hotels, Behörden, Krankenhäuser und Schulen, sondern auch für Moscheen und für die großen Betplätze der „musallas“.

Wenn der Publikumsverkehr am Vormittag voll eingesetzt hat, ist es natürlich auch in Dubai schwierig, einen Parkplatz in direkter Nähe eines viel besuchten Standorts zu erhalten. Ebenso können sich zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs am Morgen und Abend vor Verkehrsampeln und an den Einmündungen vor Verkehrskreisel Warteschlangen bilden. Im Vergleich zu den großen Städten der Westlichen Welt erscheint die Situation des Straßenverkehrs in Dubai aber fast schon paradisisch: In zumutbarer Entfernung zum gewünschten Standort ist letztlich immer ein Parkplatz zu finden, und die Wartezeiten vor Verkehrsampeln und Verkehrskreisel beschränken sich auf wenige Minuten.

In den Städten der westlichen Welt, aber auch im Orient (Damaskus, Aleppo, Teheran, Isfahan) werden Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen häufig durch eine bereits vorhandene ältere Bausubstanz durchbrochen. Das führt zum Zerreißen gewachsener nachbarschaftlicher Bindungen und gelegentlich sogar zu sozialer Desorganisation (z. B. Quartier Bahsita in Aleppo). In Dubai hingegen werden die Straßen zuerst gebaut, und erst im Anschluß daran werden Wohnsiedlungen in die weiten Maschen des Hauptstraßennetzes hineingesetzt. Die trennende, schwer zu überwindende Barriere einer verkehrsreichen Straße ist also durchweg nur äußerer, eher zusammenschließender Rahmen für Nachbarschaft und Zusammengehörigkeit.

5.3 Die städtische Infrastruktur

Die beiden Stadtentwicklungspläne 1960 und 1971 waren in ihren Prognosen nicht gerade zaghaft; sie gingen von einem recht dynamischen wirtschaftlichen Wachstum und von einer entsprechend rasch anwachsenden städtischen Bevölkerung aus. Die Wirklichkeit hat dann selbst die optimistischsten Zukunftsentwürfe noch übertroffen. Niemand konnte vorhersehen und damit auch in der Planung entsprechend berücksichtigen, daß sich seit etwa 1960 die Einwohnerzahl der Stadt Dubai alle sechs bis sieben Jahre verdoppeln werde (Tab. 2). Dieses explosionsartige Bevölkerungswachstum hat zu rapide ansteigenden Anforderungen an private und öffentliche Dienstleistungen und an die „Public services“ geführt. Es spricht für die Qualität der städtischen Verwaltung, daß es ihr gelungen ist, die Kapazitäten grosso modo im Gleichklang mit der Nachfrage auszubauen.

1. *Versorgung mit Trink- und Brauchwasser:* Bis zu Beginn der sechziger Jahre mußte sich die Bevölkerung von Dubai mit brackigem Grundwasser aus den im Stadt-

gebiet niedergebrachten Hausbrunnen versorgen. In den Jahren 1957 bis 1963 wurden dann für die Wasserversorgung von Dubai Grundwasservorkommen in der etwa 35 km entfernten Region von Tawi Awir erschlossen und über eine Trinkwasserleitung nach Dubai gepumpt. Diese Brunnen konnten in langfristiger Kapazität eine zusätzliche Wasserspende von etwa 8 Mio. Gallonen täglich einbringen. Damit ließ sich aber gerade nur ein Jahrzehnt überbrücken; denn im Zeitraum zwischen 1962 und 1979 verdoppelte sich der Wasserverbrauch von Dubai im Turnus von etwa drei Jahren (Tab. 7). Mit bis zu 20 Mio. Gallonen täglich in den Jahren 1978 bis 1980 mußte den Brunnen doppelt so viel Wasser entnommen werden als es der Grundwasserneubildung entsprochen hätte (Abb. 7). Damit wurde es 1975 höchste Zeit, mit der Planung und dem Bau zusätzlicher Kapazitäten zu beginnen. Da genügend Energie zur Verfügung stand, entschied man sich für die Entsalzung von Meerwasser.

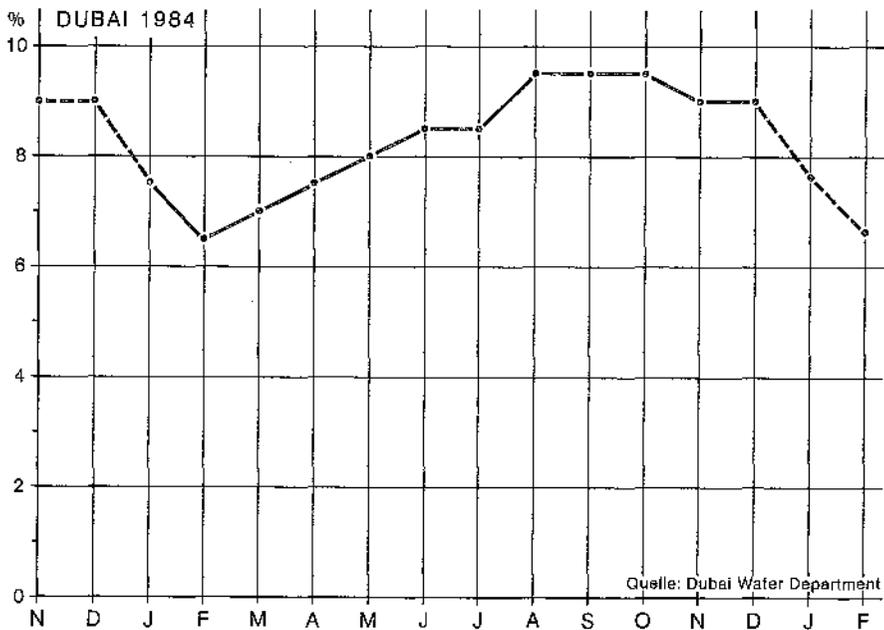


Abb. 6. Jahresgang des Wasserverbrauchs (durchschnittlicher Prozentanteil pro Monat)

Alle Meerwasserentsalzungsanlagen von Dubai sind mit der Erzeugung elektrischen Stroms gekoppelt. Energiegrundlage ist das Erdölgas des Ölfeldes Fateh, welches mit Leitungen zum Kraftwerk der DEC (Dubai Electricity Company) und

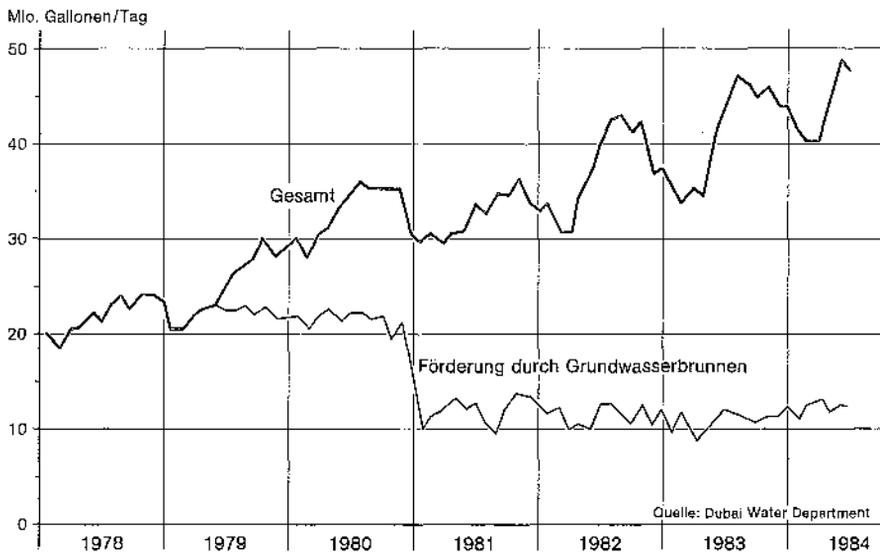
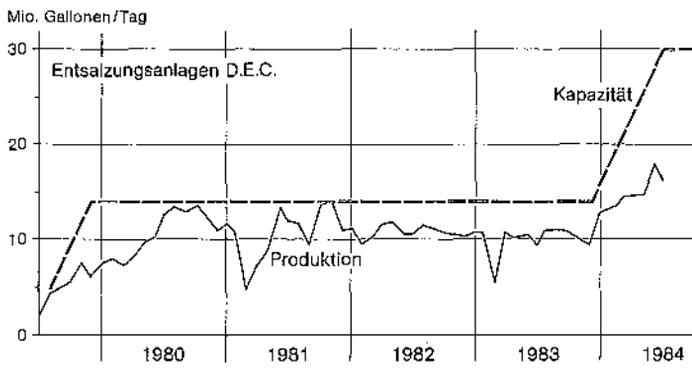
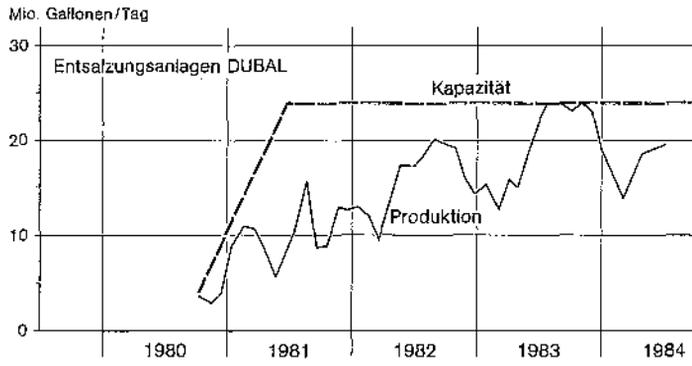


Abb. 7. Wasserproduktion und Wasserverbrauch

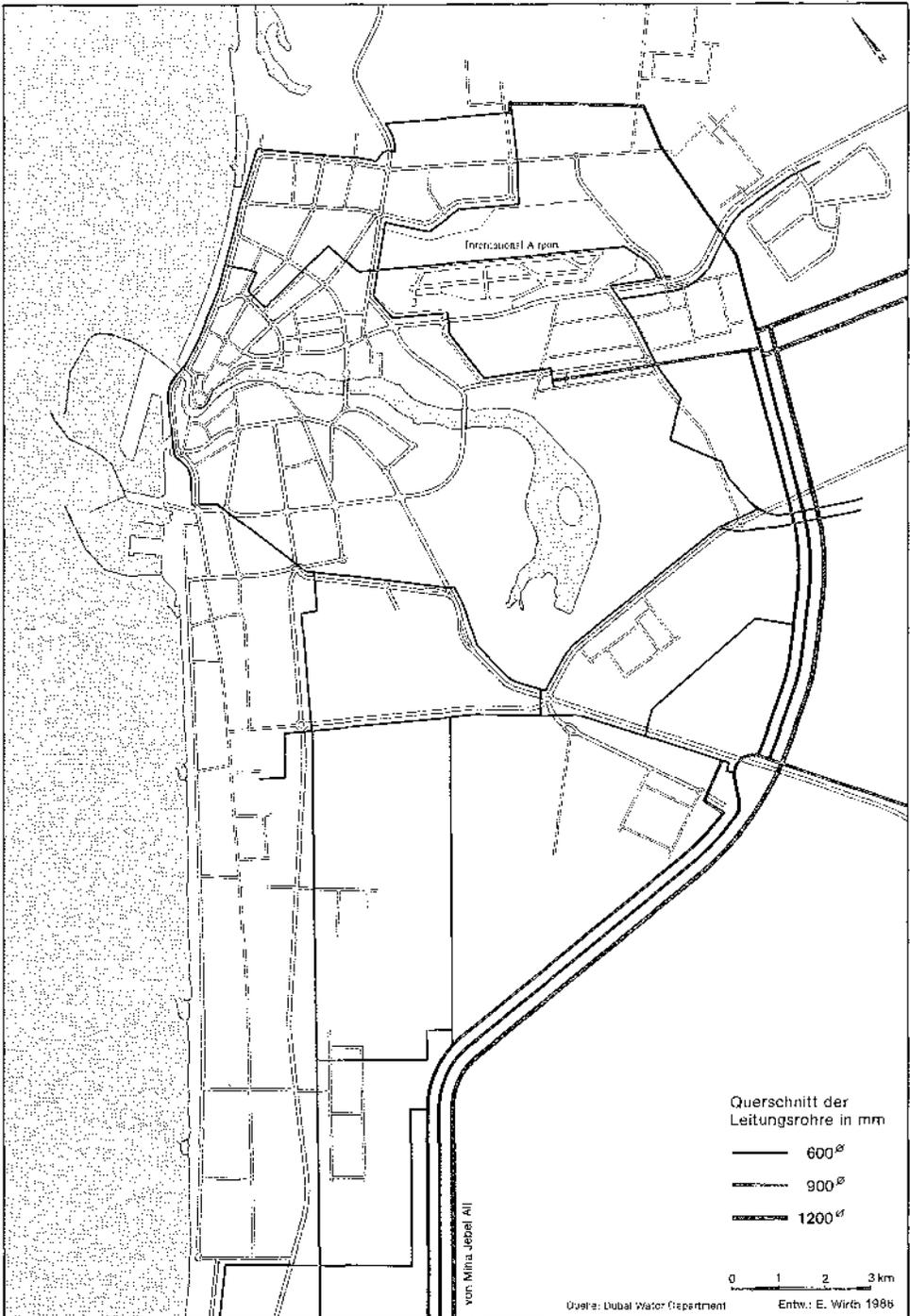


Abb. 8. Das Wasserleitungsnetz im weiteren Stadtbereich

zu demjenigen der DUBAL (Dubai Aluminium Company) nach Mina Jebel Ali geführt wird. Die Abwärme der mit den Generatoren gekoppelten Gasturbinen liefert die für die Entsalzung des Meerwassers erforderliche Energie. Die Stationen der DEC liefern dieserart seit Juni 1979 Trinkwasser, diejenigen der DUBAL seit September 1980. Die Kapazitäten der in Betrieb oder in Ausbau befindlichen Entsalzungsanlagen sind so ausgelegt, daß der Bedarf auf jeden Fall bis zum Jahre 1990 gedeckt werden kann. Einzelheiten über Trinkwasserbedarf und Trinkwassererzeugung sowie über Trassierung und Dimensionierung des Wasserleitungsnetzes können den Tabellen 7 und 8 sowie den Abbildungen 6, 7 und 8 entnommen werden.

2. *Abwasserbeseitigung und Kläranlage:* Die ersten Abwasserkanäle von Dubai wurden 1968 verlegt und die erste Kläranlage der Stadt 1971 in Betrieb genommen. Sie hatte anfangs eine Kapazität von 3400 cbm/Tag. Zwei Erweiterungen – 1979 und 1983 – erhöhten die Kapazität auf 38000 cbm/Tag. An die Kanalisation angeschlossen waren zunächst nur die Geschäftsbezirke und die Altstadtquartiere von Alt-Dubai und Deira, der Palast des Herrschers, die beiden Krankenhäuser und der Flughafen. Inzwischen wird der größere Teil des städtisch dichter überbauten Gebiets über die Kanalisation entsorgt und eine neue, große Kläranlage befindet sich in Bau (auf der Farbkarte südlich der Baumschulen Nr. 132).

Locker bebaute Wohngebiete, die noch keinen Kanalanschluß haben, sind mit „septic tanks“ ausgerüstet, die regelmäßig vom Stadtreinigungsamt entleert werden (täglich rd. 20000 Gallonen Abwasserentsorgung). Die Planungsbehörden bemühen sich darum, den Creek möglichst frei von Abwässern zu halten; soweit es technisch machbar ist, sollen die geklärten Abwässer in einer Art von Recycling für Feldbewässerung oder für industrielle Zwecke wiederverwendet werden. Seit 1977 werden die städtischen Grünanlagen mit solchen gereinigten Abwässern bewässert.

3. *Müllabfuhr:* Noch in den Jahren um 1960 gab es in Dubai keine geregelte Müllabfuhr; der Abfall wurde von einigen damit Beauftragten auf zufällig entstandene Abfallhaufen zusammengetragen, oder er blieb einfach liegen. Um 1970 fuhrten Hilfsarbeiter mit Karren durch die Straßen der Stadt; sie brachten den Müll zu festgelegten Sammelpunkten, von wo er mit Lastkraftwagen zu einem Platz südöstlich des Stadtgebiets gefahren und dort verbrannt wurde. Heute ist die Müllabfuhr in Dubai ausgezeichnet organisiert; mit fast 2000 Beschäftigten ist die „Solid waste disposal section“ die mit Abstand größte Abteilung des „Public Health Department“. Fast alle Straßen der Stadt werden täglich einmal von den Kraftfahrzeugen der Müllabfuhr befahren. Von verschiedenen Sammelpunkten wird der Müll mit großen Lastkraftwagen zu fünf Deponien weit draußen in der Wüstensteppe transportiert. Dort wird er verdichtet, in Geländedepressionen abgelagert und schichtenweise mit Sand überdeckt. Aus den Wohngebieten von Dubai werden täglich etwa 500 t Müll, aus den Großmärkten und Industriegebieten täglich bis zu 1000 t Müll abgefahren. Die großen Obst- und Gemüsemärkte (Hamriya market; Deira fish,

meat and vegetable market; Dubai fish, meat and vegetable market) werden von der Müllabfuhr in drei Schichten rund um die Uhr entsorgt. Der hier anfallende organische Müll wird aussortiert und in einer großen modernen Anlage kompostiert.

4. *Stromversorgung*: Im Jahre 1959 arbeitete eine Beraterfirma ein umfassendes Programm für die Erzeugung und Verteilung von elektrischem Strom aus, und bereits 1961 wurde das erste Kraftwerk der Dubai Electricity Company am Südufer des Khor Dubai in Betrieb genommen. Dieses Werk A hatte 4 Generatoren mit je 360 kW; es wurde 1982 stillgelegt. Nur drei alte Hallen stehen noch (auf der Farbkarte westlich der Anlegestelle 84). Ein zweites größeres Kraftwerk (Werk B) wurde in den späten sechziger Jahren gebaut, und zwar direkt südöstlich an den City-Kern von Deira anschließend (Farbkarte Nr. 37). Es wurde mit Dieselmotoren betrieben und hatte 1970 eine Leistung von 45 MW. Auch dieses Kraftwerk ist seit 1983 nicht mehr in Betrieb. An seine Stelle trat ein drittes Kraftwerk (Werk C), welches in Satwa (östlich der Trockendocks; Farbkarte Nr. 112) errichtet wurde. Dieses Werk ist mit 16 modernen Gasturbinen ausgerüstet und hat eine Leistung von 320 MW.

Zusätzlich zu diesen „innerstädtischen“ Standorten betreibt die Dubai Electricity Company ein großes modernes Kraftwerk in Mina Jebel Ali; es ist, wie bereits erwähnt, mit einer leistungsfähigen Meerwasserentsalzungsanlage gekoppelt. 1983 waren im Werk Jebel Ali fünf Dampfturbinen mit je 68 MW sowie 3 Gasturbinen mit je 42,5 MW in Betrieb; 1984 sind drei weitere Dampfturbinen mit je 75 MW Leistung hinzugekommen. Mit diesen Anlagen konnte die Dubai Electricity Co. bisher allen Anforderungen nachkommen: Die Nachfragespitze nach Strom stieg 1983 einmal auf 645 MW; dem stand 1983 eine Stromerzeugungskapazität von 745 MW sowie 1984 bereits eine solche von 970 MW gegenüber.

5. *Post-, Telephon- und Telegraphendienst*: Schon 1909 wurde in Dubai das erste Postbüro der damaligen Vertragsstaaten eröffnet. Von 1909 bis 1947 zeichnete die indische Regierung für den Postbetrieb verantwortlich, von 1948 bis 1963 die britischen Postbehörden in London. Seit 1963 liegt der Postbetrieb in der Verantwortung des Herrschers von Dubai. „Postal traffic is heavy in both Abu Dhabi and Dubai Towns and their postal services are very complete and efficient“ (K. G. FENELON 1973, S. 91). 1959 wurde eine halbstaatliche Gesellschaft für den Telegraphen- und Telephondienst (Dubai State Telephone Co.) gegründet; 1961 konnte der Telephonbetrieb aufgenommen werden und 1970 erfolgte die Vermittlung vollautomatisch. Die Zahl möglicher Anschlüsse wurde 1972 von 6000 auf 10500 erhöht. Schon damals waren die Telephonverbindungen nach Übersee ausgezeichnet; eine Relaisstation in Jebel Ali leitete die Gespräche zu der großen Satelliten-Bodenstation in Bahrain weiter. 1983 waren in Dubai 98000 Telephonanschlüsse registriert. Heute hat das Telephon- und Telegraphennetz der Emirate (The Emirates Telecom. Corp. Ltd.) in jeder Hinsicht den Standard vergleichbarer Einrichtungen in westlichen Industrie-

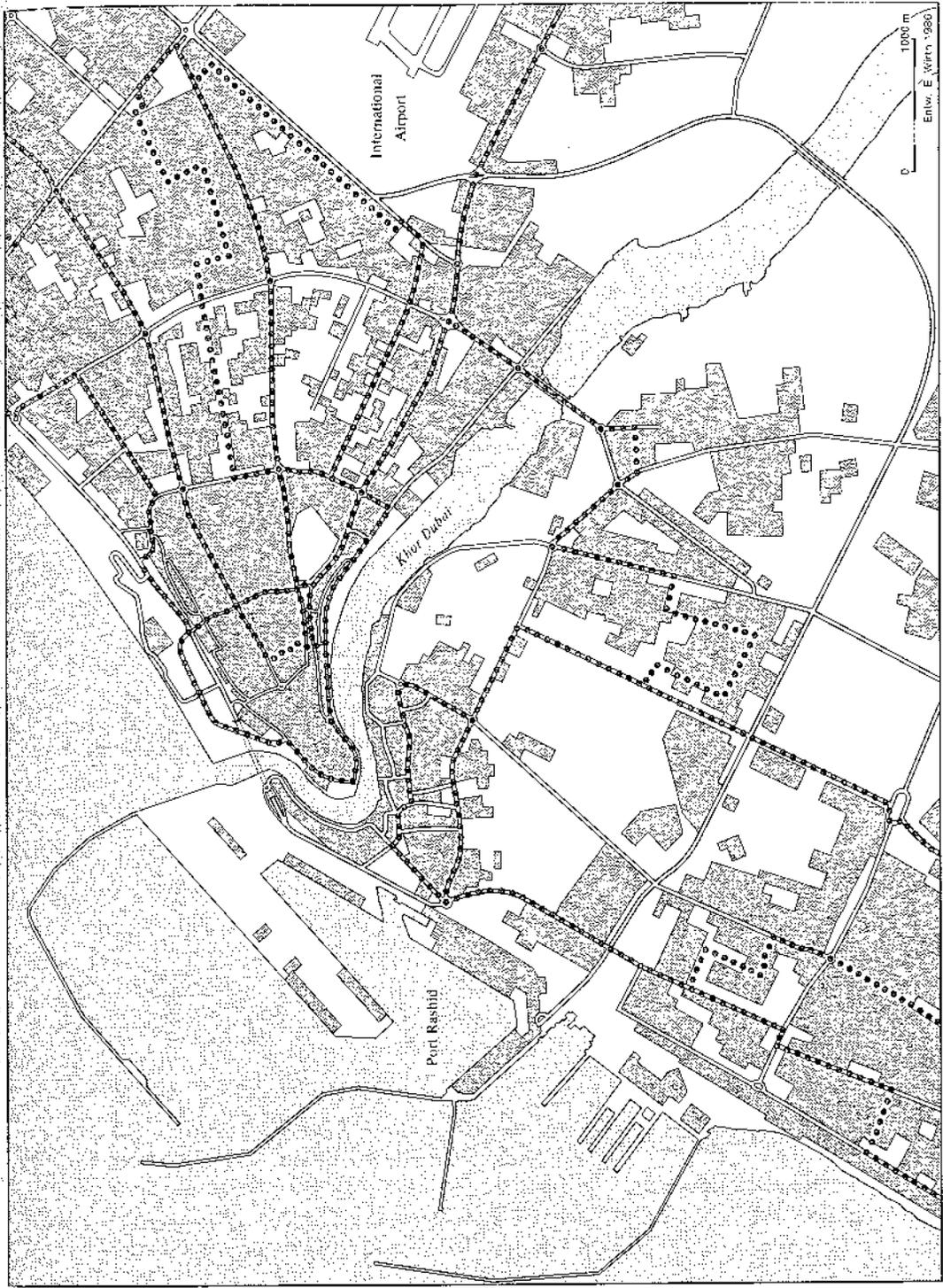


Abb. 9. Das Netz der städtischen Basimien

staaten erreicht. Das moderne Büro- und Betriebsgebäude der Emirat liegt direkt benachbart zum CBD und zur Municipality (Farbkarte Nr. 39).

6. *Öffentlicher Personennahverkehr*: Bereits im Stadtentwicklungsplan von 1960 wird auf die Notwendigkeit eines billigen Nahverkehrssystems für die kaufkraftschwache Grundsicht hingewiesen: „The great increase in the size of the town will make the provision of an efficient bus service a matter of some importance. Services between the new residential areas and the commercial and industrial zones, and between Dubai and Deira are on prime necessity“. Im Stadtentwicklungsplan von 1971 wird diese Empfehlung wiederholt. Inzwischen ist offensichtlich ein lockeres Netz von öffentlichen Buslinien eingerichtet worden. Es existiert sogar ein Plan der Linienführung (Abb. 9). In der Stadtverwaltung konnte aber niemand nähere Auskunft über den Busverkehr geben und es ist ganz selten, daß man im täglichen Straßenverkehr einem Bus dieses städtischen Dienstes begegnet. Die Mehrzahl der befragten einheimischen Gewährleute wußte von öffentlichen Buslinien überhaupt nichts.

5.4 *Öffentliche und private Dienstleistungen*

1. *Polizei*: Schon 1956 hat Scheich Rashid eine kleine Polizeitruppe aufgestellt; es war die erste reguläre Polizeiformation am östlichen Arabischen Golf. „Jack Briggs OBE took over Dubai's Police in May 1965; by raising pay and educational requirements, improving incentives and removing certain foreign elements, he has come to command an efficient force that now numbers sixteen hundred men and is thirty percent literate“ (M. TOMKINSON 1975, S. 147). Heute versieht die Polizei ihren Dienst in Dubai zwar unauffällig, aber sehr effizient. Ihr obliegt nicht nur die Verantwortung für Straßenverkehr, Verbrechensbekämpfung, öffentliche Ordnung usw., sondern auch für die innere und äußere Sicherheit des Scheichtums; denn Dubai unterhält kein Militär und keine gesonderte Truppe für die Landesverteidigung. Die Verkehrspolizei in Dubai kann sich mit jedem europäischen Vorbild messen: Im Gegensatz zu vielen anderen Staaten des Orients bleiben die Autos zuverlässig vor einer Verkehrsampel stehen, wenn sie auf Rot zeigt; die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird streng überwacht und die technische Überprüfung der Kraftfahrzeuge ist in Dubai vermutlich ebenso streng wie in Deutschland. Fahrprüfungen sind mehr als eine Formalität und Führerscheine fremder Staaten werden nur mit erheblichen Vorbehalten anerkannt.

Auch die *Feuerwehr* von Dubai ist nach europäischem Vorbild organisiert. Mehrere Stationen sind so über das Stadtgebiet verteilt, daß kurze Zufahrtstrecken zu allen Punkten der Stadt gewährleistet erscheinen.

2. *Viktualienmärkte*: Die Bevölkerung von Dubai wird über ein gut eingespieltes System von Märkten mit frischen Lebensmitteln versorgt: Der Großhandelsumschlag, Import und Export von Obst und Gemüse erfolgt überwiegend über die An-

lagen von Hamriya Market (Nr. 9; Abb. 11). Lebende Tiere werden 2 km nordöstlich davon auf einem Areal in der Nähe von Hamriya Port vermarktet (Abb. 17). Der Einzelhandelsumschlag von Fisch, tierischen Produkten, Obst und Gemüse konzentriert sich auf zwei große Marktanlagen in Deira (al Ras) und in Alt-Dubai/al-Shandagha (vgl. Farbkarte Signatur „covered markets“ und Abb. 10).

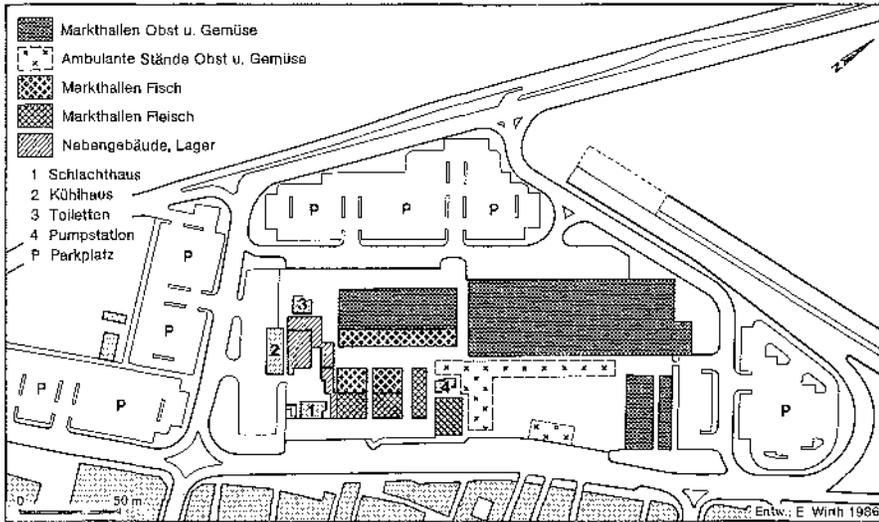


Abb. 10. Viktualienmarkt in Deira

Am interessantesten ist zweifellos Hamriya Market, der Großhandelsmarkt für Obst und Gemüse. Sein Einzugsbereich geht weit über Stadt und Scheichtum Dubai hinaus; es dürfte der größte Großmarkt der östlichen Golfregion sein. Seitdem es eine durchgehend asphaltierte Straßenverbindung von Dubai über Saudi-Arabien zu den Levantestaaten gibt, wird Hamriya Market von großen Kühl-LKWs mit frischem Obst und Gemüse aus Jordanien, Syrien, der Türkei und dem Libanon angefahren. Im Frühjahr 1985 standen bei einer Zählung mehr als 250 große Kühlcontainer-LKW auf dem Marktgelände, im Februar 1986 sogar mehr als 300! Von Hamriya Market geht das Obst und Gemüse dann in kleineren Partien in die anderen Scheichtümer der Vereinigten Arabischen Emirate, aber auch in die angrenzenden Regionen Saudi-Arabiens, nach Qatar und Oman. Obwohl der Marktbetrieb in den großen Hallenkomplexen von Hamriya Market ausgezeichnet eingespielt war, plante die Municipality von Dubai 1986, den Markt in einen neuen Gebäudekomplex etwas von der Küste entfernt zu verlegen (Nr. 18; vgl. Abb. 11).

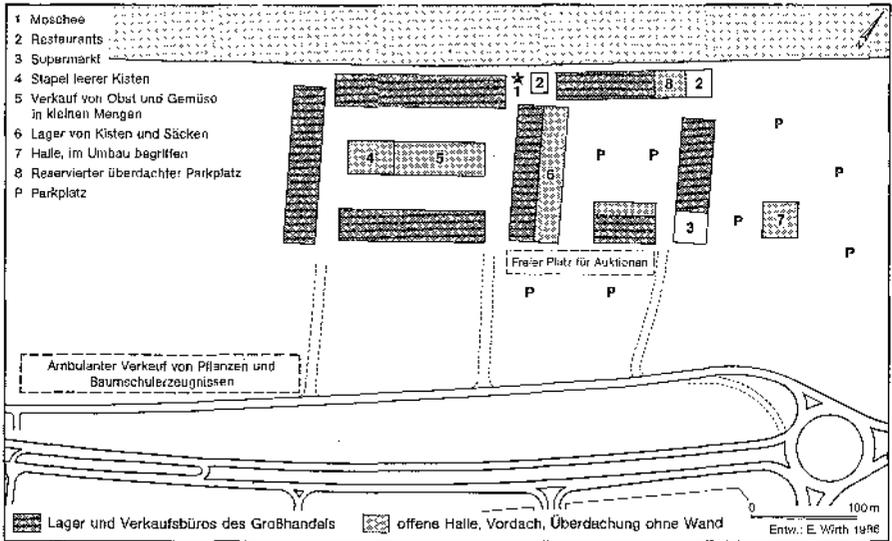


Abb. 11. Hamriya Market

3. *Rundfunk und Fernsehen:* Die Rundfunkstation von Dubai begann ihre Sendungen im Jahre 1960. Für das Programm waren zunächst Engländer verantwortlich; sie wollten ganz bewußt ein Gegengewicht gegen die anti-britischen Propagandasendungen setzen, die damals von Radio Kairo ausgestrahlt wurden und die im Bereich der Vertragsstaaten ausgezeichnet empfangen werden konnten. 1971 wurde die Station umgewandelt in den unabhängigen Sender „Dubai Radio“. Ein kleines, begeistertes Team produzierte hier in den folgenden Jahren nach dem Muster von BBC Sendungen hoher Qualität (M. TOMKINSON 1979, S. 138). Seit 1974 werden auch farbige Fernsehsendungen ausgestrahlt; seitdem befinden sich die Studios in dem ausgedehnten Gebäudekomplex Nr. 105. Das Programm ist nach wie vor informativ und von erstaunlich hohem Niveau.

4. *Hotels:* In Dubai werden mindestens fünf Hotels von internationalem Standard betrieben: Das „Hyatt Regency Hotel“ (Nr. 3), das „Dubai Intercontinental Hotel“ (Nr. 42), das „Dubai Sheraton Hotel“ (Nr. 85), das „Dubai International Hotel“ (Nr. 79) und das „Hilton International Hotel“ (Nr. 125). Diese Hotels wurden erst nach 1975 erbaut und sie liegen mit Ausnahme des „Hilton“ alle in Deira, also nordöstlich des Creek. Sie haben eine ältere Generation von meist kleineren Hotels abgelöst, die im Jahrzehnt zwischen 1965 und 1975 errichtet wurden: Das „Bustan-Hotel“ beim Flughafen (seit 1965), das „Carlton-Hotel“ (seit 1965) und das „Carlton Tower Hotel“ (seit 1974) im Bereich des CBD von Deira, sowie das „Am-

bassador Hotel“ (seit 1971; Nr. 63) und das „Astoria-Hotel“ (Nr. 75) in Alt-Dubai. Dazu kommen noch eine ganze Reihe von modernen Hotels der gehobenen Mittelklasse, z. B. das „Ramada-Hotel“, „Palm Beach Hotel“, „Dubai Marine Hotel“ in Alt-Dubai und das „Phoenicia Hotel“, das „Claridge Hotel“ und das „Excelsior Hotel“ in Deira (vgl. die Signatur „Hotels“ auf der Farbkarte). Nach erheblichen Engpässen in den siebziger Jahren übertrifft die derzeitige Bettenkapazität der Hotels von Dubai im allgemeinen die Nachfrage. Die Hotels der siebziger Jahre wurden überwiegend von Libanesen, Armeniern usw. geleitet und betreut. Heute stammen das Management und die gehobenen Mitarbeiter der großen Hotels von Dubai meist aus Südost- oder Ostasien. Wenn wir die drei Hotels außerhalb des engeren Stadtgebiets mit hinzurechnen, dann hatte Dubai im Jahre 1983 elf Hotels der höchsten „Deluxe“-Kategorie, mit insgesamt mehr als 3 000 Zimmern und fast 4 600 Betten; die Mehrzahl dieser Hotels verzeichnet einen jahresdurchschnittlichen Auslastungsgrad von 70 bis 75 Prozent.

5.5 Religion, Kultur, Gesundheit und Freizeit

1. Moscheen, Musallas und Friedhöfe: Die frühen Luftbilder aus den Jahren 1960, 1965 und 1968 lassen gut erkennen, daß die um 1960 bereits überbauten „Altstadtviertel“ von Dubai viele kleine Quartiermoscheen hatten. Es waren bescheidene eingeschossige Bauten mit meist rechteckigem oder quadratischem Grundriß und Flachdach – oft ohne Hof und mit einem ganz unscheinbaren Minarett. Die Moscheen waren nach der Qibla orientiert, so daß sie meist schräg zum angrenzenden Straßen- und Parzellenmuster standen. Von diesen kleinen Moscheen der „ersten Generation“ sind nur noch wenige erhalten; in den vergangenen zehn Jahren wurden sie fast alle durch stattliche Betonkonstruktionen in den unterschiedlichsten Baustilen ersetzt. Noch aufwendiger sind vielfach die Moscheen der erst vor kurzem bebauten „Neustadtquartiere“; denn hier stand so viel Baugrund zur Verfügung, daß der Architekt die Dimensionen der Moschee großzügiger bemessen konnte, und daß dann angrenzend noch reichlich Parkplatz für die Moscheebesucher zur Verfügung blieb. Die Neubauten werden häufig von reichen Kaufleuten aus ihrem Privatvermögen finanziert.

Die moderne Moscheearchitektur in Dubai ist – ähnlich wie in den anderen Erdölstaaten am Golf – eklektizistisch und teils sehr modern, teilweise aber auch historisierend. So gibt es große Moscheen in prunkvollem neo-mamlukischen Stil (z. B. Nr. 117), die cum grano salis an die neo-gotischen Bahnhöfe und Postämter unseres ausgehenden 19. Jahrhunderts erinnern; es gibt neo-safawidische Moscheen (z. B. Nr. 118) und sogar die eine oder andere neo-osmanische Moschee. Die Mehrzahl der Moschee-Neubauten erinnert jedoch an Vorbilder aus dem pakistanischen Islam, mit superschlanken Minaretten, eleganten Säulen und teilweise abenteuerlichen Kuppelkonstruktionen.

Die Institution des *Waqf* ist in Dubai noch sehr lebendig. Wenn der Herrscher ein Grundstück für einen Moscheebau zur Verfügung stellt, dann fügt er diesem oft noch benachbarte Parzellen zu und überschreibt sie als fromme Stiftung der Moschee. Auf solchen Grundstücken werden dann moderne Geschäftshäuser mit Läden, Büros usw. errichtet, deren Erträge der Moschee zugute kommen (z. B. Nr. 45). Das Büro der Awqaf-Verwaltung ist im Gebäude des „Lands-Department“ (Nr. 38) untergebracht. Es verwaltet nicht nur die Liegenschaften der 120 Moscheen von Dubai, sondern bestellt auch die Imame. Die Bewohner der Altstadtquartiere nehmen es mit dem Islam noch durchaus ernst. Wenn eine alte Moschee abgebrochen wird, um einem Neubau zu weichen, dann wird auf einem in der Nähe gelegenen freien Grundstück ein barackenähnlicher Behelfsbau errichtet, in dem die Gläubigen während der Bauzeit beten können (z. B. Nr. 4).

Die Karte Abb. 12 und die nachfolgende Zusammenstellung bringt diejenigen Moscheen von Dubai, die sich zeitlich weiter zurückverfolgen lassen, oder die in irgendeiner anderen Hinsicht interessant erscheinen. Da sich mit den Moscheen von Dubai bisher noch niemand näher befaßt hat, können diese Informationen nur einen ersten Anhalt geben.

Moscheen von Dubai

- A: Moschee von Umm Hurair; 1934 vom Herrscher von Qatar gestiftet, dessen Palast (Nr. 83) benachbart liegt.
 - B: Masjid al-Musalla; 1931 von Scheich Mohammed bin Haschar al-Maktum gebaut.
 - C: Freitagsmoschee von Alt-Dubai, „Masjid al-Jami li-Barr Dubai“. Ursprünglicher Bau 1883 errichtet, mit 32 Kuppeln. 1929 zerstört, dann in veränderter Form wieder aufgebaut; 1973 wurde der Betsaal erweitert und ein monumentales Eingangsportal vorgesetzt.
 - D: Freitagsmoschee von Deira, „Masjid al-Jami“; 1945 von reichem Privatmann gestiftet und erbaut. Über Vorgängerbau ist nichts bekannt.
 - E: Quartiermoschee von Mutina; interessantes Beispiel einer vor 1975 gebauten modernen Moschee in einem Villenvorort.
 - F: Masjid az-Zarawani, im Stile iranischer Moscheen. Ursprüngliches Bauwerk 1914 von einem reichen Privatmann gestiftet. Der jetzige Bau wurde 1924 von einem iranischen Kaufmann finanziert.
 - G: Masjid al-Jami Ahmed bin Abdullah Loorah; von zwei reichen Kaufmannsfamilien 1903 gebaut.
 - II: Moschee von Port Sa'id, von einem reichen Kaufmann gestiftet und 1966 fertiggestellt. Ein pakistanischer Architekt hat den Bau mit seinem schlanken Minarett und dem runden, pavillon-ähnlichen Gebetsraum entworfen.
- (nach M. TOMKINSON 1975).

Sowohl Alt-Dubai als auch Deira verfügen über einen großen Gebetsplatz „*Musalla al-Eid*“. Hier kommen die Gläubigen an den beiden großen islamischen Festen zum Gebet zusammen, am Opferfest zu Beginn der Pilgerfahrt nach Mekka (großer Eid, al-*ʿid al kabir*) und am Fest des Fastenbrechens am Ende des Monats Ramadan (kleiner Eid, al-*ʿid aṣ ṣaḡir*). Beide Feste dauern drei Tage. Da seine Kapazität nicht mehr ausreichte, ist der Gebetsplatz von Deira schon vor längerer Zeit auf ein er-



Abb. 12. Musallas und bemerkenswerte Moscheen

heftlich größeres Gelände weiter stadtauswärts verlegt worden (von Nr. 44 nach Nr. 5). Auch der Gebetsplatz von Alt-Dubai ist inzwischen zu klein geworden; deshalb wurde auf freiem Gelände 2 km weiter südlich ein neuer Gebetsplatz hoher Kapazität mit umfangreichen geteerten Parkplätzen angelegt (siehe Farbkarte und Abb. 12).

Die ausgedehnten *Friedhöfelder*, die Dubai wie jede andere islamische Stadt umgeben, sind größtenteils noch erhalten und auf der Farbkarte entsprechend ausgewiesen. Auf längere Sicht darf man sie als Baulandreserve betrachten: Obwohl islamische Friedhöfe nur ungern umgewidmet werden, können sie letztlich doch überbaut werden, sofern sie seit längerer Zeit nicht mehr in Nutzung waren. Da Gräber im Bereich des sunnitischen Islam grundsätzlich nicht gepflegt und ab 6 Wochen nach der Bestattung auch nicht mehr besucht werden, machen die Friedhöfelder von Dubai einen ebenso ungepflegten Eindruck wie diejenigen anderer sunnischer Städte. Eine auffallende Ausnahme bildet der Friedhof Nr. 78 südlich von Alt-Dubai; hier werden die Schiiten der Stadt begraben, und die jüngeren Gräber sind aufwendig ausgeschmückt.

2. *Krankenhäuser*: Von allen Scheichtümern am östlichen Golf hatte Dubai am frühesten eine ärztliche und klinische Versorgung westlichen Standards, und es hat diesen Vorsprung im Grunde bis heute halten können. Schon 1950 wurden die ersten Abteilungen des al Maktum Hospitals (Nr. 32) mit 38 Betten in Betrieb genommen. 1966 war der Ausbau der Klinik mit etwa 130 Betten abgeschlossen; 1971 kam noch eine Kinderabteilung mit 20 Betten hinzu. Auch das Kuwait Hospital (Nr. 7) reicht mit 68 Betten in die Zeit vor 1970 zurück; eine Erweiterung dieser Klinik auf insgesamt 350 Betten ist geplant. 1971 wurde das von Persern finanzierte und betriebene Iranian Hospital (Nr. 119) mit etwa 100 Betten eröffnet; sein Bau hat rund 1 Mio. £ gekostet.

Ein noch größerer Krankenhaus-Komplex, das Rashid Hospital (Nr. 102), wurde 1973 eröffnet (Baubeginn 1970). In zwei Stockwerken stehen rd. 400 Krankbetten zur Verfügung. Die Ausstattung mit 3 Operationssälen, Intensivstation, Krankenschwesternschule usw. war in den späten siebziger Jahren ganz modern; damals galt das Rashid Hospital als das größte und bestausgerüstete Krankenhaus zwischen Bahrain und Karatschi. Noch größer und moderner ist das New Dubai Hospital (Nr. 10). Es wurde vom britischen Architekten John Harris gebaut, der mit seinem kühnen Entwurf nach einer internationalen Ausschreibung den Zuschlag erhielt. Das Hospital hat 665 Betten und wurde 1984 eröffnet. Als z. Z. jüngste Klinik Dubais war 1986 in Zabeel-East das 'Al-Wasl Maternity and Paediatric Hospital' im Bau, das 67 Mio. US-Dollar kosten soll (auf der Farbkarte Baustelle östl. von Nr. 129). Es ist eine große Frauen-, Entbindungs- und Kinderklinik mit 325 Betten. Der hochmoderne Bau soll eine schon 1977 eröffnete Entbindungsanstalt mit 120 Betten ablösen, in der jährlich 6500 Kinder geboren wurden.

Neben den großen staatlichen Krankenhäusern („Hospital“) gibt es in Dubai noch eine größere Zahl von kleinen Sanitätsstationen und Privatkliniken, die oft von bestimmten Volks- oder Religionsgruppen betrieben werden („Clinic“). Genannt seien hier nur al Qusais Clinic, al Satwa Clinic, al Rifa'a Clinic, al Karama Clinic, al Hamriya Clinic, Abu Hail Clinic. Die Behandlung in den Krankenhäusern ist für Bürger der Vereinigten Arabischen Emirate kostenlos. Alle Gesundheitseinrichtungen von Dubai unterstehen dem 1970 gegründeten 'Department of Health and Social Services' (Nr. 100).

3. *Schulen, Kulturinstitute:* Die ersten Schulen von Dubai sind inter-arabischer Wirtschaftshilfe der fünfziger und sechziger Jahre zu verdanken; das damals schon wohlhabende Erdölscheichtum Kuwait finanzierte die Schulgebäude und kam für das Gehalt der Lehrer auf. 1960 hatten Dubai und Deira je eine Schule; zwei weitere Schulen waren im Bereich der jüngeren Wohnviertel im Bau. 1971 wurden in Dubai vom Kuwait State Office 14 Schulen unterhalten: drei Grundschulen für Knaben und zwei für Mädchen, dazu je drei Grundschulen mit Aufbauzweig (primary and intermediate schools) für Knaben und für Mädchen sowie je eine Höhere Schule, eine religiöse Schule und ein Kindergarten.

Daneben gab es bereits 1971 eine 'Technical school', die vom Trucial States Council finanziert wurde, sowie sechs 'Community schools'. Die überaus liberale Grundhaltung des Scheichtums ermöglichte es fast allen Volksgruppen und religiösen Gemeinschaften, in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten Schulen zu unterhalten. Die größte und älteste von ihnen ist die Iranische Schule, die zur Zeit von Schah Reza voll von der iranischen Regierung finanziert wurde, und die regelmäßig von Vertretern des iranischen Erziehungsministeriums inspiziert wurde. Weitere 'community schools' waren 1971 eine zweite, kleinere iranische Schule sowie je eine englische, eine amerikanische, eine indische und eine pakistanische Schule.

Seidem sind viele zusätzliche Schulen gebaut worden. Die Kartenskizze von Abb. 13 gibt einen guten Überblick über die heutige Vielfalt der 'community schools' in Dubai. Nicht wenige von ihnen sind in dem auf der Karte dargestellten Bezirk konzentriert; er war schon im Entwicklungsplan von 1971 für die Sondernutzung 'education' vorgesehen gewesen. Die Schüler werden aus dem ganzen Stadtgebiet mit Schulbussen oder mit privaten Pkws gebracht und wieder abgeholt.

Die meisten 'community schools' sind große, geschlossene und ummauerte Gebäudekomplexe. Sie umfassen nicht nur alle für einen geregelten Schulbetrieb auf mehreren Stufen erforderlichen Gebäude, sondern oft auch Sport- und Freizeitanlagen, Kulturinstitute und sogar christliche Kirchen. Damit erinnern sie an die großen Khane im Bazarbezirk osmanischer Städte des 17. bis 19. Jahrhunderts: Diese Innenhofkomplexe waren je einer europäischen „Nation“ zugeteilt, und innerhalb ihrer Mauern konnte in speziell hierfür vorgesehenen Räumen sogar christlicher Gottesdienst abgehalten werden. Der umgrenzte Bezirk von nach außen abgeschlossenen

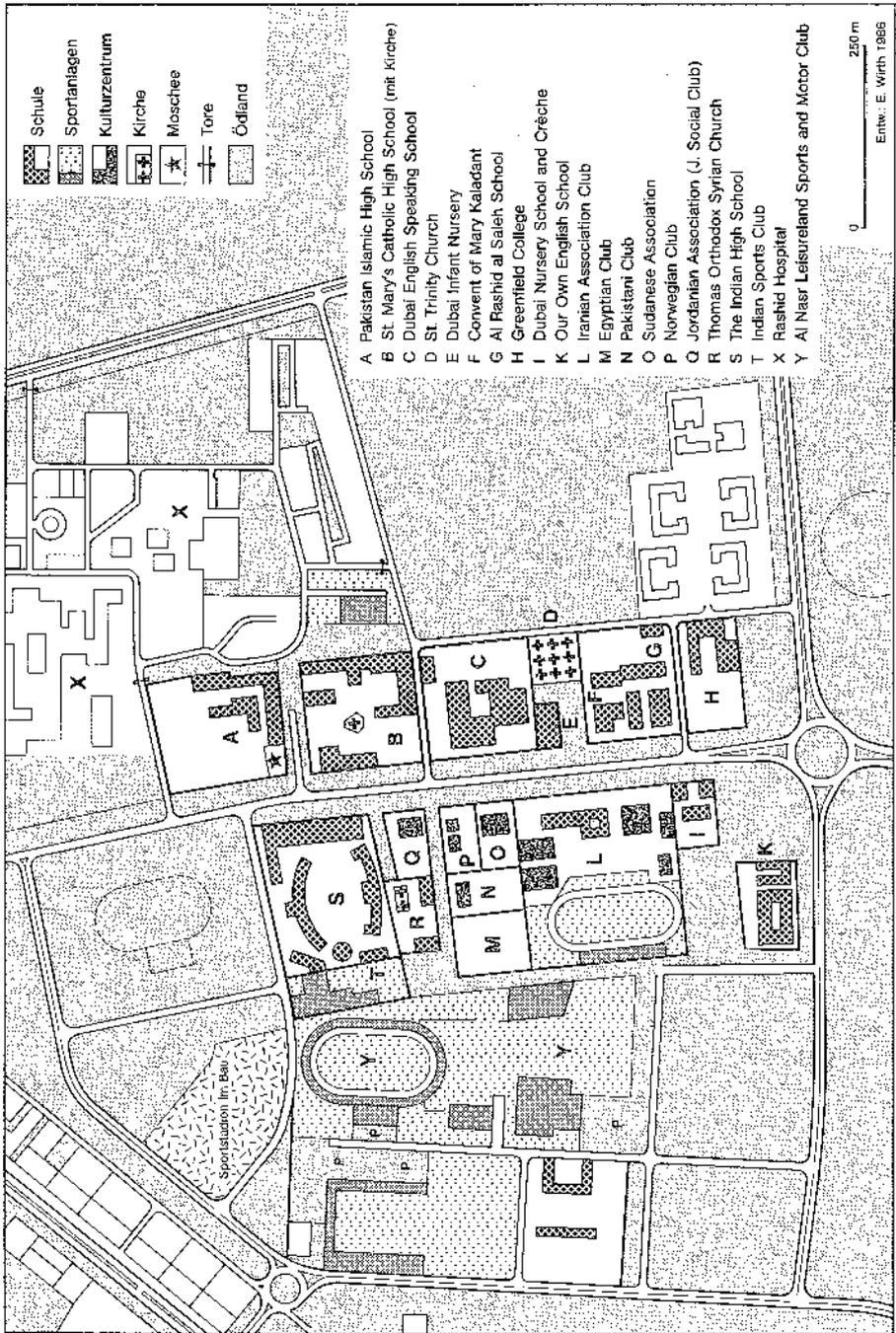


Abb. 13. Schulen und Sportanlagen in Za'abeel East

Bauten hatte damals wie heute eine gewisse Exterritorialität, die eine europäisch-westliche Lebensführung und freie Religionsausübung ermöglichte.

Und doch ist die Liberalität Dubais in vieler Hinsicht wieder einmalig. Über die Errichtung von *christlichen Schulen und Kirchen* berichtete M. TOMKINSON (1975, S. 139) interessante Details: 1958 wurde in Dubai eine römisch-katholische Gemeinde gegründet, die sich zu Gottesdiensten zunächst in Privathäusern traf. 1965 konnte der British Political Agent dann vom Herrscher nicht nur das Einverständnis zum Bau einer christlichen Kirche einholen, sondern er erhielt auch das dafür erforderliche Grundstück als Geschenk an die Gemeinde. Im August 1965 wurde mit dem Bau begonnen und am 25. März 1966 legte Scheich Rashid höchstpersönlich den Grundstein der Kirche; im April 1967 fand der erste Gottesdienst in St. Mary's Roman Catholic Church statt. Auch für die 'St. Trinity Church' stellte Scheich Rashid ein geeignetes Grundstück zur Verfügung und auch hier legte er, am 12. März 1970, selbst den Grundstein (vgl. Abb. 13).

Noch eindrucksvoller als diese Konzentration von weiterführenden 'community schools', Kirchen und Kulturinstituten südlich des Rashid Hospitals sind aber die vielen großen *Volksschulen*, die in flächenhafter Streuung über ganz Dubai während der vergangenen beiden Jahrzehnte errichtet wurden. Unsere Farbkarte zeigt, wie diese modernen Baukomplexe in fast allen Wohnvierteln der Stadt klare städtebauliche Akzente setzen – gelegentlich stärkere Akzente als selbst die Moscheen. Nach dem Stadtentwicklungsplan von 1960 soll bei Volksschulen der Fußweg von der Wohnung bis zur Schule möglichst nicht länger als 10 Minuten dauern, und die Schule soll nicht mehr als 300-500 Schüler umfassen. In Vierteln mit einer lockeren Einfamilienhaus-Bebauung läßt sich diese Vorgabe nicht immer einhalten. Die Gebiete mit dichter, mehrgeschossiger Bebauung hingegen – z. B. Karama – sind entsprechend dicht mit Schulen „vollgepackt“.

4. *Kinos*: 1960 gab es in ganz Dubai erst ein Kino. Unsere Farbkarte von 1986 hingegen zeigt im Bereich städtischer Bebauung sieben Kinos. Es sind alles auffallend große, hallenähnliche Bauten mit klangvollen Namen; sie liegen in bester Erreichbarkeit an Verkehrskreuzeln oder vielspurigen Hauptverkehrsstraßen. Auch sind fast alle von einem größeren Ödlandareal umgeben, das reichlich Platz zum Abstellen von Pkws bietet. Noch vor zehn Jahren waren diese repräsentativen, im Stadtbild wie „landmarks“ ins Auge fallenden Bauwerke sehr gepflegt. Heute hingegen beginnen sie zu verfallen. Die Kinos von Dubai sind gewissermaßen fossile Überreste aus dem Vor-Fernseh-Zeitalter.

In den sechziger, aber auch noch in den siebziger Jahren war das Kino die vielleicht wichtigste Unterhaltungsstätte für die verhältnismäßig kaufkraftschwachen Gastarbeiter aus Süd- und Ostasien. Es wurden überwiegend Filme aus den Herkunftsländern der Besucher gezeigt – aus Pakistan, Indien, Iran, Korea – und die Filme liefen oft in der Originalsprache des betreffenden Landes. Die Blüte der Insti-

tution „Kino“ war aber nur von kurzer Dauer. Heute stehen in den Wohnungen selbst kaufkraftschwächerer Gastarbeiter Farbfernsehgeräte, in Dubai können mehrere Programme empfangen werden und damit haben die Kinos ihre Kundenschaft weitgehend verloren.

5. *Sport, Freizeit und Grünflächen*: Zu Beginn der sechziger Jahre gab es in Dubai noch keinerlei Parks oder Sportanlagen; die einzigen „Grünflächen“ im Stadtbereich waren die Friedhoffelder, die bei einem durchschnittlichen Jahresniederschlag von 60 bis 80 mm bestenfalls von einer spärlichen dürreresistenten Vegetation überzogen sind, sowie die kleinen, bescheidenen Dattelpalmengärten angesiedelter Halbnomaden am Rande des bebauten Stadtgebiets. Unsere Farbkarte zeigt, daß auf die Friedhoffelder nach wie vor ein nicht unbeträchtlicher Teil des städtischen „Grüns“ entfällt; die Palmengärten hingegen sind bis auf wenige Reste verschwunden.

Die größten Areale von recht gepflegten, bewässerten städtischen Grünflächen finden sich heute im eingezäunten und damit nicht allgemein zugänglichen privaten und halböffentlichen Bereich (Farbkarte: Small gardens and parks). Es sind die Gärten prunkvoller Privatvillen (z. B. Nr. 11, 14, 83, 128, 129, 130), die Gärten von Krankenhäusern, Behörden und diplomatischen Vertretungen (z. B. Nr. 10, 80, 100, 101, 102, 105, 119) sowie die meist schmalen Grünanlagen einiger großer Hotels (z. B. Nr. 3, 85, 97, 124/125). Das der Allgemeinheit ohne Beschränkungen zugängliche Grün umfaßt demgegenüber nur kleine Areale: Verkehrskreisel, kleine Parks und Kinderspielplätze (Nr. 30, 44), zwei mit Bäumen und Ziersträuchern bepflanzte Flächen zwischen den Parkplätzen am Nordufer des Khor Dubai sowie, erst in den letzten Jahren eröffnet, die Parkanlagen des Nasser Square und des Union Square (westlich und südöstlich des großen Friedhoffeldes von Deira, vgl. Farbkarte).

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.

Einiges öffentliche Grün ist in den vergangenen beiden Jahrzehnten allerdings durch die *Sportanlagen* von Dubai hinzugekommen. Die ersten Sportanlagen gehörten zu den weiterführenden Schulen; sie lagen auf dem Schulgelände und dienten vor allem dem Schulsport. Der Stadtentwicklungsplan von 1971 sah dann südlich der al-Maktoum Bridge ein größeres Areal für Sport und Erholung vor. Hier sind in der Folgezeit tatsächlich einige Sportplätze, Rennbahnen und Stadien errichtet worden (vgl. Farbkarte). In den achtziger Jahren ist noch ein großer Freizeit- und Vergnügungspark hinzugekommen (Nr. 104, „Al Nasr Leisureland Sports and

Motor Club“). Der Club hat mittlerweile etwa 3000 Mitglieder – je etwa zu einem Drittel Araber, Europäer und Amerikaner sowie Süd- und Ostasiaten.

Nochmals eine Größenordnung bescheidener sind schließlich die *Freiflächen und Kinderspielplätze*, die den einzelnen Wohnvierteln zugehören. Die Stadtplanung sieht hierfür jeweils zentral gelegene, verkehrsberuhigte Straßenquadrate vor, die von der Wohnbebauung ausgespart bleiben. Sie werden in der kühleren Jahreszeit von Müttern mit Kindern und älteren Leuten gerne besucht. Dem städtischen „Grün“ können solche Ruheazonen allerdings kaum mehr zugerechnet werden; sie sind meist asphaltiert oder geschottert oder mit einem Plattenbelag befestigt.

6. Industrie in einem Dienstleistungszentrum? Die „Industrial areas“ und ihre Nutzung

Handel und Dienstleistungen sind neben der Rohölförderung die wirtschaftliche Basis des Scheichtums Dubai. Eine moderne industrielle Entwicklung scheint hier wenig Chancen zu haben – zumal das gesamte Scheichtum im Dezember 1985 nur 420000 Einwohner zählte und damit der Binnenmarkt für industrielle Produktion außerordentlich begrenzt erscheint. Nach den Statistiken der Vereinigten Arabischen Emirate trug ‚manufacturing‘ 1980 nur 3,8% zum Bruttosozialprodukt bei.

Ein solcher erster Eindruck trägt jedoch. Die nachfolgende etwas genauere Betrachtung wird zeigen, daß sich in Dubai während der vergangenen 25 Jahre aus sehr unterschiedlichen Wurzeln und Ansatzpunkten heraus eine breit gefächerte industrielle Betätigung entwickelt hat, die in mancher Hinsicht sehr interessant ist und die Vergleiche mit der Entwicklung in Europa und in den USA erlaubt. Wenn wir in der Statistik der Vereinigten Arabischen Emirate die Wertschöpfung durch Erdöl- und Erdgasförderung nicht in die Berechnung mit einbeziehen und wenn wir das Baugewerbe der industriellen Produktion hinzuschlagen, dann trugen 1982 ‚manufacturing and construction‘ immerhin 35% zum Bruttosozialprodukt bei (vgl. Tab. 1)! Wie ist es zu dieser Entwicklung gekommen?

- Die *handwerklich-gewerbliche Betätigung* Dubais in den Jahrzehnten vor 1960 beschränkte sich auf ganz wenige Fertigungszeige. An „Investitionsgütern“ wurden in Handarbeit die traditionellen Holzboote („dhows“) der Golfregion hergestellt und repariert; vielleicht war auch die handwerkliche Fertigung von Fischnetzen und Fischreusen schon vor 1960 in Dubai heimisch. An „Konsumgütern“ wurde von den Schneidern im Suq mithilfe von einfachen mechanischen Nähmaschinen Bekleidung hergestellt. Daneben gab es vielleicht schon eine Art von „Baugewerbe“ mit fachkundigen Maurerpolierern, die die landesüblichen Behausungen bauten und unterhielten. Alle diese traditionellen Handwerkszeige

sind auch heute noch nicht ausgestorben; die Kleinbetriebe des Schneiderhandwerks haben sich sogar über weite Teile der „Altstadt“ von Dubai ausgebreitet, und sie machen gute Geschäfte, da die Gastarbeiter ihr Kleidung gerne nach Maß vom Schneider fertigen lassen. Zum Ausgangspunkt einer modernen industriellen Produktion sind sie aber nicht geworden.

- Seit Beginn der sechziger Jahre bringen nun die *Suche und die Förderung von Erdöl* ganz neue Impulse. Die Erdölgesellschaften und ihre Kontraktoren (Subunternehmer für geophysikalische und geochemische Erkundung, für Prospektion und Bohrung, für Anlagenbau, Service und Versorgung) benötigen zunächst einmal große Areale in zumindest für Küstenmotorschiffe erreichbarer Lage. Hier lagern sie Material und Ersatzteile, hier montieren und reparieren sie. Auf unserer Farbkarte nehmen die Lagerplätze, Hallen und Werkstätten dieser Kontraktoren erhebliche Flächen ein; genannt seien hier nur Mc Dermott International (Nr. 87, 71), Oilfield Supply Centre (Nr. 91, 72), Overseas Associated Co. Ltd. (ösl. von Nr. 91) und International Marine Services Inc. (ösl. von Nr. 57).

Am Anfang mußten diese Firmen alles selbst beschaffen, besorgen und betreiben. Später konnten sie aber für ausgewählte Betätigungen und Dienstleistungen Mittel- und Kleinbetriebe als Subunternehmer heranziehen, die in der Zwischenzeit entstanden waren. Damit ging gerade von den großen Kontraktoren der Erdölwirtschaft ein Multiplikatoreffekt aus, der vielen weiteren Firmen eine auskömmliche Existenzgrundlage bot: Ingenieurbüros, Reparatur- und Wartungsarbeiten, Bau von Lager- und Werkstatthallen, Transport und Spedition, Montage, Versorgung und einfache persönliche Dienstleistungen.

- Eine Schlüsselfunktion für die moderne industrielle Entwicklung kommt auch in Dubai dem *Baugewerbe* zu. Schon die Erdölfirmen und ihre Kontraktoren hatten eine erhebliche Nachfrage nach Bauleistungen: Im Hochbau waren Unterkünfte, Lagerhallen und Werkstätten zu errichten; im Tiefbau waren bei den Bohrungen und Ölfeldern Straßen zu trassieren und Leitungen zu verlegen. Am Creek mußten Liegeplätze für Hubinseln, Hochseeschlepper und Versorgungsschiffe ausgebaut werden, und es mußten Einrichtungen für den Land-See-Umschlag installiert werden.

Noch erheblich stärkere Impulse erhielt die Bauwirtschaft in Dubai dann ab Mitte der sechziger Jahre durch den Ausbau einer modernen städtischen Infrastruktur und durch den Wohnungsbau: Der Staat errichtete Schulen und Krankenhäuser, Privatleute oder Kapitalgesellschaften gaben den Bau von Hotels und Geschäftshäusern in Auftrag. Insbesondere der Straßenbau und zusammen mit ihm das Verlegen von Trinkwasserleitungen, Abwasserkanälen und Hochspannungskabeln sowie der Bau von modernen Tiefwasserhäfen, Trockendocks, Flugplätzen, Sportstadien, Kraftwerken und Meerwasserentsalzungsanlagen ermöglichte vielen großen Baufirmen auf Jahre hinaus ein gutes Einkommen. Sicherlich, es waren

zunächst fast ausschließlich Baufirmen aus den westlichen Industrieländern, später auch aus Südost- und Ostasien, die mit den großen Aufträgen betraut wurden. Vor allem im privaten Wohnungsbau konnten sich dann aber bald auch Mittel- und Kleinbetriebe ins Geschäft mit einschalten, die ihren Sitz in anderen arabischen Staaten, in Iran, Pakistan und Indien hatten, oder die von Geschäftsleuten aus Dubai begründet und betrieben wurden.

Der Bauboom der späteren sechziger und frühen siebziger Jahre führte zu einer rasch wachsenden Nachfrage nach *Baumaterialien* aller Art. Zement mußte zunächst importiert werden; das langwierige Ausladen von Zementsäcken am Südufer des Creek – in einer eigens hierfür errichteten Anlage mit vielen Lagerhallen südlich der al-Maktoum Bridge (Nr. 90) – und später in Port Rashid war ein wesentlicher Grund für die langen Wartezeiten der Schiffe. 1973 wurde rd. 15 km südwestlich von Dubai eine heimische Zementfabrik eröffnet; seitdem gab es keine Engpässe mehr. Auch viele andere Baumaterialien, die zunächst importiert werden mußten, wurden später in Dubai selbst hergestellt. Oft waren es große Firmen des Baustoffhandels oder des Baustoffimports, die im Laufe der Jahre zur Produktion in eigener Regie übergingen. Auf den Lagerplätzen und in den Lagerhallen der großen Baustoff-Importeure finden wir deshalb nicht nur Baustahl, Profilstahl und Bleche, Betonfertigteile, Dämmstoffe, Bedachungsmaterial, Flachglas, Rohre usw., sondern auch Fertigung und Zurichten von Baumaterial. Auch Kleinbetriebe fanden in der Herstellung von Baumaterialien eine sichere Existenzgrundlage; auf unserer Farbkarte ist im Nordosten (Nr. 19) noch ein Teil des Areals erfaßt, auf dem solche Betriebe mit Handpressen einfache Zementblocksteine fertigten.

- Daß eine gute Baukonjunktur auf viele *andere Branchen und Wirtschaftszweige ausstrahlt*, ist allgemein bekannt. Die Regel gilt auch für Dubai. In den vergangenen zwanzig Jahren haben eine große Zahl von Mittel- und Kleinbetrieben aus dem engeren und weiteren Umfeld des Bausektors gute Geschäfte gemacht: Bau Schlosser und Bautischler mit der Herstellung von Türen, Fenstern, Zäunen, Gittern; Elektroinstallateure, Spengler, sanitäre Installation, Stukkature und Maler, Herstellung von Wassertanks und von Klimaanlage, aber auch Innenarchitekten und Raumausstatter. Die von diesen Handwerks- und Gewerbebetrieben benötigten Materialien mußten zunächst wieder importiert werden; die hierfür verwendeten Lagerplätze und Lagerhallen sind auf der Farbkarte und in den Abb. 15 und 16 verzeichnet. Auch im weiteren Umfeld des Baugewerbes sind mittlerweile aber einige Importeure dazu übergegangen, Materialien in eigener Regie zu produzieren.

Noch weiter vom Baugewerbe entfernt, aber ohne die Baukonjunktur nicht erklärbar ist schließlich die starke Nachfrage nach *Wohnungseinrichtung* aller Art: Möbel, Lampen, Vorhänge und Heimtextilien, „Kunsthandwerk“, Haushalt- und

Küchengeräte. Auch diese Produkte mußten zunächst alle importiert werden; heute hingegen beginnt man damit, nur noch das Holz zu importieren und die einfacheren Möbel in Dubai zu fertigen. In einigen Betrieben werden auch bereits aus importiertem Stahl und Aluminium Kleiderständer, Kleiderrechen usw. produziert.

- Der Wirtschaftssektor *Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugzubehör* ist ein weiteres schönes Beispiel dafür, wie der Importhandel zur Grundlage einer heimischen gewerblichen Betätigung werden kann. Für die „autogerechte“ Stadt und die hochmobile Gesellschaft von Dubai ist das Kraftfahrzeug ein besonders wichtiges Wirtschaftsgut. Die Importeure und Generalvertretungen der großen europäischen, japanischen und amerikanischen Automobilfirmen sind mit ihren Verkaufs- und Ausstellungsräumen an den besten Standorten der Stadt vertreten (vgl. Abb. 15, 16). Meistens finden sich hinter den Läden und Ausstellungsräumen aber große Lagerhallen für Ersatzteile und gut ausgerüstete Reparaturwerkstätten; schon die Importeure und Generalvertretungen erzielen also einen nicht unerheblichen Teil ihres Umsatzes durch Reparaturen.

Zusätzlich dazu gibt es in Dubai mit weniger nobler Adresse, in älteren Gewerbegebieten und nur über ein Stück Piste erreichbar, große geschlossene Komplexe mit Dutzenden von handwerklichen Mittel- und Kleinbetrieben, die sich ausschließlich der Reparatur von Kraftfahrzeugen widmen (vgl. Abb. 15). Kunden hier sind Gastarbeiter mit meist älteren Kraftfahrzeugen sowie Firmen und Betriebe mit ebensolchen Lastkraftwagen und Omnibussen. Diese Werkstätten auf handwerklicher Basis benötigen keine großen Ersatzteillager; defekte Teile werden wieder zusammengeschweißt, oder sie werden in Handarbeit neu gefertigt. Für Abu Dhabi liegt eine interessante Statistik vom Herbst 1972 vor: Mit 170 Betrieben und 930 Beschäftigten entfallen auf die Branche 'Motor vehicle repair and maintenance' 72% aller Betriebe und 63% aller Beschäftigten des Wirtschaftssektors 'Manufacturing and Repair Industries' (K. G. FENELON 1973, S. 130). Die Verhältnisse dürften zu Beginn der siebziger Jahre in Dubai nicht viel anders gewesen sein. Dem Kraftfahrzeug-Reparaturgewerbe kommt also in gewisser Hinsicht eine Pionierfunktion zu.

- Ein reiches Betätigungsfeld finden in Dubai inzwischen auch Betriebe der Metallverarbeitung und Betriebe der Holzverarbeitung. Das Ausgangsmaterial für die *metallverarbeitenden Betriebe* muß zwar nach wie vor importiert werden, und unsere Farbkarte verzeichnet dementsprechend größere Lagerplätze und Lagerhallen mit Blechen, Profilen, Rohren und Barren aus Stahl, Aluminium, Kupfer usw. Die Zahl und der Umsatz der verarbeitenden Gewerbebetriebe ist aber wohl schon höher als Zahl und Umsatz der Importeure: Bauschlosser stellen Türen, Fenster, Gitter und Zäune her, andere Betriebe haben sich auf Stahlmöbel konzentriert und wieder andere fertigen Wasserbehälter oder die Röhrensysteme

von Klimaanlage. Daneben gibt es auch schon Betriebe, die kompliziertere Stahlkonstruktionen für Hoch- und Tiefbau, für den Anlagenbau und für „heavy equipment“ konstruieren. Das Spektrum der Betriebsgrößen reicht vom Familienbetrieb mit höchstens ein bis drei familienfremden Beschäftigten bis hin zum Mittelbetrieb mit 20 bis 50 Beschäftigten; die größeren Betriebe sind oft schon mit modernen Werkzeugmaschinen ausgerüstet.

In vieler Hinsicht ähnlich ist die Situation des *holzverarbeitenden Gewerbes*: Auch hier finden wir einige Großhändler und Importeure, die auf Lagerplätzen und in Lagerhallen importierte Stämme, Balken und Bretter stapeln. Von größerem Gewicht bezüglich Umsatz und Beschäftigungszahl dürften aber wieder die verarbeitenden Gewerbebetriebe sein, vor allem Bautischler und Möbelschreiner. Viele von ihnen sind schon mit modernen Maschinen der Holzverarbeitung ausgerüstet und es werden unterschiedlichste Verfahren der Imprägnierung, Vor- und Nachbearbeitung angewandt, um dem Holz eine gewisse Resistenz gegen das feucht-warme Klima der Golfregion zu verleihen.

- Im Angebot des besseren, spezialisierten Einzelhandels haben Waren aus dem Bereich „Technischer Bedarf“ einen besonderen Stellenwert. Es ist für die gegenwärtige Bedarfsstruktur von Dubai charakteristisch, daß dabei technischer Bedarf an Investitionsgütern und technischer Bedarf an Konsumgütern etwa gleichgewichtig vertreten sind. Der *technische Bedarf an Investitionsgütern* umfaßt Maschinen, Pumpen, Werkzeug und Motoren, Kräne, Bagger und Planierraupen sowie alle Geräte des „heavy equipment“. Diese Güter werden ganz überwiegend importiert und es ist häufig der Importeur und Großhändler, der sie dann auch zum Verkauf anbietet. Sowohl das Klima als auch die allgemeinen Betriebsbedingungen sind aber in Dubai nicht gerade materialfreundlich, der Verschleiß ist hoch und Reparaturen werden dementsprechend häufig. Die Importeure und Großhändler selbst befassen sich vielfach nur mit dem allgemeinen Service, mit Garantieleistungen und mit der Ersatzteilbeschaffung. So sind daneben hochspezialisierte Betriebe entstanden, die größere Reparaturen und Generalüberholungen durchführen.

Ähnliches gilt für den *Technischen Bedarf an Konsumgütern*: Der Verkauf in großen repräsentativen Ausstellungsräumen liegt oft wieder in der Hand der Importeure und der Generalvertreter. In bunter Mischung werden in solchen eleganten Läden Haushaltsmaschinen und Elektrogeräte angeboten, „weiße“ und „braune“ Ware, und dazu oft noch die gängigen Apparate der Kühltechnik sowie die üblichen Einrichtungen der Sanitärinstallation. Der Handel bietet vielfach aber wieder nur die normalen Kundendienstleistungen an, und er kümmert sich um die Ersatzteilbeschaffung. Größere Reparaturen hingegen werden von darauf spezialisierten Betrieben durchgeführt, die etwas abseits der vornehmen Geschäftsstraßen liegen.

- Dubai ist eine Stadt mit verhältnismäßig hohem Lebensstandard, westlicher Arbeitsorganisation und modernem Lebensstil. Entsprechend hoch ist die Nachfrage nach Gütern des Bürobedarfs und nach solchen der Wohnungseinrichtung. Viele Läden mit recht aufwendiger Ausstattung haben sich auf *Belieferung von Büros* spezialisiert. Sie bieten das übliche Sortiment von 'stationary' und 'office equipment' an, daneben oft auch Zeichenbedarf, spezielle Möbel und Geräte für Architekten und Planer sowie Vermessungsgeräte. Oft ist eine Buchhandlung, eine Kopierstube oder sogar eine kleine Druckerei angeschlossen. Ähnlich vielfältig ist das Angebot für die *Einrichtung von Wohnungen*: Die entsprechenden Läden verkaufen hochwertige Möbel, Heimtextilien, Teppiche, Lampen, Ölgemälde, Vasen und vielerlei Produkte des „Kunstgewerbes“. Sowohl moderne Büroausstattung als auch anspruchsvolle Wohnungseinrichtung haben allerdings noch kaum zu bodenständigen Handwerks- und Gewerbebezweigen geführt; die betreffenden Produkte werden importiert, verkauft und sie verbleiben dann beim Verbraucher, bis eine Ersatzbeschaffung notwendig wird.
- Im Gegensatz dazu stehen einige Sektoren sehr *konsumnaher Produktion* und *persönlicher Dienstleistungen*. Sie wären ohne eine gewerbliche Betätigung und ohne gewerbliche Arbeitskräfte vor Ort gar nicht denkbar. Die Nahrungsmittelindustrie ist in Dubai vor allem durch große Getreidemühlen (Nr. 73), durch einige Großbäckereien und durch Abfüllbetriebe für alkoholfreie Erfrischungsgetränke vertreten. In den Stadtteil-Geschäftsvierteln finden sich viele kleine Betriebe für Wäscherei und Reinigung; die Tankstellen bieten Autowäsche, Ölwechsel und Wartungsdienst an und einige kleinere Betriebe füllen Flüssiggas in Flaschen ab und wechseln auf Abruf die vollen gegen die leeren Flaschen aus. Dazu kommen Entwicklungsanstalten für Farbfilme, Copy-Shops usw. —

Bezüglich der *räumlichen Verteilung* von Gewerbe und Industrie im Stadtgebiet von Dubai haben die beiden Stadtentwicklungspläne klare Vorgaben formuliert. Der Stadtentwicklungsplan von 1960 sah zwei küstenferne „industrial zones“ in der Halbwüste südlich von Alt-Dubai vor. Diese Planungsvorgabe wurde von den Kontraktoren der Erdölgesellschaften nicht angenommen. Die großen Firmen des Anlagenbaus brauchten größere Flächen an einem zumindest für Küstenmotorschiffe und Spezialschiffe zugänglichen Fahrwasser, um große Stahlkonstruktionen (Hubinseln, Unterwassertanks usw.) zu montieren und zu überholen. Durch die Ausbaggerung der Fahrrinne waren ja 1959/60 am Nordufer des Creek in bester Lage ausgedehnte Flächen aufgespült worden, die der Herrscher in eigener Verantwortung frei verteilen konnte und die direkt am für kleinere Schiffe zugänglichen Fahrwasser lagen. Diese Standorte wurden sowohl von den großen Kontraktoren als auch von den kleinen Gewerbebetrieben bevorzugt; so entstand in Port Sa'id ein erstes Industrie- und Gewerbegebiet.

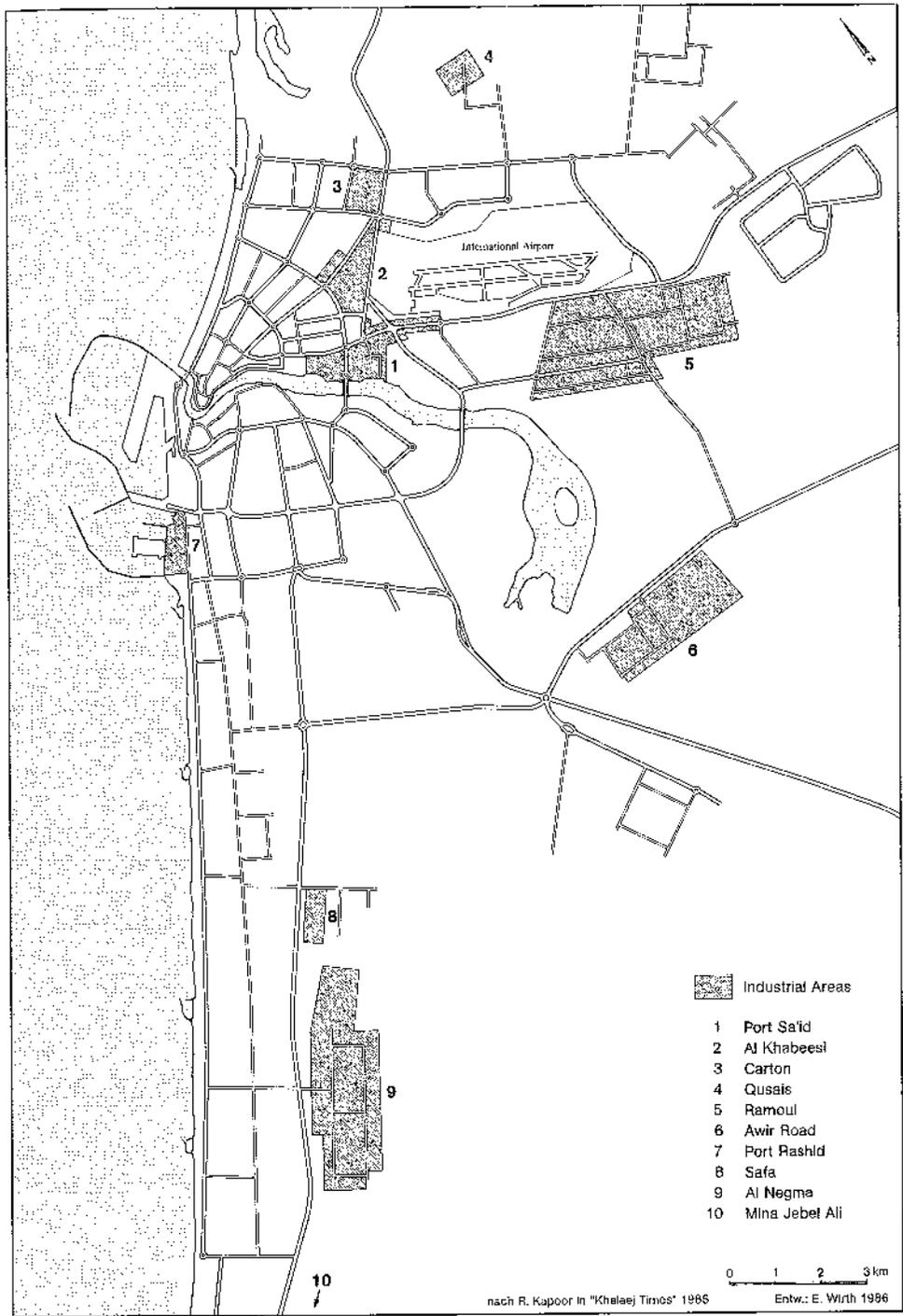


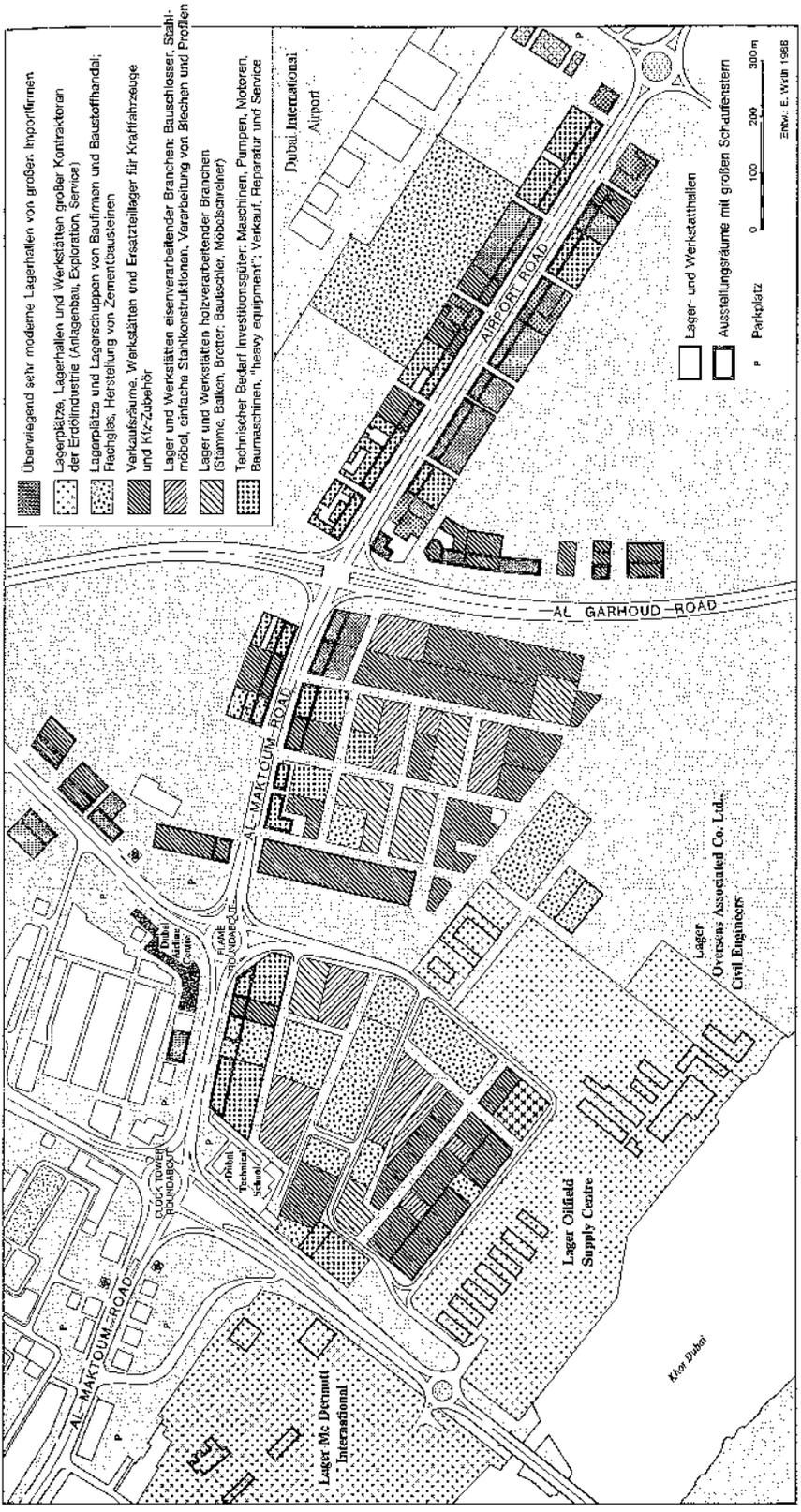
Abb. 14. Die "Industrial Areas" von Dubai

Der Stadtentwicklungsplan von 1971 sanktioniert die „unplanmäßige“ Entwicklung der vergangenen zehn Jahre. Er sieht den Standort der Lagerplätze, Werkstätten und Gewerbetriebe von Port Sa'id – nördlich und nordöstlich der al-Maktoum Bridge – als vernünftig an, er hebt dessen gute Zugänglichkeit sowohl für Seeschiffe als auch für die in der Nähe wohnenden Arbeitskräfte hervor und er plädiert für eine Ausdehnung nach Osten. Als weiteres Industriegebiet schlägt er den Bezirk von al Khabeesi nordwestlich der Ausfallstraße nach Sharjah vor. Auch diese Planvorgabe ist in den Jahren 1971 bis 1986 realisiert worden. Nicht angenommen haben Industrie und Gewerbe hingegen ein großes Industrieareal südwestlich von Alt-Dubai (vgl. Abb. 2).

Als eine allgemeine Rahmenempfehlung hat sich der Stadtentwicklungsplan von 1971 dafür ausgesprochen, daß die Industrie- und Gewerbegebiete von den Wohngebieten aus leicht erreichbar sein müssen: „From the community's point of view it is a mistake to establish one large industrial estate away from a town, creating mass movements to and from work each day. A series of relatively small industrial areas, spread throughout the town, is to be preferred“. Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat sich im wesentlichen an diesen Grundsatz gehalten. Eine 1981 erschienene „Dubai Industrial Areas Study“ listet insgesamt 10 industrial areas auf. Von ihnen liegen allerdings nur vier im Bereich unserer Farbkarte: Port Sa'id, al Khabeesi, Carton und Port Rashid (vgl. Abb. 14).

- Bereits 1964 gegründet, ist die *Industriezone von Port Sa'id* die älteste von ganz Dubai. Sie wird auch am intensivsten genutzt: Nur 5 % der für gewerbliche Zwecke vorgesehenen Flächen sind noch nicht überbaut. Das eigentliche Gewerbegebiet von Port Sa'id mit vielen Mittel- und Kleinbetrieben umfaßt 63 Hektar. Dazu kommen noch nordwestlich davon die großen Lagerflächen und Werkstätten der drei Kontraktoren Mc Dermott International, Oilfield Supply Co. und Overseas Asst. Civil Engineering Ltd. mit zusammen 70 Hektar (vgl. Farbkarte und Abb. 15). Diese drei Lagerplätze grenzen direkt an den Central Business District von Dubai und behindern dessen Expansion. Deshalb sind Mc Dermott International und Oilfield Supply Co. mit sanfterm Druck dazu veranlaßt worden, neue Lagerplätze und Werkstätten am seeschifftiefen Wasser von Mina Jebel Ali zu beziehen und die alten zugunsten einer Ausdehnung der City mit „high-quality residential and commercial uses“ zu räumen.

Wenn wir von den 70 ha Lagerfläche der großen Ölindustriekontraktoren einmal absehen, dann ist die Nutzung der Industriezone von Port Sa'id sehr vielgestaltig. Der westliche Teil – im Norden von den beiden Verkehrskreiseln Clock Tower Roundabout und Flame Roundabout begrenzt – ist der ältere. Wir finden hier das Lager eines großen Holzimporteurs, mehrere Lager von Baustoffhändlern und von Baufirmen, zwei Betriebe, die Zementbausteine herstellen, eine Getreidemühle, eine große Tischlerei sowie eine größere Zahl von Betrieben der Metallverarbei-



- Überwiegend sehr moderne Lagerhallen von großer Importfirmen
 Lagerplätze, Lagerhallen und Werkstätten großer Kontraktoren der Erdölindustrie (Anlagenbau, Exploration, Service)
 Lagerplätze und Lagergruppen von Baufirmen und Baustoffhandel; Flachglas, Herstellung von Zementbausteinen
 Verkaufsräume, Werkstätten und Ersatzteiler für Kraftfahrzeuge und Kfz-Zubehör
 Lager und Werkstätten eisenverarbeitender Branchen: Buschlosser, Stahlroboter, einfache Stahlkonstruktion, Verarbeitung von Blechen und Profilen
 Lager und Werkstätten holzverarbeitender Branchen (Stämme, Balken, Bretter, Bauschneeher)
 Technischer Bedarf Investitionsgüter: Maschinen, Pumpen, Motoren, Baumaschinen, "heavy equipment"; Verkauf, Reparatur und Service
- Lager- und Werkstätten
 Ausstellungsräume mit großen Schaufenstern
 Parkplatz
 Transport und Dienstleistungen, Lagerhallen von Speditionen
 Ölstand
 Baustelle
 Tankstelle
 Mäbel, Heimtextilien, Lampen, Teppiche, Kaminherdwerk und Nippes
 Nahrungsmittel, Mühlen, Bäckereien
 Technischer Bedarf: Konsumgüter: Haushalt- und Elektrogeräte, Kältetechnik, Sanitärinstallation
 Büroausrüstung, office equipment, stationery, Druckerei, Buchhandlungen, Vermessungsgeräte, Zeichenbedarf

Entw.: E. Wahn 1988

Abb. 15 "Industrial area" von Port Said

tung: Bauschlossereien und Fertigungsstätten von Stahlmöbeln, dann einen Mittelbetrieb, der größere Stahlkonstruktionen montiert sowie mehrere Firmen, die aus Stahl- und Aluminiumblech Klimaanlage und Einrichtungen der Haustechnik produzieren. Dazu kommt eine große Zahl von einfach ausgestatteten Klein- und Zwergbetrieben, die Kraftfahrzeuge reparieren.

Östlich davon erstreckt sich bis zur al Garhoud Road ein jüngerer, moderneres Teilareal des Industriegebietes von Port Sa'id. Auch hier finden wir zwei große Lager von Holzimporteuren und eine größere Zahl von Möbelschreibern und Bautischlern. Auf mehreren ummauerten Plätzen lagern Baufirmen und Baustoffhändler Baumaterialien, Bauholz, Flachglas und Zement. Einige Klein- und mehrere Mittelbetriebe verarbeiten Stahl und Aluminium: Bauschlosser, Fertigung von Stahlwaren, Fertigung größerer Stahlkonstruktionen, einfacher Anlagenbau. Eine große Zahl von Klein- und Kleinstbetrieben repariert wieder Kraftfahrzeuge. Hinzu kommen einige mit modernen Maschinen ausgerüstete Firmen, die Baumaschinen, Motoren und Pumpen wieder instand setzen sowie ein Betrieb, der einfache Büroausstattung und Papierwaren produziert.

- Einen ganz anderen Charakter hat das *Industriegebiet von al Khabeesi*, das sich in der Form eines spitzwinkligen Dreiecks nördlich an die Industriezone von Port Sa'id anschließt (Abb. 16). In der Einflugschneise des Internationalen Flughafens von Dubai gelegen und damit für Wohnzwecke wenig geeignet, wurde es im Stadtentwicklungsplan von 1971 für eine industrielle Nutzung bestimmt. Obwohl es ähnlich günstig liegt und ebenso gut erreichbar ist wie Port Sa'id, sind etwa 30 % der Flächen von al Khabeesi noch unbebautes Brachland (vgl. Farbkarte). Während das Industriegebiet von Port Sa'id nur im Norden von einer Hauptverkehrsstraße mit vornehmen Geschäften und Ausstellungsräumen begrenzt wird, ist das Industriegebiet von al Khabeesi fast allseitig in dieser Art eingerahmt. Dementsprechend strahlt der „vornehme“ Charakter der Ladenfronten auch ein wenig auf die „Hinterhöfe“ aus. Wir finden hier keine primitiv eingerichteten Klein- und Kleinstbetriebe des Kraftfahrzeughandwerks, sondern große Hallen offizieller Kundendienstwerkstätten der führenden Automobilfirmen mit modernen Maschinen und Geräten.

Auffallend sind auch die vielen Komplexe mit zwei bis acht nahtlos aneinander gebauten modernen Lagerhallen, in denen große Importfirmen ihre Importgüter stapeln. Meist ist das Sortiment der von solchen „General Trading Enterprises“ importierten Waren sehr gemischt. Dazwischen liegen aber auch Lagerhallen von Importeuren, die sich auf Elektroartikel oder Baumaschinen oder Kühlaggregate spezialisiert haben. Etwas abseits der vornehmen Ladenzeilen stößt man auf einige große Holzlager und mehrere Möbeltischlereien, sowie auf die Lagerplätze von Baumaterialhändlern und Baufirmen. Mehrere modern eingerichtete Betriebe befassen sich mit der Reparatur von Baumaschinen und „heavy equipment“, von

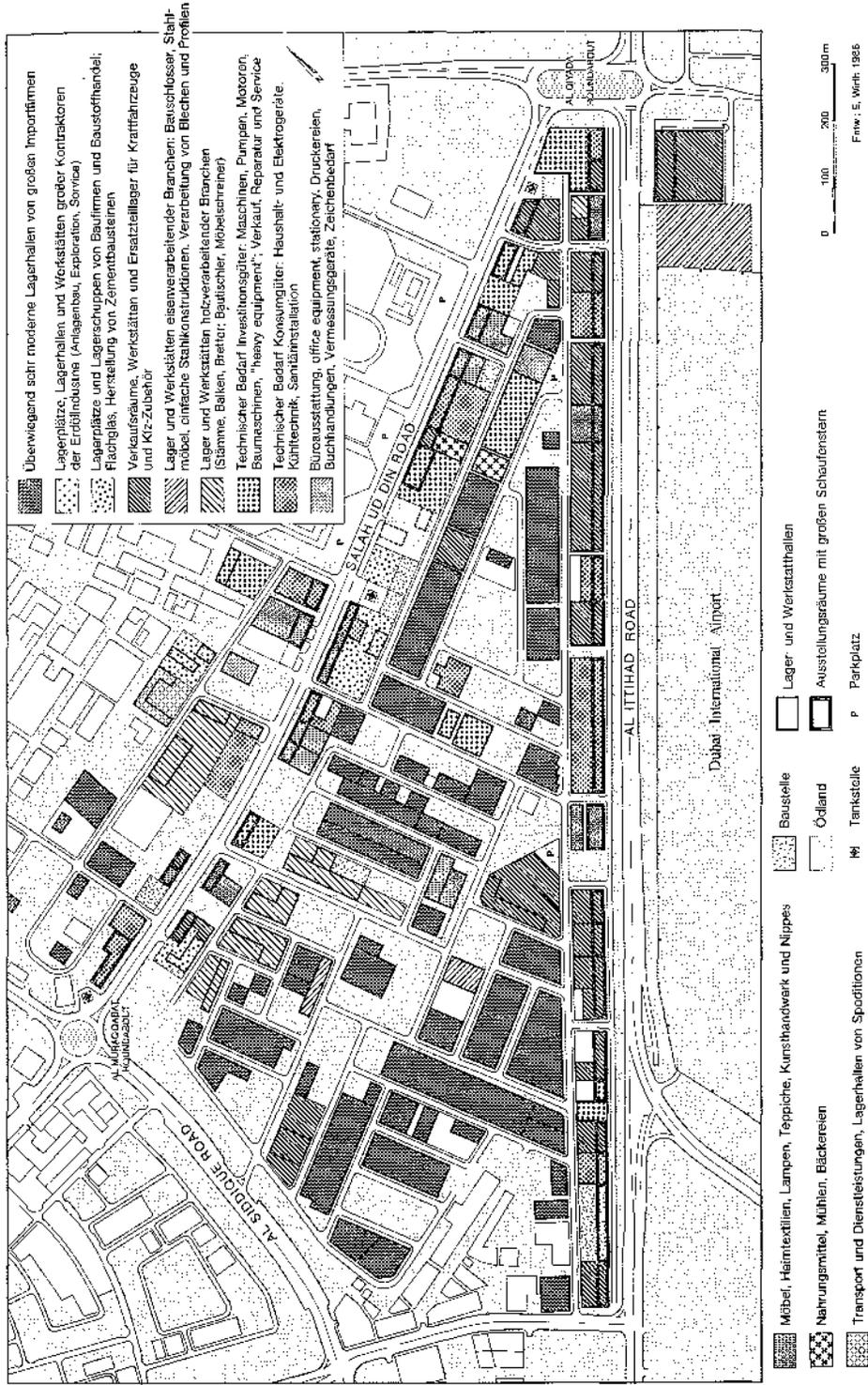


Abb. 16. "Industrial area" von al Khobar

Kühlsystemen und Haushaltmaschinen. Dazu kommen eine Entwicklungsanstalt für Farbfilme, eine Druckerei, eine größere Brotfabrik (Großbäckerei), ein Aluminium verarbeitender Betrieb und mehrere Abfüllanlagen für Flüssiggas.

- Die Industriezone von *Carton* wird nur noch in einem schmalen Ausschnitt nördlich des Industriegebietes von al Khabcesi vom Blattschnitt der Farbkarte erfaßt. Hier waren in den siebziger Jahren Dutzende von Klein- und Mittelbetrieben damit beschäftigt, Zementbausteine und Ziegel herzustellen. Inzwischen ist die Nachfrage nach diesen einfachen Baumaterialien erheblich zurückgegangen, viele Betriebe haben aufgegeben und 40% der Fläche werden nicht mehr genutzt. Die „Dubai Industrial Areas Study“ von 1981 hat deshalb vorgeschlagen, den Restbestand der in Carton bis heute noch verbliebenen Betriebe in andere Industriegebiete zu verlagern und Carton „for residential and commercial purposes“ umzuwidmen. Dieser Vorschlag erscheint plausibel; denn westlich und nördlich grenzen ohnehin schon bessere bis vornehme Villenviertel an.
- Als Industriegebiet ausgewiesen und im Blattschnitt unserer Farbkarte noch mit enthalten ist schließlich auch das Industriegebiet von Port Rashid. Dieses allerdings ist identisch mit einem Großbetrieb, den *Trockendocks von Dubai*. Sie sind der einzige Großbetrieb im Bereich des engeren Stadtgebiets von Dubai. Alle anderen großen Werke der Grundstoffindustrie und der Energieerzeugung befinden sich in Mina Jebel Ali oder halben Weges zwischen Dubai und Jebel Ali: Die Zementfabrik, die Aluminiumschmelze, die Erdgasverflüssigungsanlage, die modernen Kraftwerke, die Meerwasserentsalzungsanlagen usw. Es kann nicht Aufgabe der vorliegenden stadtgeographischen Monographie sein, die industriellen Großanlagen des Scheichtums in die Betrachtung mit einzubeziehen. Da die Trockendocks aber noch im engeren Stadtbereich liegen und auf der Farbkarte mit dargestellt sind, sei ihnen wenigstens eine kurze Betrachtung gewidmet.

Der Plan zur Errichtung einer großen Anlage für die Reparatur von Schiffen jeder Größe geht auf das Jahr 1975 zurück; seit 1983 sind alle drei Trockendocks in Betrieb. Das größte Dock ist 525 m lang und 100 m breit; es kann Supertanker bis zu 1 Mio. t Tragfähigkeit aufnehmen. Die beiden anderen Docks sind 415 m lang und 80 m breit bzw. 370 m lang und 66 m breit. In den ersten Jahren nach der Eröffnung war die Kapazität der Anlagen nur zu einem kleinen Teil ausgelastet. Erst die in den letzten Jahren immer häufiger werdenden Raketenangriffe auf Tankschiffe im Rahmen des iranisch-irakischen Krieges haben dann zu einer besseren Auslastung geführt; im Jahre 1986 sah man in den Becken der Trockendocks immer wieder Tankschiffe mit hausgroßen Löchern im Schiffsrumpf liegen. Ob die fast 100 Mio. £, die das Trockendock von Dubai gekostet hat, aber jemals einen angemessenen Ertrag abwerfen werden, steht in den Sternen.

Das vorstehend kurz skizzierte Bild von industrial zones, Lagerhallen des Importhandels, vornehmen Ausstellungsräumen und Service-Stationen des Einzelhandels, gewerblicher Betätigung im Umfeld der Erdölwirtschaft, Großprojekten der Infrastruktur und des Wohnungsbaus sowie von Reparaturhandwerk und konsumnahem Gewerbe ist vielgestaltig und facettenreich. Trotzdem lassen sich einige interessante *Regelhaftigkeiten der „industriellen Entwicklung“* herausstellen:

- 1.) Am Anfang der modernen wirtschaftlichen Entwicklung von Dubai standen technische und organisatorische Sachzwänge der Erdölwirtschaft und ihrer Kontraktoren sowie 'General Trading' und 'Trading and Contracting'. Noch heute sind in Dubai eine ganze Reihe von Firmen tätig, die ihren Aufgabenbereich in solch allgemeiner Weise umreißen: „Oilfield Supply“, „International Marine Services“, „General Enterprises“. Die für die Erdölsuche und die Erdölförderung erforderlichen Tätigkeiten lagen ganz überwiegend in der Hand europäischer und amerikanischer Firmen. Das 'General Trading' hingegen wurde rasch zur Domäne der einheimischen Kaufleute. Kapitalkräftige Kaufleute aus Dubai mit guten Beziehungen zu westlichen Firmen haben zunächst einmal bunt durcheinander alles, was in Dubai nachgefragt wurde, importiert. Eine Spezialisierung auf bestimmte Produkte oder Branchen war die Ausnahme. Noch heute finden wir in den Industrievierteln von Dubai große Komplexe moderner Lagerhallen, in denen solche Großimporteure die unterschiedlichsten Importprodukte lagern (Abb. 16). Gelegentlich sind auch Kühlhäuser in die Lagerhallenkomplexe mit einbezogen. Ähnlich unspezialisiert waren zunächst Spedition, Transport und Finanzierung.
- 2.) Im Laufe der Zeit wurde es für viele Außenhandelskaufleute vorteilhaft, sich auf bestimmte Importprodukte zu spezialisieren. Die großen westlichen Firmen vergaben Lizenzen für den Alleinimport nach Dubai häufig nur unter der Voraussetzung, daß der Importeur eine sachkundige Beratung, einen ausreichenden Kundendienst, ein umfangreiches Ersatzteillager und die Durchführung zumindest kleinerer Reparaturen garantieren konnte. Dies zwang die Importeure zu entsprechenden produktiven Investitionen und zur Einstellung eines mit den verkauften Produkten vertrauten Personals. Damit war ein erster Schritt zu einer kundennahen gewerblichen Betätigung getan.
- 3.) Andere Importfirmen, die vorwiegend Rohprodukte oder Halbfertigwaren einführen, gingen langsam dazu über, den einen oder anderen Schritt der Weiterverarbeitung, Aufbereitung, Montage usw. in eigener Regie durchzuführen. Sie verkauften nicht mehr Zement, sondern Betonfertigteile, nicht mehr Schaumstoff, sondern Matratzen, nicht mehr Zucker, sondern Bonbons, nicht mehr Papier, sondern Schulhefte. Die Stadt Dubai mit ihren etwa 320000 Einwohnern und ihren geringen Distanzen ermöglicht ja noch einen häufigen face-to-face-Kontakt zwischen Lieferanten und Kunden. Damit fällt es den Importeuren leicht, sich flexibel auf Wünsche einzustellen und Marktnischen aufzuspüren.

- 4.) Daß der Importhandel die Tendenz zeigt, sich im Laufe der Jahre auch produktive Betätigungen anzugliedern, ist keine Besonderheit von Dubai und keine solche der Entwicklungsländer. D. WARD (1966) konnte zeigen, daß vor etwa 100 Jahren ganz ähnliche Prozesse im zentralen Geschäftsbezirk von Boston abliefen: Boston war eine kleine Stadt, und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs auf dem lokalen Markt hatte keine große Bedeutung. Viel wichtiger war der Import- und Exporthandel mit Europa. So wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Hafenanlagen mit ihren Kais erweitert und modernisiert und es wurden Lagerhäuser und Speicher zum Stapeln der Waren gebaut: „Most of Boston's warehouses lined that small section of the waterfront which was equipped with large wharves“ (S. 154) – genau wie bei den traditionellen Suqs von Deira und Dubai! „Apart from the waterfront and market hall facilities, most merchants conducted their business at their place of residence“ (S. 154 f.).

„The first distinct concentration of specialized commercial activities to develop beyond the immediate limits of the waterfront and the market hall was devoted to financial and insurance services. ... Warehouse accommodations were developed nearby. These commercial premises also attracted workshop manufacturing activities which, like the carrying trade, valued proximity to the sources of credit and market information. By about 1875, warehouse premises occupied by far the largest segment of the business district“ (S. 169). „The upper stories of vacant warehouses and even the attics of adjacent tenements were rapidly converted into workshop premises. Since the new workshops still required some of the finishing and skilled services of the old central workshop and since the organization of production and distribution remained in the hands of the merchant, the various segments of manufacturing process concentrated in the warehouse quarter ... Manufacturing activities thus supplemented merchandising and storage in the warehouse quarter“ (S. 160).

- 5.) Die großen Ölgesellschaften und ihre Kontraktoren mußten zunächst alles, was sie für ihre Tätigkeit in den Vereinigten Arabischen Emiraten benötigten, entweder von weither importieren oder selbst vor Ort herstellen. Dies aber ist nicht nur mit hohen zusätzlichen Kosten verbunden, sondern es erfordert auch eine ausgeklügelte Logistik. Unvorhersehbare Ereignisse treten im Orient häufig auf, und wenn dadurch die Planung durcheinanderkommt, kostet das nochmals viel Zeit und viel Geld. Damit lag es nicht nur im Interesse von Dubai und seiner Wirtschaft, sondern auch im Interesse der großen Ölgesellschaften und ihrer Kontraktoren, daß immer mehr Teil-Leistungen – sowohl im Sektor der Produktion als auch in demjenigen der Dienstleistungen – von darauf spezialisierten Betrieben in Dubai selbst angeboten wurden. Wenn diese Firmen miteinander in Konkurrenz standen, ergab sich ein günstiges Preis-Leistungsverhältnis; auch brauchte man nicht mehr direkt mit den Behörden zu verhandeln.

- 6.) Die Wirtschaft von Dubai beruht – wenn wir das Erdöl einmal ausklammern – nach wie vor im wesentlichen auf Import und Export, auf Groß- und Außenhandel, auf Güterumschlag und auf finanziellen Transaktionen. Die „Unterfütterung“ dieser Dienstleistungsgesellschaft durch handwerklich-gewerblich-industrielle Betätigung hat ihr aber ein solideres Fundament gegeben, sie in vorteilhafter Weise diversifiziert und ihr eine größere Unabhängigkeit von zufälligen äußeren Einflüssen verliehen.
- 7.) Die gewerblich-industrielle Betätigung in Dubai beschränkt sich fast ganz auf Reparatur und Service, auf Montage vor Ort und auf die Fertigung von einmaligen Werkstücken in der Holz- und Metallverarbeitung, im Baugewerbe und im Anlagenbau. Alles, was in großer Zahl am Fließband hergestellt werden kann, wird nach wie vor importiert. Spiegelt sich hier aber nicht eine Entwicklung wider, die letztlich auch für die hochindustrialisierte westliche Welt charakteristisch ist? Für die Massenfertigung am Fließband brauchen wir immer weniger Arbeitskräfte und Arbeitsstunden. Ersatzbedarf, Reparatur, Service hingegen werden immer arbeitsintensiver und immer zeitaufwendiger.

7. Die Häfen von Dubai

7.1 Die Besonderheit Dubais: ein System von vier sich gegenseitig ergänzenden Häfen

Im Band „Iraq and the Persian Gulf“ der Geographical Handbook Series werden 1944 als *wichtigste Häfen auf der persischen Seite* des Golfs Bushire, Lingeh und Bandar Abbas, auf der *arabischen Seite* Kuwait, Manama (Bahrein), Dubai und Sharjah genannt. Ergänzend wird allerdings hinzugefügt: they „are all more or less inadequate and exposed“ (S. 127). Speziell für die arabische Küste wird das noch erläutert: „The entrances to the creeks often change their channels, ... and no steps are taken to prevent silting or to provide permanent navigable entrances. ... Reefs extend for many miles off most of the coast and bar access to it except at a few points“ (S. 132 f.).

Heute hingegen verfügt allein schon die *arabische Küste des Golfs* über fast ein Dutzend *moderner, sehr gut ausgebauter Häfen*: Kuwait mit den beiden Häfen Shuwaikh und Shuaiba, Jubail, Dammam, Mina Sulman, Doha, Abu Dhabi, Sharjah und schließlich Dubai mit seinen beiden Tiefwasserhäfen Mina Jebel Ali und Port Rashid. Dazu kommen an der arabischen Küste des Golfs von Oman noch Khor Faqqan und Muscat. Die Verladestationen und Terminals für Rohöl und Flüssiggas, die nochmals ein halbes Dutzend zählen, sind in dieser Aufstellung nicht mit einbezogen.

Dubai und sein Hafen stand also schon immer in Konkurrenz mit anderen Häfen des Arabisch-Persischen Golfs. Diese Golfhäfen ließen noch während des

Zweiten Weltkriegs hinsichtlich der Fahrwasserverhältnisse und der Hafeneinrichtungen sehr zu wünschen übrig; heute hingegen können sie alle auch von großen Schiffen problemlos angefahren werden. Es sind demzufolge nicht der Hafen selbst, sein Fahrwasser und seine technische Ausrüstung, die über die Zahl der einlaufenden Schiffe und die Höhe des Umschlags entscheiden; das Image und die Akzeptanz eines Golfhafens basieren vielmehr auf der Intensität der Beziehungen zu einem weiten Hafenhinterland, auf der Größe und dem Güterbedarf dieses Hinterlandes, auf den von der Wirtschaftspolitik gesetzten Rahmenbedingungen sowie insbesondere auf der wirtschaftlichen Dynamik, der Geschäftstüchtigkeit und den weltweiten Kontakten und Beziehungen der im Außenhandel und im Großhandel tätigen Kaufleute.

Wenn die *Häfen von Dubai* in der Konkurrenz mit den anderen modernen Golfhäfen heute eine gute Position einnehmen, dann ist das zunächst einmal der Verdienst von Scheich Rashid. Er hat schon sehr früh die Entscheidung gefällt, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stadtzentrum den leistungsfähigen Überseehafen von Port Rashid zu bauen; seiner Entscheidung ist es auch zuzuschreiben, daß wenige Jahre später mit Mina Jebel Ali ein zweiter solcher Hafen auf dem Territorium von Dubai hinzukam. Damit war zunächst einmal ein sehr großzügig bemessener Handlungsrahmen geschaffen. Die Kaufleute, Kontraktoren und Spediteure haben diese Chance zu nutzen verstanden: Heute werden die Häfen von Dubai von fast 100 Schifffahrtslinien angelaufen, und sie wickeln einen nicht unbeachtlichen Güterumschlag ab.

Der Hafen von Dubai lag Scheich Rashid schon zu einer Zeit am Herzen, als er noch kein Geld für den Bau eines leistungsfähigen Tiefwasserhafens hatte; der Herrscher sah, daß ein moderner Überseehafen Grundvoraussetzung nicht nur für den Binnen- und Außenhandel, sondern auch für die Erdölexploration, ja für die gesamte Volkswirtschaft von Dubai war. Zunächst bemühte er sich intensiv um den Ausbau des *Creek*. Zu Beginn der sechziger Jahre war dann allerdings abzusehen, daß dieser ungeachtet aller Wasserbaumaßnahmen und aller Modernisierung den rasch steigenden Anforderungen des Schiffsverkehrs nicht mehr gewachsen sein werde. So wurde aufgrund einer Entscheidung des Herrschers Anfang 1968 mit dem Bau des modernen Tiefwasserhafens *Port Rashid* begonnen; schon Ende 1970 konnte er mit zwei Liegeplätzen in Betrieb genommen werden, und 1972 standen dann alle 15 Liegeplätze zur Verfügung (vgl. Farbkarte).

Der Hafen war gerade rechtzeitig fertig geworden, um die schnell ansteigenden Importe der dynamisch wachsenden Wirtschaft zu bewältigen (vgl. Tab. 3). Die Jahre 1974 bis 1978 brachten aber mit der raschen Zunahme der Öleinnahmen einen derartigen Boom in der Bauwirtschaft, daß selbst die modernen Hafeneinrichtungen von Port Rashid nicht ausreichten, um alle Anlieferungen (vor allem von Zement) zügig zu löschen; manche Schiffe mußten bis zu drei Monate warten, bis ein Liegeplatz am Kai frei wurde! Das veranlaßte Scheich Rashid zu dem Entschluß, den Hafen erheb-

lich erweitern zu lassen. Heute stehen in Port Rashid 30 Liegeplätze am seeschifftiefem Wasser sowie ein ganz modern ausgerüsteter Container-Terminal zur Verfügung (Farbkarte).

In die Zeit des größten Booms fiel dann auch die Entscheidung des Herrschers von Dubai zu einem multifunktionalen Industriekomplex, der um einen weiteren Tiefwasserhafen herum aufgebaut werden sollte. Im Jahre 1976 wurde mit dem Bau dieses zweiten großen Überseehafens in *Mina Jebel Ali* begonnen. Die traditionellen einheimischen Holzboote und Küstenmotorschiffe bevorzugten allerdings nach wie vor den Creek für den Umschlag ihrer Güter; dessen Kapazität reichte schon bald nicht mehr aus. Daher wurde zur Entlastung 5 km nordöstlich der Mündung des Creek mit *Hamriya Port* ein zusätzliches großes Hafenbecken für die einheimische Küstenschifffahrt ausgehoben und 1979 (?) dem Verkehr übergeben.

Dubai besitzt heute also vier Häfen: den Creek, Hamriya Port, Port Rashid und Mina Jebel Ali. Die beiden modernen Tiefwasserhäfen mit ihrem aufwendigen technischen Gerät lassen jedoch den traditionellen Hafen des Creek mit seinen sehr bescheidenen Liegeplätzen oder Hamriya Port keineswegs überflüssig werden. Zwischen den vier Häfen von Dubai hat sich vielmehr eine sinnvolle Funktions-Teilung eingespielt. Die Umschlagskapazität, die Ausrüstung und die Wassertiefe sind zwar beim Creek und bei Hamriya Port viel bescheidener als bei den Tiefwasserhäfen; trotzdem ist die Kapazitätsauslastung der beiden kleinen Häfen sehr viel höher.

7.2 Der Creek von Dubai (Tab. 9; Farbkarte)

Bis zum Jahre 1970 war der Creek der einzige Hafen von Dubai. Er ist aber mehr als das – er ist das Zentrum, der Ausgangspunkt, ja die *raison d'être* von Dubai schlechthin. Als im Jahre 1833 die Fraktion der Al Bu Falasah vom Stamm der Bani Yas mit ungefähr 800 Seelen aus Abu Dhabi auswanderte und sich in Dubai niederließ, waren die Ankerplätze am gut geschützten Creek von Dubai – der sich damals 13 km ins Binnenland hinein erstreckte – entscheidend für die Ansiedlung. Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein blieben der Creek und sein Güterumschlag die tragende Basis der Wirtschaft von Dubai: Vom Hafen aus war die Perlenfischerei organisiert, und hier wurden im Transit die Güter umgeschlagen zwischen den meist größeren Schiffen, die im Jahresrhythmus des Monsuns nach Indien, Ostarabien und Ostafrika fuhren, und denen, die dann die kleineren Häfen am Golf bedienten.

Aus der Zeit um den Zweiten Weltkrieg berichtet das *Naval Intelligence Handbook* (1944, S. 136, 129): „Dubai is an important town and crucial principality on both banks of a long inlet, across which ferries ply continuously. There are three jetties inside the inlet. Ships anchor more than a mile off shore. The inlet affords anchorage for flying-boats, but it is narrow and sometimes hampered by cross winds“.

„Sea communications in the gulf are maintained by steamers of the British India Steam Navigation Company, which provides a weekly ... slow mail service between Khorramshahr, Kuwait, Bushire, Manama, Bandar Abbas, Muscat, and Karachi, also calling at Lingeh, Dubai, and Sharjah when cargo is available“. Ergänzende Informationen über den Hafen aus jener Zeit gibt F. HEARD-BEY (1982, S. 248-250): The Ruler coordinated „improvements along both sides of the creek, where wooden platforms were built as landing-points. ... A special building called locally the jumrah was built on the Dubai side of the creek. The ruler used as his office the first floor of that building. ... Fresh food was landed close to either of the two markets and carried over the sand if need be. But everything else, from barges as well as from dhows, was landed in the vicinity of the office of the ruler. ... Warehouses, godowns and asbestos sheds grew up in the restricted area between the Ruler's office and the Indian consulate, the creek and the built-up quarters of Dubai and the Bastakiyah“.

Das größte Hindernis für die Schifffahrt war eine Sandbank, die sich vor der Einfahrt zum Creek gebildet hatte; sie wurde von mehreren sich immer wieder verlagernden Rinnen unterbrochen, in denen die Flutströmungen in den Creek hinein und die Ebbeströmungen wieder herausfließen konnten. Der Tidenhub in Dubai ist nur gering: Bei Springtide beträgt der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser allenfalls 1,60–2,00 m, bei Nipptide sogar nur 80 cm–1,00 m. Damit brachte es nicht viel, wenn die Schiffe mit der auflaufenden Flut über die Sandbank hinweg zu kommen versuchten. Selbst die traditionellen einheimischen Holzboote sowie moderne Leichter mit ganz geringem Tiefgang konnten bei starken ablandigen Winden oft tagelang nicht in den Creek einfahren.

Als die Ölgesellschaften zu Beginn der fünfziger Jahre mit der Erdölsuche in den damaligen Vertragsstaaten begannen, da bot sich Dubai mit seiner liberalen, weltoffenen Handelstradition als besonders geeigneter Stützpunkt für die Explorationstätigkeit an. Die Ölgesellschaften und die in ihrem Auftrag arbeitenden Spezialfirmen – die schweres Gerät, Rohre, Zement und Baumaterial heranbrachten – benötigten aber einen zumindest für kleinere Schiffe problemlos zugänglichen Hafen. Um sie und ihre ökonomische Dynamik an Dubai zu binden, mußten die Fahrwasserverhältnisse des Creek möglichst umgehend verbessert werden. Auf Veranlassung von Scheich Rashid arbeitete das britische Beratungs- und Ingenieurbüro Halcrow International seit 1954 Pläne zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse im Creek aus. 1958 erhielt Rashid von Kuwait ein Darlehen von 450000 £ für die von Halcrow vorgeschlagenen Arbeiten. Sie begannen 1958 und zogen sich bis 1966 hin: Die zunehmende Versandung des Mündungsbereiches wurde gestoppt und die Fahrwasserrinne im Creek vertieft und stabilisiert. Über den Erfolg dieser Maßnahme berichtet K. G. FENELON (1967, S. 59, 50, 53): „A new entrance to the Creek has been constructed, its channel deepened and its anchorage improved. ... Coasting vessels up to 800 tons can anchor in the creek but larger vessels have to anchor just over a mile off the creek. Messrs. Gray Mackenzie, who hold the litherage concession, provide nine tugs

and a fleet of 30 steel lighters with a total capacity of four thousand tons deadweight. Ships can be worked round the clock and it is estimated that only 20 to 25 days a year are lost through bad weather making it impossible to transfer cargoes from the anchorage to the Town docks“.

Auch nach dem Ausbau ließen die Fahrwasserverhältnisse im Creek allerdings noch zu wünschen übrig. Die Leichter aus Stahl der Firma Gray Mackenzie, die voll abgeladen nur einen Tiefgang von 1,50 m hatten, konnten jetzt zwar auch bei Niedrigwasser in den Creek einfahren. Aber die einheimischen Boote, die im Reexport die Verteilung zu anderen Golfhäfen besorgten, erreichen schon einen Tiefgang zwischen 1,80 m und 3,50 m. Die größeren unter ihnen konnten bei ungünstigen Wetter- und Tideverhältnissen nicht voll abgeladen einfahren; Grenze der Abladung war ein Tiefgang von 2,70 m bzw. bei Niedrigwasser von 2,00 m. Deshalb wurden die Fahrwasserverhältnisse des Creek auch in den siebziger Jahren nochmals verbessert. Heute ist die Fahrrinne verhältnismäßig breit, sie versandet und verschlickt nicht mehr und es stehen gemauerte Kais zur Verfügung. Bei normalem Hochwasser können Schiffe mit einer Abladung bis zu 5 m in den Creek einfahren. Das größte Problem für die Schiffe ist nicht mehr die Barre vor der Mündung, sondern es sind vom Menschen geschaffene Faktoren: Schrott und Schutt in der Fahrrinne beschädigen leicht die Schiffsschraube.

Seit der Eröffnung des Tiefwasserhafens von Port Rashid im Jahre 1972 wird der Creek kaum noch von Leichtern angefahren; die großen Überschiffe brauchen nicht mehr vor der Küste zu liegen, sondern sie können in Port Rashid direkt am Kai laden und löschen. Was das Volumen des Güterumschlags anbetrifft, hat der Creek deshalb die Werte des Jahres 1971 niemals mehr erreichen können (Tab. 9). Trotzdem ist er als Hafen auch heute noch unersetzlich. Zum ersten liegen im weiteren Umkreis der al-Maktoum-Bridge (90) immer noch ausgedehnte Industrie-Kaianlagen, Reparaturwerften und Lager großer Anlagenbau- und Service-Firmen, die als Kontraktoren für Ölgesellschaften tätig sind (vor allem Mc Dermott International, Oilfield Supply Company und International Marine Services). Im Zusammenhang mit deren Tätigkeit liefen 1984 fast 4800 Schiffe in den Creek ein! Zum zweiten aber ist der Creek nach wie vor der beliebteste Hafen für die vielen verschiedenen Typen heimischer Holzboote, die von Europäern gemeinhin „dhows“ genannt werden; neben Segeln haben sie einen meist ebenso alten wie robusten Dieselmotor als Antrieb. 1984 wurden im Creek 3200 solcher Schiffe gezählt.

Es gibt gute Gründe dafür, daß die Eigner kleinerer Schiffe den Creek noch immer bevorzugen: Die amtlichen Formalitäten, die bei der Ein- und Ausfahrt erledigt werden müssen, sind auf ein Minimum reduziert – gelegentlich entfallen sie ganz. Wenn die Schiffe direkt neben den Suqs von Deira und Dubai am Kai liegen, dann ist ein ganz enger, hautnaher Kontakt zwischen der Schiffsbesatzung und den Kunden gewährleistet. Was geladen und gelöscht wird, entzieht sich allen peinlichen

Kontrollen. Die Kunden können ihre Waren – meist sind es nur kleinere Partien – persönlich an Bord bringen oder von Bord holen. Die einzige „technische“ Einrichtung des Hafens sind stabile gemauerte Kais und Liegeplätze; wenn wir die eingezäunten privaten Umschlagseinrichtungen der großen Kontraktoren-Firmen außer Acht lassen, gibt es an den Kais des Creek keine Kräne und keine Lagerschuppen. Die menschliche Arbeitskraft der Schiffsbesatzungen und der Kunden reicht aus, um ein Boot normalerweise binnen eines Tages zu laden oder zu löschen. Bei schwereren Lasten wird der einfache Kran des Schiffes in Gang gesetzt.

Der Hafen des Creek ist aber nicht nur wegen seiner *wirtschaftlichen Funktionen* unersetzlich; mit seinen malerischen Holzbooten und dem geschäftigen Leben und Treiben von Menschen unterschiedlicher Nationalitäten gibt er dem Stadtzentrum von Dubai eine faszinierende Note, die den besonderen Reiz dieser Stadt ausmacht. K. G. FENELON hat in nüchternen Worten versucht, diesen Reiz zu beschreiben (1967, S. 53): „Not only does Dubai Town present a very attractive appearance to the visitor; residents also, native and expatriate alike speak enthusiastically of its attractions. Houses, offices, warehouses, docks and quays line both sides of the creek, giving an impression reminiscent of Venice. Numerous small ferry boats, known as 'abra', ply to and from across the creek threading their way among the many varied types of native craft, often, though not quite accurately, called 'dhows' which sail up and down, or are busied in loading or unloading. These craft range from fine-lined, fastmoving ships (known locally as 'gold-boats' from their suitability for smuggling) to sturdily-built booms engaged in cargo carrying across the Gulf. Many boats in addition to their cargoes carry passengers either from other Trucial States or from countries such as Iran and Iraq or even further away. The passengers stow themselves as best they can on the decks or among the cargo. Some carry a bundle of worldly possessions rolled in a carpet or cloth while others bring their belongings in gaily-painted tin boxes. ... All in all, the scene is one of great animation and bustling, purposeful commercial activity.“

7.3 Hamriya Port (Abb. 17)

Nach der schrittweisen Eröffnung von Port Rashid in den Jahren 1970 bis 1972 ging der Güterumschlag im Creek zunächst merklich zurück. Mit dem durch den Ölpreisanstieg verstärkten wirtschaftlichen Aufschwung Dubais seit 1974 liefen aber wieder so viele einheimische „dhows“ und Küstenmotorschiffe in den Creek ein, daß die Kapazität der Kais für Ladetätigkeit und kurze Lagerung nicht mehr ausreichte. Deshalb wurde – 5 km nordöstlich der Creek-Mündung – an der Küste des Golfs 1972/73 mit dem Bau von Hamriya Port, einem modernen Hafenbecken für kleinere Schiffe, begonnen; 1979 (?) konnte er in Betrieb genommen werden. Der Hafen und die Kaianlagen von Hamriya Port sind so ausgelegt, daß sie sowohl von den traditio-

nellen Holzbooten als auch von modernen Küstenmotorschiffen aus Stahl genutzt werden können.

Genau wie der Creek verfügt auch Hamriya Port über keinerlei technisches Gerät – keine Kräne, Gabelstapler oder sonstige Ausrüstung (Tab. 11). Auf dem Gelände des Hafens befinden sich nur eine Moschee, ein ganz einfaches kleines Hotel mit Restaurant, eine Tankstelle am Kai mit Dieselöl für die Schiffsmotoren, ein einziger bescheidener Lagerschuppen sowie, erst kürzlich fertiggestellt, ein kleiner moderner Gebäudekomplex mit Zollstation, Passport Office und Sanitätsstation (Abb. 17).

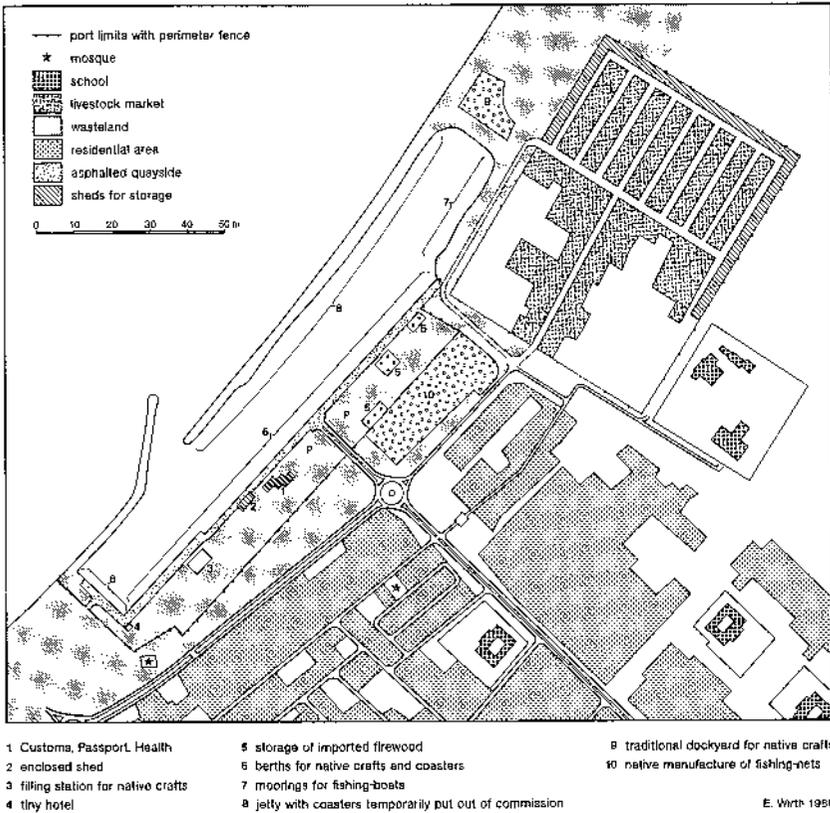


Abb. 17. Hamriya Port

Trotzdem – oder vielleicht gerade deswegen – ist der Hafen offensichtlich voll ausgelastet. Entlang der Kaianlagen, die 1,3 km nutzbare Länge aufweisen, ist kein Liegeplatz frei; oft liegen die Schiffe in doppelter oder dreifacher Reihe. Die traditionellen einheimischen Holzboote überwiegen; gelegentlich findet man dazwischen aber auch

moderne Küstenmotorschiffe. Umgeschlagen wird fast ausschließlich Stückgut: Kartons, Kisten, Ballen, Säcke, Fässer, Kanister. Kleinere Partien überwiegen. Dazu kommt der Import von etwas Brennholz. Das Laden und Löschen wird überwiegend von Hand vorgenommen; bei schwereren Stücken wird das schiffseigene Geschirr eingesetzt.

Für die Schiffseigner wie für die Verloader bietet Hamriya Port vor allem zwei Vorteile, die wesentlich zur Beliebtheit dieses Hafens beitragen: Zum ersten kann man in das Hafengelände ohne lästige Kontrollen und Inspektionen hineingelangen und es ebenso unbehelligt wieder verlassen. Das ganze Hafengelände ist zwar von einem Drahtzaun umgeben, aber an den Zufahrten gibt es keine Kontrollstationen; die Fahrzeuge werden beim Passieren der beiden Hafentore nicht angehalten und es wird nicht nach Ausweisen oder Papieren gefragt. Für traditionelle Kleinbetriebe – Schiffe wie Kunden –, die auch ohne Schriftlichkeit, ohne Dokumente und ohne Bürokratie gute Geschäfte machen, ist das gerade die richtige Atmosphäre. Ein oder zwei Polizeiposten und einige staatliche Hafenbedienstete behalten zwar das geschäftige Leben und Treiben auf dem Hafengelände aufmerksam im Auge; aber wenn sie nicht darum gebeten werden, mischen sie sich nicht ein. Wie schwierig und umständlich ist es demgegenüber, mit einem Pkw oder einem Lkw auf das Hafengelände von Port Rashid oder von Mina Jebel Ali zu gelangen!

Der zweite Vorteil von Hamriya Port liegt in den vielfältigen Möglichkeiten eines schnellen, direkten Umschlags. Hamriya ist der einzige Hafen im Scheichtum Dubai, wo die Lastkraftwagen und Kleintransporter auf dem Kai mit ihrem Heck bis direkt an das Schiff heranfahren können. Das Umladen vom Schiff auf das Kraftfahrzeug kann dieserart bequem von Hand oder mit Hilfe von Rutschen erfolgen. Dabei entfällt jede Zwischenlagerung; die Waren gelangen konkurrenzlos schnell und billig vom Kundenfahrzeug aufs Schiff und umgekehrt. Kaischuppen oder asphaltierte Lagerplätze werden nicht benötigt; vernünftigerweise sind sie deshalb in Hamriya Port auch gar nicht vorgesehen (Tab. 11).

In seinem Nordost-Abschnitt ist das Hafenbecken von Hamriya Port nicht mehr durch Kaimauern befestigt. Hier liegen viele kleine *Fischerboote* mit Außenbordmotor am strandähnlichen Ufer, durch die Hafentore zuverlässig gegen Wind und Wellen geschützt. Am Sandstrand, der das Hafenbecken im Norden begrenzt, befinden sich einige traditionelle *Werften* zum Bau und zur Reparatur von einheimischen Holzbooten (vgl. Abb. 17). Auf einem breiten Strandstreifen in direkter Nachbarschaft des Hafenbeckens werden in eindrucksvoller Branchenkonzentration vieler Kleinstbetriebe aus importiertem Maschendrahtzaun *korbähnliche Reusen* für die Fischer hergestellt. Nördlich davon schließt sich das große Areal des *Viehmarktes* von Dubai an: Im Schutz von einfachen Sonnensegeln befinden sich dort viele teils kleinere, teils größere Viehpferche; es werden vor allem Schafe, aber auch Ziegen und Rinder sowie Geflügel lebend zum Verkauf angeboten (vgl. Abb. 17). Direkt benach-

bart liegen ausgedehnte Komplexe von Schuppen, in denen das benötigte Viehfutter lagert. Südwestlich von Hamriya Port erstrecken sich längs der Küste die Verkaufsstände, Läden und Lager von *Hamriya Market* (9), dem wohl größten und wichtigsten Obst- und Gemüsegroßmarkt der Vereinigten Arabischen Emirate (vgl. Kap. 5.4).

7.4 Port Rashid (Luftbilder, Farbkarte)

In der Einleitung wurde erwähnt, daß Scheich Rashid bereits zu Beginn der sechziger Jahre die Notwendigkeit eines modernen Tiefwasserhafens für große Überschiffe erkannt hat. Das Umladen der Fracht auf Leichter vor der Küste war viel zu zeitaufwendig, und das Risiko von Beschädigung oder Verlust zu hoch. Früher als die benachbarten Regierungen, nämlich schon 1964/65, gab er eine „feasibility study“ für einen großen künstlichen Tiefwasserhafen, Port Rashid, in Auftrag. Ursprünglich war dieser nur als eine von Molen geschützte Kaianlage längs des Ufers mit 4 Liegeplätzen geplant gewesen. Aber 1969, noch während des Baus, wurde das Konzept zu einem Hafen mit 15 Liegeplätzen für große Frachtschiffe erweitert. Die Bauarbeiten begannen im Januar 1968; schon im Oktober 1970 konnten die ersten beiden Liegeplätze des neuen Hafens angelaufen werden. Die kompletten Hafenanlagen mit 15 Plätzen für Trockenladung und einem für Mineralölprodukte sowie mit 12 großen Kaischuppen wurden dann im Oktober 1972 in Betrieb genommen.

Der steile Anstieg der Rohölpreise im Herbst 1973 gab finanziellen Spielraum zu einem weiteren Ausbau des Hafens; die Arbeiten hierzu wurden von 1976 bis 1979 durchgeführt. Zwei Ziele sollten damit erreicht werden: Zum ersten wurde die Umschlagskapazität nochmals verdoppelt, von 15 auf 30 Liegeplätze (7,1 km Kailänge für Schiffe mit bis zu 11,5 m Tiefgang); es kamen auch nochmals 16 Kaischuppen hinzu. Zum anderen wurde ein voll ausgerüsteter Container-Terminal gebaut mit 5 Liegeplätzen (1,4 km Kailänge) für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13 m, sowie mit 6 zugehörigen Hallen, die eine Container-Frachtstation bilden. Zusätzlich dazu sind auf einer Kailänge von 1 km Liegeplätze für Küstenmotorschiffe mit bis zu 6 m Tiefgang geschaffen worden. Der Hafen verfügt heute über 22 Lagerhallen mit je 120 m Länge und 60 m Breite, also über eine überdachte und abschließbare Lagerfläche von 150000 qm. Dazu kommen noch etwa eine halbe Million qm asphaltierter offener Lagerfläche sowie 10 Getreidesilos mit einer Aufnahmekapazität von je 1000 t. Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Hafenbereich beläuft sich auf über 1300 Personen.

Diese modernen, leistungsfähigen Anlagen sind in den letzten Jahren nur zu einem kleinen Teil ausgelastet gewesen. Mit einem Güterumschlag von 2,5 Mio. t im Werte von rund 12 Mrd. DH (1984) ist zwar Port Rashid der mit Abstand wichtigste Hafen des Emirats Dubai (Tab. 11). Eine solche Gütermenge – sie entspricht etwa der des Donau-Umschlags in Regensburg oder des Neckar-Umschlags in Stuttgart – hät-

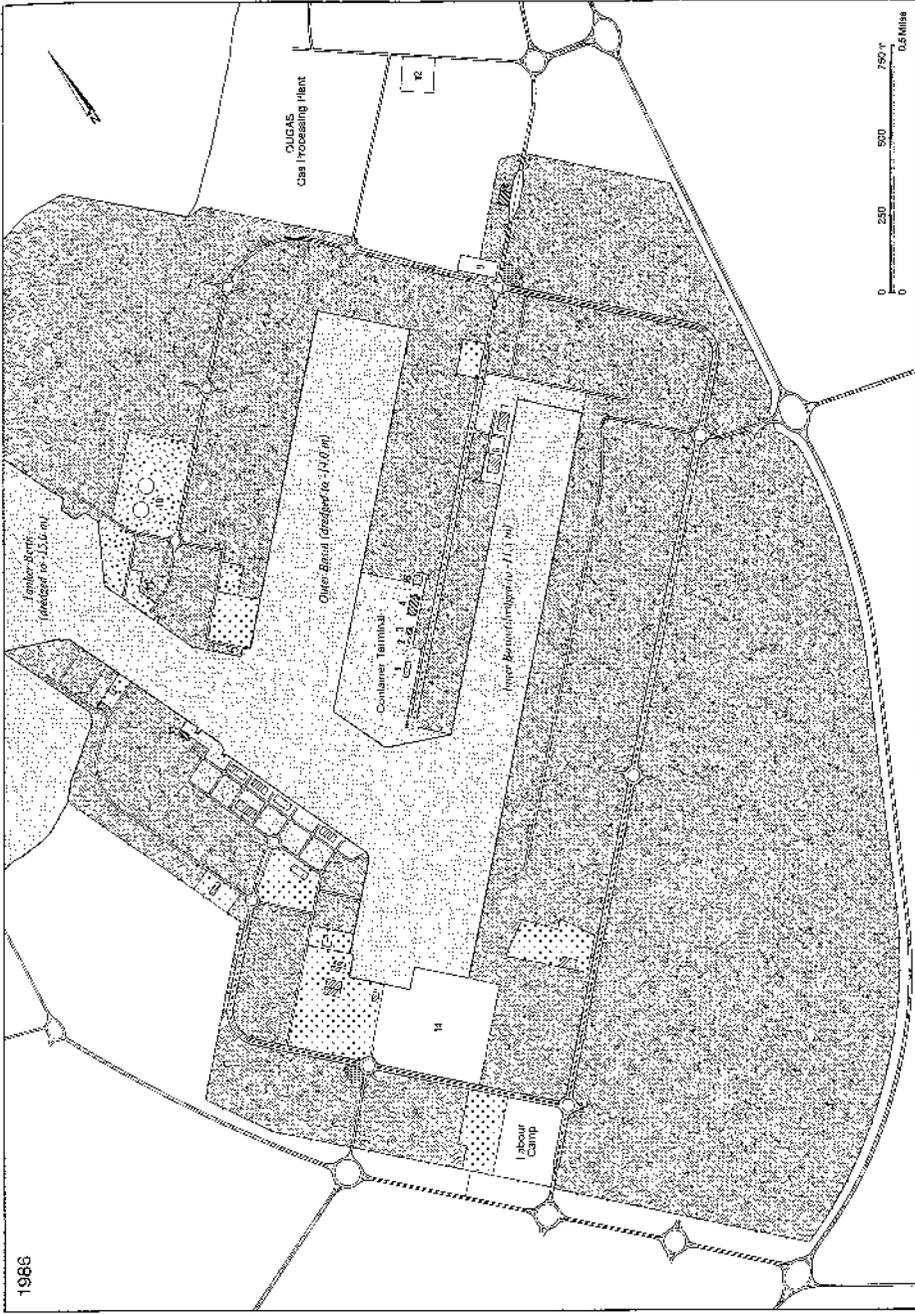
te sich aber auch in einem sehr viel kleineren Hafen bequem umschlagen lassen. Nach den Jahren des Baubooms 1976-78 mit einem jährlichen Eingang von 3,6-3,8 Mio. t hat sich das Importvolumen in den letzten Jahren auf 2,5-2,7 Mio. t eingependelt. Es gibt Tage, an denen kein einziges größeres Schiff am Kai liegt. Die Hafenbehörde selbst beziffert die Auslastung des Hafens – wohl sehr optimistisch – mit 25%. Auch der Container-Terminal von Port Rashid hat nur selten ein Schiff an seinen Kais liegen. Trotzdem steht er mit einem jährlichen Durchsatz von (1984) 295 000 TEU's (Twenty Foot Equivalent Unit) bezüglich seines Umschlags an der Spitze aller Container-Terminals am Arabisch-Persischen Golf (Tab. 12).

Für die Verloader haben derartige Kapazitätsreserven natürlich große Vorteile: Die Schiffe müssen keine Minute warten, bis sie am Kai festmachen können; für das Laden und Löschen steht jederzeit modernes Gerät in der technisch höchst möglichen Ballung zur Verfügung. Die Güter sind in den Kaischuppen sehr übersichtlich und mit großen Abständen gestapelt. Im Gegensatz zu den großen Häfen der westlichen Welt werden die Verloader auch nicht durch hohe Lagergebühren dazu veranlaßt, die Kaischuppen möglichst bald wieder zu räumen. Da das Hafengelände Zollfreizone ist, können Güter in den Schuppen für den Reexport auch längere Zeit zollfrei gelagert werden. Gelegentlich lohnt sich eine solche Lagerung auch beim Import; denn die Zahlung des Importzolls von z. Z. 3% ist bei Waren für den Inlandverbrauch erst dann fällig, wenn sie vom Kaischuppen in die Stadt gebracht werden.

7.5 Mina Jebel Ali (Abb. 18)

Der jüngste und größte Hafen Dubais, Mina Jebel Ali, nimmt in mehrfacher Hinsicht eine Ausnahmestellung ein: Während die Hafenstandorte des Creek, von Hamriya Port und Port Rashid noch eng benachbart inmitten des städtisch überbauten Gebiets von Dubai liegen, ist Mina Jebel Ali 35 km von Dubai entfernt. Und während die drei anderen Häfen ganz überwiegend dem Güterumschlag und damit dem Handel dienen, steht der Bau von Mina Jebel Ali in engem Zusammenhang mit großangelegten Projekten von Industriean siedlung. Der Creek, Hamriya Port und Port Rashid sind gewissermaßen als dienende Elemente in das weitgespannte Struktur- und Funktionsgefüge der *Handelsmetropole Dubai* integriert. Mina Jebel Ali hingegen soll einmal der in mancher Hinsicht eigenständige Kern eines großen *Industriekomplexes* werden.

Auslösender Anlaß dieses Großprojektes war der überreiche Zustrom von Erdöldern seit 1974. Mit dem Ausbaggern der Hafenbecken wurde im Jahre 1976 begonnen. Schon im Jahre 1978 konnte der erste Kai mit 5 Liegeplätzen von Überseeschiffen angelaufen werden. Im Juni 1979 ist der Hafen mit 6 km Kailänge in Betrieb gegangen und 1982 waren die Bauarbeiten an den Liegeplätzen und Kaianlagen im wesentlichen abgeschlossen. Beim Bau, der von der Firma Halcrow International geplant und überwacht wurde, kamen modernste technische Verfahren zum Einsatz.



1986

LUGAS
Gas Processing Plant

Labour Camp
(enclosed ca. 15.6 m)

Over-Board Gasifier (ca. 14.0 m)

Container Terminal

Water Treatment Plant (ca. 11.3 m)



- | | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------|-----------------------------------|
| 1 Maintenance workshop | 6 Cold Store | 11 ERBICO storage of bitumen | Water tower and tanks | Public services |
| 2 Control point Container Terminal | 7 Fuel-oil Terminal | 12 Gas holding plant | Asphalted area | Minor industrial establishments |
| 3 Port Authority | 8 East control point | 13 Hydrocar. storage, nitrogen control tower | Fully enclosed sheds | Open areas |
| 4 Container Freight Station | 9 Tankers labour camp | 14 Proposed McDermott site | Storage area | Port limits with perimeter fences |
| 5 Maintenance workshop | 10 ARCO storage of condensates | | Oil and gas tanks | |

Abb. 18. Mina Jebel Ali

E. Mirin 1986

Von seiner Konzeption und technischen Ausstattung her gehört Mina Jebel Ali zu den größten und leistungsfähigsten Häfen der Golfregion. Die Liegeplätze am Kai haben eine Wassertiefe von 11,5 m im inneren und 14 m im äußeren Hafenbecken. Die Zufahrtsrinne zum Hafen ist auf eine Tiefe von 16 m ausgebaggert worden; sie erstreckt sich über 17 km in den hier sehr seichten Golf hinaus. Der Hafen verfügt über eine nutzbare Kaianlage von 16 km.

Diese Zahlen dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Nutzung des Hafens noch ganz am Anfang steht. Für Mina Jebel Ali gilt in besonderem Maße das – hier wohl ziemlich beschönigende – Wort von „the decisive attitude towards future developments which has always enabled Dubai to keep one step ahead in an ever competitive world.“ Derzeit sind nur 15 Liegeplätze von insgesamt 67 in Betrieb. Direkt neben den ausgebauten Kais erstrecken sich noch weite Ödlandflächen, und nur wenige Industriefirmen haben von dem Angebot Gebrauch gemacht, Grundstücke am seeschifftiefen Wasser zu mieten, Lagerplätze und Schuppen zu bauen usw. Bisher sind an den für allgemeine Nutzung vorgesehenen Kais überhaupt erst 4 große Kaischuppen errichtet worden (vgl. Abb. 18). Die wohl interessanteste Einrichtung des Hafens für allgemeine öffentliche Nutzung sind das Tiefkühlhaus („Cold Stores“) mit einer Nutzfläche von etwa 9000 qm und einer Lagertemperatur von -30° sowie das Kühlhaus („Cool Stores“) mit einer Nutzfläche von etwa 4000 qm und einer Lagertemperatur von $+20^{\circ}$ bis 23° . Das Kühlhaus dient als Lager für Zigaretten, photographische Filme und Lebensmittel, denen das schwülheiße Golfklima ungeschützt nicht bekäme. Um die Attraktivität des Hafens zu erhöhen, wurde er 1985 zur Free Trade Zone erklärt.

Die Kais und Hafenbecken von Mina Jebel Ali werden gerne als Liegeplatz von Schiffen aufgesucht, die infolge von Überkapazitäten im Seegütertransport zeitweise aus dem Verkehr gezogen sind. Der Hafen bietet bei geringen Liegegebühren guten Schutz nicht nur gegen Wetter, Wind und Wellen, sondern auch gegen Diebstahl, Sabotage usw. So liegt in Mina Jebel Ali fast immer eine größere Zahl von Tankern sowie von Hubinseln und Bohrplattformen. Im übrigen beruht die Bedeutung des Hafens vor allem in seinen Dienstleistungs- und Umschlagsfunktionen für die umliegenden Industriebetriebe (Aluminiumhütte, Gasverflüssigungswerk, Meerwasserentsalzungsanlage, Kabelwerk, Kraftwerk, Schmierölfabrik).

Bei unvoreingenommener Betrachtung könnte man abschließend zu dem Urteil kommen, daß der Ausbau von *Creek* und *Hamriya Port* sicher eine sinnvolle Investition war – die Kapazität beider Häfen ist gut genutzt. Auch der Bau von *Port Rashid* war ökonomisch noch zu vertreten; Mitte der siebziger Jahre mußten die Schiffe oft wochenlang warten, bis ein Liegeplatz frei wurde. Für die Ausbaustufe mit 15 Liegeplätzen mußten insgesamt 85 Mio. US-\$ aufgebracht werden. Die Verdoppelung der Liegeplätze in Port Rashid von 15 auf 30 ist dann aber doch wohl nur aus dem überreichlich vorhandenen Geld zu verstehen. Noch mehr gilt das für

Mina Jebel Ali. Dieser Komplex verschlang ungeheure Summen: 1978 fast 2 Mrd. DH (Entwicklungsbudget Dubai 1978 insgesamt 2,8 Mrd. DH) und 1979 über 1,3 Mrd. DH (von insgesamt 1,8 Mrd. DH) – das waren in zwei Jahren 900 Mio. US- $\text{\$}$! Ob diese Rieseninvestition sinnvoll ist, wird erst die Zukunft zeigen.

7.6 Die Häfen von Dubai im nationalen und internationalen Vergleich (Tab. 12)

Das Emirat Dubai kann der Schifffahrt insgesamt vier Häfen mit einer nutzbaren Kailänge von mehr als 25 km anbieten; damit hat Dubai von allen arabischen Staaten am Golf mit Abstand die größte Hafenskapazität und die leistungsfähigsten Umschlagseinrichtungen. Abschließend soll nun noch die Frage beantwortet werden, ob hier nicht doch des Guten ein wenig zu viel getan wurde, und wie sich die Häfen von Dubai in der Konkurrenz mit den anderen Überseehäfen des Arabisch-Persischen Golfs behaupten.

Wir haben schon mehrmals zu zeigen versucht, daß der Creek, Hamriya Port, Port Rashid und Mina Jebel Ali unterschiedliche Funktionen erfüllen, und daß sie sich in gewisser Weise gegenseitig ergänzen. Vor allem die beiden kleineren Häfen, der *Creek* und *Hamriya Port*, sind durch den Bau der beiden leistungsfähigen Tiefwasserhäfen nicht überflüssig geworden. Ihre Kapazität ist voll ausgelastet; an den Kais liegen die einheimischen Holzboote oft in zwei oder drei Reihen nebeneinander, da nicht für jedes Schiff ein Liegeplatz direkt am Kai zur Verfügung steht. Das bringt beim Laden und Löschen gelegentlich Probleme.

Seit der Eröffnung von Hamriya Port hat sich im Schiffsverkehr und im Güterumschlag eine gewisse Funktions-Teilung zwischen diesen beiden kleineren Häfen von Dubai eingeschpielt: Der Creek ist nach wie vor der wichtigste Stützpunkt für Firmen, die mit der Erschließung und dem Betrieb von Ölfeldern zu tun haben (1984: Creek ca. 1800 Schiffe solcher Firmen, Hamriya ca. 40 Schiffe). Auch Küsten-Tankschiffe laufen ganz überwiegend den Creek an (1984: Creek ca. 230, Hamriya 12). Die größeren Küstenmotorschiffe hingegen bevorzugen Hamriya Port (1984: Creek 100, Hamriya 240). Die Anzahl der Abfahrten von traditionellen heimischen Holzbooten war 1984 fast gleich (Creek 3200, Hamriya 3160). Die hochseefesteren Boote, die den Indischen Ozean überqueren können, bevorzugen aber Hamriya Port (1984 nach Indien und Pakistan: Hamriya 1347, Creek 74). Die Küstenfahrt nach Iran und Bahrain dagegen geht stärker vom Creek aus (1984: Creek ca. 2600, Hamriya 1180). Und noch ein letzter interessanter Unterschied: Der beim Zoll deklarierte Wert pro Tonne importierter Güter beläuft sich beim Creek (1984) auf 4200 DH, bei Hamriya Port auf nur 880 DH.

Auch die beiden großen Überseehäfen von Dubai, *Port Rashid* und *Mina Jebel Ali*, lassen eine klare Teilung der Funktionen erkennen: Port Rashid ist der bevorzugte Hafen für alle Handelsaktivitäten von Dubai; über seine Kais gehen die

meisten Importe, Transitgüter und Exporte der großen internationalen Handelshäuser sowie der großen technischen Dienstleistungsfürmen und Kontraktoren – insbesondere Container, Kraftfahrzeuge (monatlicher Import von 3000 Kfz) und wertvollere Stückgüter. Mina Jebel Ali hingegen erscheint als Hafen stärker mit der im Aufbau begriffenen Industrie von Dubai verbunden. Hier überwiegt deshalb der Umschlag von Massengütern; ein erheblicher Teil der Einfuhren umfaßt Rohstoffe für die verarbeitende Industrie. Port Rashid importierte 1984 1240000 t Stückgut und nur 193000 t Massengut; Mina Jebel Ali hingegen importierte nur 147000 t Stückgut, aber 899000 t Massengut. Aus dieser Arbeitsteilung ergibt sich fast zwangsläufig, daß Port Rashid zur Zeit noch höhere Umschlagszahlen aufweist, und daß seine Kapazitäten wenigstens etwas besser ausgelastet sind.

Tab. 11 gibt anhand einiger Faustzahlen nochmals einen vergleichenden Überblick über die vier Häfen von Dubai. Bei einer Interpretation dieser Zahlen muß man allerdings berücksichtigen, daß in den beiden großen Überschäfen Gewicht und Wert der Importgüter vollständiger erfaßt sind als in Hamriya Port und im Creek. Es liegt in der Natur des Güterumschlags dieser beiden kleineren Häfen, daß ein vermutlich erheblicher Teil der dort umgeschlagenen Güter am Zoll vorbeiläuft; deshalb sind die entsprechenden Zahlenwerte der Tabelle wohl zu niedrig angesetzt.

Wenn wir jetzt abschließend die Häfen von Dubai mit den anderen arabischen Häfen am Golf vergleichen, dann zeigt sich nochmals die *herausgehobene Rolle Dubais* als internationale Handelsstadt an der arabischen Golfküste: Dubai bietet nicht nur mit Abstand die größte Umschlagskapazität an, sondern das Emirat nimmt auch hinsichtlich des Güterumschlags selbst eine Spitzenposition ein. Wie die Aufstellung von Tab. 12 zeigt, hat Port Rashid z. B. den mit Abstand höchsten Durchsatz an *Containern* von allen Golfhäfen. Auch im Umschlag des für den Hafenbetrieb besonders wertvollen *Stückguts* lag Port Rashid 1985 an der Spitze – sogar noch vor den großen Häfen Saudi-Arabiens (Dammam) und Kuwaits (Shuwaikh). Da Djidda nicht am Golf, sondern am Roten Meer liegt, ist dieser mit Abstand größte und leistungsfähigste Hafen Saudi-Arabiens allerdings nicht in den Vergleich mit eingeschlossen. Auch muß man berücksichtigen, daß die Häfen im Nordwestteil des Arabisch-Persischen Golfs seit einigen Jahren unter dem iranisch-irakischen Krieg zu leiden haben. Ein Teil des Güterumschlags, der vorher nach Kuwait, Qatar oder Bahrain ging, ist nach Dubai ausgewichen.

Die geschäftstüchtigen Kaufleute aus Dubai haben auf die kriegsbedingten Risiken rasch reagiert: Die Häfen Dubais, die in sicherer Entfernung zum Schauplatz des iranisch-irakischen Krieges liegen, sind zu dem *wichtigsten Standort des Transithandels* und des Reexports an der arabischen Golfküste geworden. Ein erheblicher Teil der Güter, die in den Häfen Dubais gelöscht werden, wird in Küstenmotorschiffe, einheimische Holzboote oder auf LKW umgeladen und dann in solchen kleinen Ge-

binden zu den Zielorten im nordwestlichen Golf gebracht. Die Umladung von Fracht für den Reexport beläuft sich in Port Rashid auf 19-20% der Importe, in Mina Jebel Ali auf 20-25%, im Creek und in Hamriya Port vermutlich auf bis zu 50%; denn ein beträchtlicher Teil des Umschlags in den beiden letzteren Häfen entzieht sich der Statistik. Dieser Reexport nimmt gelegentlich interessante Formen an. So werden z. B. aus Ostasien, aber auch aus Indien und Pakistan große Mengen von bunt bedruckten Tuchen nach Dubai exportiert. Dort wird die Ware im Suq und in den Geschäftsstraßen an die Gastarbeiter aus Indien und Pakistan verkauft, und diese bringen das Tuch dann als Reisegepäck wieder in ihre Heimatländer zurück.

Im Vergleich mit den großen Überseehäfen in der Westlichen Welt, im Ostblock und in der Dritten Welt haben alle Häfen der arabischen Golfküste natürlich nur einen sehr bescheidenen Umschlag; in der Weltrangliste stehen sie weit hinten. Das versteht sich aber von selbst; denn nicht nur der Hafenumschlag, sondern auch die Bevölkerungszahl der Staaten Arabiens ist zehnmal bis hundertmal geringer als diejenige der Spitzenreiter. Auch macht sich die *asymmetrische Struktur des Außenhandels* der arabischen Erdölstaaten beim Hafenumschlag negativ bemerkbar: Die großen Terminals und Verladebrücken im Golf für Erdöl und Erdgas besorgen mehr als 90% des gesamten *Exports*. Umgekehrt besteht der Güterumschlag der auf Trockenfracht ausgerichteten Überseehäfen fast nur aus *Importen*; die Schiffe, die ihre Ladung an den Kais löschen, finden keine Rückfracht. Schließlich ist die erste stürmische Aufbauphase, die mit der spektakulären Erhöhung der Rohölpreise im Herbst 1973 eingesetzt hatte, heute für fast alle Erdölstaaten Arabiens abgeschlossen. Der Nachholbedarf an Einrichtungen der Infrastruktur und der öffentlichen Versorgung ist gedeckt, was sinnvollerweise gebaut werden konnte, wurde gebaut. Zusätzlich stehen jetzt heimische Kapazitäten zur Verfügung (z. B. neu errichtete Zementfabriken). Der Importbedarf an Zement, Baumaterialien und großen technischen Anlagen ist entsprechend geringer geworden, und damit gehen auch die Hafenumschläge spürbar zurück.

Trotzdem sehen die Kaufleute und Verkehrsexperten von Dubai den kommenden Jahren mit Zuversicht entgegen. Das Scheichum ist nämlich im Begriff, als wichtiger Knotenpunkt im kombinierten See-Luft-Transport zwischen Asien und Europa zusätzliche Verkehrsanteile einzuwerben. Diesem Transport sagen Fachleute eine große Zukunft voraus. Der leistungsfähige Flughafen, die nur wenige Kilometer davon entfernten Häfen und die weitverzweigten Handelsbeziehungen Dubais bieten eine ausgezeichnete Grundlage: Waren aus Japan (elektronische Geräte, Auto-Ersatzteile usw.), aus Südkorea, Taiwan oder Indien (Stoffe und Textilwaren) werden per Schiff bis Dubai gebracht und von dort aus per Flugzeug nach Europa weiterbefördert. Ein solcher „gebrochener Transport“ ist nur halb so teuer wie der Lufttransport und doppelt so schnell wie ein durchgehender Schiffstransport. 1987 dürften dieserart schon rund 100000 t Güter über Dubai umgeschlagen worden sein; für die kommenden Jahre erwartet man rasch und stark ansteigende Verkehrsmengen.

8. Ausblick: Dubai—ein modern-westliches oder ein orientalisch-islamisches Gemeinwesen?

Ein flüchtiger Besucher der Vereinigten Arabischen Emirate könnte zu der Meinung kommen, Dubai sei eine nachhaltig von modern-westlicher Kultur und Zivilisation geprägte Stadt: Städtische Architektur und städtische Wirtschaft, die Verkehrseinrichtungen und die öffentliche wie private Infrastruktur, moderne Industrie und Technik erinnern an fast beliebig vergleichbare Beispiele aus Europa oder aus der Neuen Welt. Selbst Wissenschaftler vertreten gelegentlich die Ansicht, die Städte der Vereinigten Arabischen Emirate und mit ihnen auch Dubai seien überwiegend modern-westliche Gemeinwesen (A. BOURGEY 1985).

In der Einleitung wurde schon kurz angemerkt, daß im Rahmen einer Stadtmonographie von Dubai die Frage nach der „orientalisch-islamischen Stadt“ ein wenig zurückstehen sollte. Wenn aber Dubai häufig fast uneingeschränkt der abendländischen Moderne zugerechnet wird, so bedarf das abschließend doch einiger kurzer Bemerkungen. In den vorangegangenen Kapiteln wurde ja eine ganze Reihe von Sachverhalten aufgezeigt, die eine sachgemäßere Antwort ermöglichen.

Daß im *Baubestand* und in der *technischen Infrastruktur* von Dubai vieles an den modernen Westen erinnert, soll nicht bezweifelt werden. Dies aber 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 wirtschaftliche und kulturelle Blüte, und die Araber haben dabei nichts von ihrer „kulturellen Identität“ eingebüßt.

Noch weniger als Argument für eine grundlegende Verwestlichung Dubais taugt der Hinweis auf die *wirtschaftliche Dynamik*, die *Weltoffenheit* sowie die *Liberalität und Toleranz* der hier sozial und wirtschaftlich tonangebenden Schichten. In fast allen Jahrhunderten islamischer Geschichte hat es im Orient städtische Zentren gegeben, die ihre Blüte dem kontinentübergreifenden Fernhandel und einem damit verbundenen hochspezialisierten Exportgewerbe verdankten. Die Großkaufleute, Fernhändler und Bankiers dieser Städte waren dynamische, wagemutige und risikobereite Unternehmer, an denen Joseph Schumpeter seine Freude gehabt hätte. Angehörige unterschiedlichster Nationen, Religions- und Sprachgemeinschaften lebten hier friedlich nebeneinander; Liberalität, Toleranz und Weltoffenheit waren unabdingbare Voraussetzungen für einen reibungslosen Austausch von Gütern, Menschen, Informationen und Geld. Als Beispiele solcher orientalisch-islamischer Städte seien hier nur Fes und Tunis, Alexandria und Kairo, Aleppo und Damaskus, Bagdad und Basra, Istanbul, Bursa und Izmir, Tabriz und Isfahan genannt. Als zusätzliches Beispiel aus dem ausgehenden 20. Jahrhundert n. Chr. könnte man getrost Dubai mit anfügen.

Die intensive Diskussion um das Problem des *Rentenkapitalismus* hat bei uns einige negative, beharrliche, jeder Initiative und Dynamik abträgliche Varianten wirtschaftlichen Handelns im Orient zu sehr betont. Es wäre ein schwerer Irrtum, „Rentenkapitalismus“ mit „islamischem Wirtschaftsgeist“ oder „islamischer Wirtschaftspraxis“ gleichzusetzen. Der *Islam*, d. h. Koran und Scharia, geben überhaupt keine konkreten Anweisungen für wirtschaftliches Handeln. Als gläubiger Muslim muß ein wirtschaftlich aktiver Mensch nur einige Einzelbestimmungen der Sozialethik beachten; im übrigen kann er frei entscheiden. Damit ist eine Stadt wie Dubai ebenso sehr bzw. ebenso wenig „islamisch“ wie eine noch von finsterstem Rentenkapitalismus beherrschte Agrarregion. Auch bei den überaus traditionellen Wirtschaftskonzeptionen iranischer Fundamentalisten wie bei den dynamisch-gewinnorientierten Konstruktionen moderner ägyptischer Kapitalgesellschaften ist die Bezeichnung „islamisch“ nur ein schmückendes Etikett.

Die vorstehende Argumentation hat sich mit wenigen groben Strichen darum bemüht, zunächst einmal einige Vorurteile gegenüber dem Islam auszuräumen: Wenn Dubai zu einem modernen, dynamischen Dienstleistungszentrum wurde, dann ist es damit in keiner Weise „unislamisch“. Nun sollen einige positive Argumente folgen: Zumindest vor 1960 war Dubai zweifellos eine kleine *orientalisch-islamische Stadt* gewesen, mit Moscheen und Koranschulen in allen Quartieren, mit nach außen abweisenden, fensterlosen Innenhof-Wohnhäusern und Sackgassen. Der Suq von Deira ist ungeachtet aller jungen Dynamik bis heute ein echter orientalischer Bazar geblieben, mit vielen von dessen charakteristischen Merkmalen. Von der tiefen Verwurzelung der Bevölkerung im Islam zeugen nicht nur prächtige neue Moscheen, deren Bau teilweise von reichen Kaufleuten finanziert wurde, sondern auch die beiden Neuanlagen großer *musallas* in Dubai und in Deira für das gemeinsame Gebet an den beiden großen islamischen Festen.

Noch aussagekräftiger für unsere Fragestellung sind aber die im Stadtbild nicht direkt sichtbaren *Strukturen von Bodenrecht und Grundstückesmarkt*. Nicht wenige Geschäftshäuser und Immobilien wurden als *waqf* einer Moschee zugordnet; der Ertrag dieser frommen Stiftungen dient zum Unterhalt der Moschee und ihres Personals. Außerhalb des engeren „Altstadtbereichs“ steht die Verfügungsgewalt über Grund und Boden aber nach altem Herkommen und Stammesrecht dem Herrscher zu. Damit werden in Dubai Immobilienmarkt und Bodenpreise durch ganz andere Kräfte bestimmt und reguliert wie in jeder modern-westlich-kapitalistischen Stadt; wir sahen, daß daraus auch eine andere räumliche Ordnung städtischer Standorte resultiert. Schließlich erinnern auch die *‘community schools’* von Dubai an bewährte Vorbilder, in denen die islamischen Gemeinwesen des Osmanischen Reiches Raum für die Existenz anderer Religionen und Nationen gewährten: Ähnlich den Faktoreien europäischer Mächte in großen, nach außen abweisenden Khanen sind auch die *‘community schools’* geschlossene, ummauerte Gebäudekomplexe innerhalb ei-

nes eigens hierfür vorgesehenen Arealen. Sie umfassen neben Schulen und Sportanlagen teilweise auch Kulturinstitute und christliche Kirchen. In beide Fällen wird eine gewisse Exterritorialität gewährt, die eine freie Religionsausübung in einem islamisch geprägten Land ermöglicht.

Fassen wir uns kurz: Es war nicht beabsichtigt und es wäre auch nicht sinnvoll, nach einer schlüssigen Antwort auf die Frage zu suchen, ob Dubai eher ein modern-westliches oder ein orientalisches-islamisches Gemeinwesen sei; denn diese beiden Alternativen schließen sich gegenseitig nicht aus. Dubai ist offensichtlich sowohl modern-westlich als auch orientalisches-islamisch geprägt; man sollte nur *beide* Seiten sehen. Man wird der Realität in den Vereinigten Arabischen Emiraten nicht gerecht, wenn man sich von den sehr augenfälligen Aspekten avantgardistischer Architektur und hochentwickelter Technik sowie von den in mancher Hinsicht schon westlichen Lebensformen blenden läßt. Noch abwegiger ist es allerdings, diese modernen Aspekte mit einem deutlich negativen Wertakzent zu versehen. A. Bourgey (1985, S. 173 f.) nennt z. B. als die „five noticeable features of the Gulf towns“: „Boom towns“, „Building site-towns“, „Uncompleted towns devoted to automobile“, „New rich towns“ und „Babel tower towns“. Eine solche Charakteristik wird dem Handeln der in Dubai tätigen Menschen, seinem sozio-kulturellen Kontext, seinen Sinnzusammenhängen und Intentionen in keiner Weise gerecht.

Literatur

- Bourgey, André: The recent growth of the Gulf Emirates cities. In: Citadins, villes, urbanisation dans le Monde Arabe aujourd'hui. Tours 1985, S. 171–181. (Collection URBAMA, numéro hors série).
- Coles, Anne und Peter Jackson: A Windtower House in Dubai. aarp – Art and Archaeology Research Papers. London, June 1975.
- Dardaoud, Gabriel und S. und J. Lacontre: Les émirats mirages. Voyage chez les pétrocrates. Paris 1975.
- Fenelon, Kewin Gerard: The Trucial States. A Brief Economic Survey. Beirut 1967.
- Fenelon, Kewin Gerard: The United Arab Emirates. An Economic and Social Survey. London 1973. 2. Aufl. London/New York 1976.
- Gabriel, Erhard (Hrsg.): The Dubai Handbook. Ahrensburg 1987.
- Harris, John R.: Survey and Plan. Capital City Dubai. Survey and Plan prepared in 1959/1960 immediately prior to the recent development and expansion of the city. o. O., o. J. [London, Febr. 1965].
- Harris, John R.: Dubai Development Plan. Review. May 1971. o. O. [London].
- Hawley, Donald: The Trucial States. London 1970.
- Heard-Bey, Frauke: Le développement d'un état-cité maritime dans le Golfe. L'exemple de Dubayy. In: Bonnenfant, P. (Hrsg.): La Péninsule Arabique d'aujourd'hui. Bd. II, Paris 1982, S. 523–557.
- Heard-Bey, Frauke: From Trucial States to United Arab Emirates. A Society in Transition. London/New York 1982.
- Howeedy, Mostafa Abd el-Razzak: A study suggesting contemporary urban design guidelines using the UAE as an illustrative case. Diss. Texas A + M Univers. 1978.
- Morsy Abdullah, Muhammad: The United Arab Emirates. A modern history. London 1978.
- Naval Intelligence Division*: Iraq and the Persian Gulf. London 1944. (Geographical Handbook Series).
- Tomkinson, Michael: The United Arab Emirates. An Insight and a Guide. Hammamet/London 1975.
- Wakefield, Mary-Rose (Hrsg.): UAE. A Middle East Economic Digest Practical Guide. Second Edition London 1986.
- Ward, David: The industrial revolution and the emergence of Boston's central business district. Econ. Geogr. 42 (1966), S. 152–171.

Katalog einiger bemerkenswerter Bauwerke und Standorte in Dubai

Quellen für die Datierungen (Jahr der Inbetriebnahme, Eröffnung usw.): M.TOMKINSON 1975, Khaleej Times, eigene Feststellungen und Erkundigungen.

1. Port Rashid: Liegeplatz für die Motorboote der Coast Guard.
2. Port Rashid: Verwaltung und Büros des Container Terminals.
3. Großer, 1984 fertiggestellter Baukomplex des 'Hyatt Regency Hotel' mit 411 Zimmern und der 'Galadari Galleria'. Im Erdgeschoß luxuriöse Einkaufspassage; in den oberen Stockwerken der Galleria vornehme Appartement-Wohnungen.
1 km südwestl. davon Einfahrt in den 1975 eröffneten Straßentunnel unter dem Creek (3a).
4. Moderner, umfangreicher Moscheekomplex, am 7. 2. 1986 eingeweiht. Daneben steht noch eine große Holzbaracke, die während der Errichtung des Neubaus als Ausweich-Moschee diente.
5. 'Musalla al Eid': Neu errichteter großer Betplatz von Deira für die beiden großen islamischen Feste. Zweimal jährlich – am Ende des Monats Ramadan und zu Beginn der Wallfahrtszeit – vermag er die Massen gläubiger Muslims kaum zu fassen.
6. 'Murabba 'at as-Sudan': Inmitten eines Neubaugebiets gut erhaltener alter Wachturm in traditioneller Lehmbauweise. Er ist Teil der Befestigungsanlage, die Angriffe aus Sharjah abwehren sollte (vgl. Nr. 30). Letzter „Krieg“ zwischen Dubai und Sharjah im Jahre 1940!
7. Gebäudekomplex des 'Kuwait Hospital'; mit 68 Betten seit 1968 in Betrieb. Ausbau auf 350 Betten geplant.
8. In Nachbarschaft zum 'Hamriya Market' auf freiem Gelände viele Stände mit ambulanten Verkauf von Pflanzen und Baumschulerzeugnissen.
9. 'Hamriya Market', seit 1980 in Betrieb (vgl. Abb. 11).
10. Gebäudekomplex und Grünanlagen des 'New Dubai Hospital', nach einem internationalen Wettbewerb von einem britischen Architekten gebaut. 665 Betten, seit 1984 in Betrieb.
11. Außergewöhnlich aufwendige, luxuriöse Villa in großem ummauertem Park.
12. 'Iraqi Consulate'.
13. Versandender Palmengarten als Restbestand einer früheren randstädtischen Landnutzung mit Palmwedelhütten und kleinen Dattelgärten; östlich der dichter bebauten „Altstadt“ von Deira gelegen.
14. Ein weiterer älterer Palmengarten mit einer vor wenigen Jahren darin gebauten luxuriösen Villa.
15. Zwei ältere Barackenkomplexe mit Behelfsheimen einfachsten Standards; Restbestand einer früheren Bautengeneration.
16. Supermarkt im Erdgeschoß eines größeren Wohnblocks; bescheidenes Sortiment für eine Kundschaft geringer Kaufkraft.
17. Einheitlich konzipierte mehrgeschossige Großkomplexe des Sozialen Wohnungsbaus; in ihrem Bereich fast keine Läden und nicht einmal einfachste Dienstleistungsbetriebe.
18. 1986 kurz vor der Fertigstellung stehende neue Hallen und Gebäude des 'Hamriya Market' (vgl. Nr. 9).
19. 'Block factories': Auf einem großen freien Areal viele Mittel- und Kleinbetriebe, die mit Handpressen einfache Zementbausteine herstellen. Unter dem Namen 'Carton' eine der zehn 1981 offiziell ausgewiesenen "industrial areas" des Emirats Dubai (vgl. Abschn. 6).
20. Mitten in der Industriezone von al Khabeesi größere Entwicklungsanstalt für Colorfilme.
21. Große ältere Halle und Hof: Reparaturwerkstätte für Lastkraftwagen, einer der ältesten derartigen Betriebe von Dubai.

22. Größerer Hof, teilweise überdacht; Abstellplatz für Kraftfahrzeuge staatlicher Dienststellen.
23. Einheitlicher Komplex gut ausgestatteter Reihenhäuser; Dienstwohnungen für höhere Beamte der Municipality.
24. Größerer Gebäudekomplex und mehrere Höfe: 'Traffic Police'.
25. Älterer Komplex mehrerer vielgeschossiger Gebäude einfacher Ausstattung; ursprünglich als Behördenzentrum geplant. 1986 waren hier noch die Büros folgender Ministerien untergebracht: Ministry of Islamic Affairs, Ministry of Labor and Work, Ministry of Public Buildings, Ministry of Social Affairs.
26. Zwei Gruppierungen von Einfamilienhäusern mit persistentem Parzellengefüge; die Grundstücksgrenzen und Zufahrtswege zeigen noch eine ältere, von der Ausrichtung des heutigen Straßennetzes abweichende Orientierung.
27. Zwei weitere persistente Gruppierungen von Einfamilienhäusern; auch hier lassen Parzellengrenzen und Zufahrtswege noch die ältere, von der Ausrichtung des heutigen Straßennetzes abweichende Orientierung erkennen.
28. Einheitlich geplanter, eingefriedeter Komplex von mehrstöckigen einfacheren Wohngebäuden: 'Garden City'.
29. Komplex kleiner Besitzparzellen mit älteren einfachen Einfamilien-Innenhofhäusern; daneben ein verwahrloster Palmengarten. Parzellengrenzen zeigen noch eine ältere, von der Ausrichtung des heutigen Straßennetzes abweichende Orientierung.
30. 'Nurj Nahar': Als historisches Denkmal gut unterhaltener älterer Lehmziegel-Wachturm in einer jungen Parkanlage. Er ist Teil der Befestigungsanlage, die Angriffe aus Sharjah abwehren sollte (vgl. Nr. 6).
31. 'Royal Jordanian Consulate'.
32. Großer Gebäudekomplex des 'Al-Maktoum Hospital': 1950 mit 38 Betten in Betrieb genommen, ist es das älteste Krankenhaus der Vertragsstaaten; 1966 Ausbau auf 130 Betten, 1971 auf 150 Betten.
33. 'Al Ghurair Centre': Großer, moderner Gebäudekomplex mit vornehmen Linkaufspassagen in den beiden Untergeschossen und sehr gut ausgestatteten Apartment-Wohnungen in den beiden Obergeschossen.
34. Ältere, vornehme Villa einer früheren (vermutlich ersten) Bauphase; heute nicht mehr bewohnt, verfallend.
35. Sehr repräsentativer Gebäudekomplex des 'Consulate of Qatar'.
36. Zwei moderne Bürohochhäuser; im Erdgeschoß Agenturen von Fluggesellschaften.
37. Ummauerte Anlagen und Gebäude des alten Elektrizitätswerkes: 'Dubai Electricity Company', Werk B. Seit 1983 nicht mehr in Betrieb.
38. Kleineres, bescheidenes Gebäude: 'Lands Department' und Awqaf-Verwaltung.
39. Vielstöckiges Gebäude der Dubai Telecommunication: 'Etisalat'.
40. Modernes Bürogebäude der 'Chamber of Commerce and Industry'.
41. Sehr moderner, großer Gebäudekomplex der 'Dubai Municipality'; nach einem internationalen Architektenwettbewerb 1974 von einer japanischen Firma entworfen und gebaut, 1979 eröffnet. 1986 für den „Aga Khan award for architecture“ vorgeschlagen.
42. 'Dubai Intercontinental Hotel': moderne vielgeschossige Hochhausblocks mit vornehmer Linkaufspassage im Erdgeschoß; 287 Zimmer.
43. Barackenlager, heute mit einfachsten Wohnungen; einer sehr frühen Bauphase entstammend.
44. Ehemaliger 'Musalla al Eid' von Deira, Vorgänger von Nr. 5; Orientierung nach der qibla noch gut zu erkennen. Heute öffentlicher Park mit Kinderspielplatz.

45. Direkt benachbart zu einer neu errichteten Moschee ein 1986 im Bau befindliches großes Bürogebäude mit Läden im Erdgeschoß. Bauherr und Vermieter: Waqf der Moschee nebenan; alle künftigen Erträge werden dementsprechend der Moschee zufließen.
46. Reste der Außenmauern eines verfallenen vornehmen Wohnhauses der ersten Bautengeneration.
47. Größerer Gebäudekomplex eines schiitischen Versammlungs- und Gebetslokals mit großer Halle. Der Baublock ist allseitig von Ladenzeilen eingefasst, deren Mieten zum Unterhalt der religiösen Einrichtungen dienen.
48. 'Naif Police Station': Befestigtes, einem Fort ähnliches älteres Gebäude aus Steinmauerwerk mit zwei solide gemauerten Ecktürmen.
49. 'Dubai Municipal Shopping Centre': Jüngere planmäßige Anlage, einem traditionellen Suq nicht unähnlich. Ein großer, mit helfsmäßigen Verkaufsbuden und -ständen besetzter Platz wird im Westen und Osten von zwei langen, solide gemauerten Boxenzeilen eingesäumt. Ganz überwiegend bazarähnlicher Verkauf von Tüchern und Textilwaren (vgl. Abb. 4).
50. Abfahrtsplatz der innerstädtischen Omnibuslinien.
51. 'Old Gold Suq': Längerer Abschnitt einer asphaltierten Straße mit solidem Wellblech-Firstdach über einer tragenden Stahlkonstruktion. In den Läden, die die Straße säumen, fast durchweg Verkauf von Goldschmiedewaren. In dem nördlich und nordwestlich angrenzenden Wohnviertel viele gewerbliche Kleinbetriebe und handwerkliche Werkstätten, die Goldschmuck herstellen (vgl. Abb. 4).
52. 'New Gold Suq': Großes neungeschossiges Bürogebäude. Im Erdgeschoß Einkaufspassagen für Goldschmuck und gemischte Geschenkartikel.
53. Moderner mehrstöckiger Wohnblock. Im Erdgeschoß Läden für Schiffs- und Seemannsbedarf.
54. Betriebsgrundstück mit Bürogebäude und Lagerflächen der alteingesessenen Schiffahrtsgesellschaft Gray Mackenzie and Co. Ltd. (heute 'Maritime and Mercantile International').
55. Reste des ältesten Baubestandes von Dubai: Verfallendes vornehmes altes Wohnhaus; südöstlich anschließend in gleicher Bauweise eine schöne alte Schule, heute nicht mehr genutzt ('Old al-Ahmadiya School').
56. Modernes Gebäude inmitten einer Grünfläche: 'Public Library'.
57. 'Department of Port and Customs' von Dubai.
58. 'The Ruler's Office': Moderner, aber verhältnismäßig bescheidener Gebäudekomplex.
59. Büros der Hafenbehörde von Dubai.
60. Ehemals repräsentatives Bürohaus einer früheren Bautengeneration, von einem der damaligen Großhandelsbetriebe errichtet. Im Untergeschoß Lagerräume, im Obergeschoß Büroräume.
61. Vornehmes traditionelles Wohnhaus mit großem Innenhof aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, mit Windtürmen; derzeit als Kulturinstitut genutzt ('Indian Association').
62. 'Al Fahidi Fort', das älteste Regierungsgebäude von Dubai; seit 1971 als Historisches Museum genutzt. Vermutlich um 1845 als Regierungssitz und Arsenal des Scheichs von Dubai gebaut; später Gefängnis.
63. 'Ambassador Hotel'; 1971 erbaut, mit 98 Zimmern.
64. Gut erhaltener runder Wachturm in traditioneller Lehmbauweise.
65. Am Kai Dieselöl-Tankstelle für Küstenmotorschiffe und einheimische Holzboote.
66. Alter Sultanspalast, 'Shaikh Saeed House'. Ende des 19. Jhd. für Scheich Maktoum, den Großvater des z. Z. regierenden Scheich Rashid gebaut und für Jahrzehnte Residenz der Herrscher von Dubai. 1980 in raschem Verfall begriffen, 1986 Renovierung und Wiederaufbau.
67. Benachbart zu Nr. 66 ein weiteres palastähnliches vornehmes altes Wohnhaus, schon weitgehend verfallen.
68. Herstellung von Stangeneis, ältere Fabrikanlage.
69. Direktionsgebäude der Hafenverwaltung von Port Rashid, 1972 eröffnet.

70. 'International Seafarers Center'.
71. Großer Lagerplatz der Firma 'Mc Dermott International' (Anlagenbau).
72. Großer Lagerplatz der Firma 'Oilfield Supply Centre' (Anlagenbau).
73. Großer Industriekomplex einer Getreidemühle.
74. Iranisches Generalkonsulat in repräsentativer Villa.
75. 'Astoria Hotel' mit 110 Zimmern.
76. Ganz modernes Büro-Hochhaus mit den Agenturen mehrerer großer Schiffahrtsgesellschaften und Reedereien.
77. Einfamilienhäuser eines jung erschlossenen Mittelstands-Wohnviertels mit geometrisch-regelmäßigem Muster gleich großer Grundstücksparzellen, aber individueller Bebauung; Jedes Haus bzw. jede Häusergruppe ist in der architektonischen Gestaltung wieder etwas anders. Das Viertel hat eine zeitgleiche Quartiermoschee; dagegen fehlen Einzelhandelsgeschäfte und einfache Dienstleistungen fast ganz.
78. Noch in Nutzung befindlicher eingefriedeter schiitischer Friedhof. Im Gegensatz zu den sunnitischen Friedhöfen sind die Grabstätten gut unterhalten und gepflegt.
79. Junges Mittelstands-Wohnviertel; wie Nr. 77, aber mit mehrgeschossigen Wohnhäusern.
80. Großer Gebäudekomplex und Park der 'British Embassy'. Von 1953/54 bis 1971 residierte hier der British Political Agent für die Vertragsstaaten. Seit 1971 Britisches Generalkonsulat.
81. In prunkvoller Villa pakistanisches Generalkonsulat.
82. 'Government Garages'.
83. In großem ummauertem Park 'Sheikh Ahmed's Palace' (Emir von Qatar).
84. Anlegestelle etwas abseits der übrigen Kaianlagen und Jiegeplätze; Laden und Löschen von traditionellen Holzbooten im Golf-Verkehr.
250 m südwestlich davon verfallende Hallen des ersten Kraftwerks (A) von Dubai (84 a); Inbetriebnahme 1961, 1982 stillgelegt.
85. Hochmoderne Anlage des 'Sheraton Hotel' mit 298 Zimmern.
86. In großer repräsentativer Villa Generalkonsulat von Kuwait.
87. Am seeschifftiefen Wasser große Lagerplätze, Hallen und Werkstätten der Firma 'Mc Dermott International' (Anlagenbau).
88. Moderne Hallen und Abfüllanlagen des 'Seven Up sales centre' (Getränke).
89. Interessantes altes, verfallendes Gebäude; vermutlich vornehme Villa oder repräsentativer Behördensitz aus der Zeit vor 1960 (vor dem Zweiten Weltkrieg?).
90. 'Al-Maktoum Bridge'; 1963 als erste Brücke über den Creek eröffnet, 1971 mehrspurig ausgebaut.
91. Am seeschifftiefen Wasser große Lagerplätze, Hallen und Werkstätten der Firma 'Oilfield Supply Centre' (Anlagenbau).
92. Verkehrskreis des 'Clock Tower Roundabout'.
93. Verkehrskreis des 'Flame Tower Roundabout'.
94. Syrisches Generalkonsulat.
95. In modernem Gebäude Auslieferungslager für Arzneimittel.
96. Zollabfertigung für Luftfracht.
97. 'Dubai International Hotel': Vielgliedrige moderne Gebäudegruppe mit angrenzenden Grünanlagen. 1979 eröffnet, 400 Zimmer.
Westlich davon das ältere, 1965 eröffnete 'Bustan Hotel' (97 a).
98. Eingefriedeter Grundstückskomplex mit Büros und Gästewohnungen der Firma 'Mc Dermott International' (Anlagenbau).

99. Verfallende handwerklich organisierte Reparaturwerft für traditionelle einheimische Holzboote.
100. Staatliches 'Department of Health and Medical Service'.
101. 'British Council', im Oktober 1973 eröffnet.
102. Vielgliedriger moderner Krankenhaus-Komplex 'Rashid Hospital', 1970 – 1973 erbaut; 540 Betten, mit Hubschrauber-Landeplatz und Wohnblocks für das Personal (auf Ödland im Süden, 102 a).
103. Sandpiste für Autorennen.
104. Große Anlage eines Freizeit- und Vergnügungsparkes 'Al Nasr Leisureland Sports and Motor Club' (vgl. Abb. 13).
105. Büros und Studios des Radio- und Fernsehsenders 'Dubai Colour T.V. and Radio Station', seit 1974 in Betrieb.
106. Großes repräsentatives Geschäft für Möbel und Raumausstattung.
107. Ausgedehnte vornehme Geschäftsräume für technische Haushaltsgeräte in Verbindung mit einer modernen Druckerei.
108. Großer Kühlhauskomplex der 'Gulf Co. Refrigeration'.
109. Hauptpostamt.
110. Büros und Werkstätten des 'Water Department'.
111. Moderne Verwaltungsgebäude und Labors der staatlichen 'Medical Services – Central Service'.
112. Großer Komplex des in der zeitlichen Abfolge dritten Kraftwerkes der 'Dubai Electricity Co.' (Werk C).
113. Umfangreiche Tanklager für Benzin und Dieselöl.
114. Ausgedehntes verfallendes Barackenlager eines ehemaligen Arbeitercamps.
115. Bürogebäude: Direktion der 'Dubai Dry Docks' (seit 1979 fertiggestellt, aber erst seit 1983 in Betrieb).
116. Vornehme Villen und Parkanlage: 'Ruler's Beach House'.
117. Große moderne Moschee im prunkvollen neo-mamlukischen Stil: 'Jumeira Mosque'.
118. Im Bau befindliche schiitische Kuppelmoschee; Chomeini unterstützte den Bau mit 12 Mio. DH.
119. In größerem Park 'Iranian Hospital', seit 1971 in Betrieb; etwa 100 Betten.
120. Auf offenem Platz hinter einem großen, vielgeschossigen Wohnblock ambulanter Verkauf von Stecklingen und Pflanzen.
121. Einfaches Wohnlager für Beschäftigte der Firma 'Juma al Maschid'.
122. Büro und Betriebsgelände eines Verlags mit Druckerei.
123. Abfüllstation und Auslieferungslager von 'Masafi Mineral Water'.
124. Markanter Hochhauskomplex des 'Dubai International Trade and Exhibition Centre' mit 37 Stockwerken, 1979 eröffnet. Südlich davon 3 große Ausstellungshallen mit 12 000 qm Fläche.
Nochmals südwestlich davon, in Ecke der Kartendarstellung, drei dazu gehörige 15-stöckige Wohnblocks mit rd. 500 Appartement-Wohnungen (124 a).
125. 'Hilton International Hotel' mit zugehörigen Wirtschaftsgebäuden; 392 Zimmer.
126. 'Regional Police Headquarters Dubai': Verkehrspolizei, TÜV, Divisional Police Headquarter.
127. 'Immigration Department and Passport Office'.
128. Im Garten eines vornehmen Scheich-Palastes Freigehege mit Straußen.
129. Im Garten eines vornehmen Scheich-Palastes Freigehege mit Gazellen.
130. In einem großen, wenig gepflegten Park 'Scheikha Latifa Guest House'.
131. Baustelle der neuen, modernen Kläranlage von Dubai.
132. Baumschule mit Ziersträuchern und Gartenpflanzen.
133. Al-Garhoud Bridge; 1976 begonnen und 1978 eröffnet.

Tabellenanhang

Tabelle 1: Verein. Arab. Emirate. Brutto-Inlandsprodukt zu Faktorkosten 1982

	Mrd. DH	Prozent
Landwirtschaft, Fischerei	1	1%
Bergbau, Lagerstätten	56	47%
Industrie, Gewerbe	10	8%
Elektrizität, Gas, Wasser	2	2%
Bauwirtschaft	11	9%
Handel, Beherbergungsgewerbe	11	9%
Verkehr, Lagerung, Nachrichtenübermittlung	5	4%
Finanzwesen, Immobilien	12	10%
Staatliche Dienstleistungen	9	8%
Andere soziale und persönliche Dienstleistungen	2	2%
	119	100%

Umrechnungskurs März 1982: 1 £ = 6,65 DH; 1 \$ = 3,67 DH.

Quelle: The Middle East and North Africa 1987

Pro-Kopf-Einkommen (ohne Gastarbeiter) 1985: 19270 US-Dollar
 Erlös aus Erdöl- und Erdgasexporten 1985: 12,3 Mrd. US-Dollar

Quelle: Weltbank

Tabelle 2: Einwohnerzahlen der Stadt Dubai

1910:	ca.	10000
1930:	ca.	20000 ¹⁾
1960:	ca.	30000
1967:		60000
1973:		120000
1980:		240000
1986:		320000

Zählung Dezember 1985 Dubai Emirate:
 3900 qkm 420000 Einw. 107 Einw./qkm

¹⁾ davon etwa 5000 Ausländer (2000 Perser, 1000 Belutschen sowie Inder und Araber aus Bahrain, Kuwait, Saudi-Arabien).

Tabelle 3: Einfuhr Dubai

	deklariertes Einfuhrwert in Mio. Pfd. Sterl.	Zoll-Einnahmen in Mio. Pfd. Sterl.
1958:	3	.
1963:	8	.
1967:	42	.
1968:	70	2,2
1971:	100	.
1972:	140	4,5
1973:	240	.
1974:	480	15
1984:	3 Mrd.	.

Tabelle 4: Erdöl im Scheichtum Dubai

	Förderung	Erlös (average posted price)
1969:	0,5 Mio. t	
1974:	12 Mio. t	11 \$/barrel
1976:	18 Mio. t	11 \$/barrel
1980:	18 Mio. t	30 \$/barrel
1983:	18 Mio. t	30 \$/barrel
1986:	18 Mio. t	18 \$/barrel.

Vorräte (Schätzungen 1974): Erdöl 330 Mio. t
Erdgas 42 Mrd. cbm

Tabelle 5: Öleinnahmen des Scheichtums Dubai
(Schätzungen)

1969:	1,5	Mio. Pfd. Sterl.
1970:	10	Mio. Pfd. Sterl.
1971:	20	Mio. Pfd. Sterl. ¹
1974:	300	Mio. Pfd. Sterl. ²
1978:	550	Mio. Pfd. Sterl.
1981:	1400	Mio. Pfd. Sterl.
1982:	1400	Mio. Pfd. Sterl. ³
1986:	1000	Mio. Pfd. Sterl.

1) nach UAE, Oil Statistical Review: 22 Mio. Pfd. Sterl.

2) nach UAE, Oil Statistical Review: 324 Mio. Pfd. Sterl.

3) nach Jebel Ali Investor's Guide: 4,4 Mrd. US-\$

Tabelle 6: Dubai, Größenordnung der staatlichen Investitionen

Regulierung des Creek 1959/60	400000 Pfd. Sterl.
Al-Maktoum-Bridge 1963	200000 Pfd. Sterl.
Asphalt-Straße Dubai-Sharjah 1966	400000 Pfd. Sterl.
Port Rashid, 1. und 2. Ausbaustufe 1968-1972	26 Mio. Pfd. Sterl.
Shandagha-Tunnel 1975	8 Mio. Pfd. Sterl.
Rashid Hospital 1970-1973	6 Mio. Pfd. Sterl.
Strandaufspülung Deira Corniche seit 1971	7 Mio. Pfd. Sterl.
International Airport 1971	4 Mio. Pfd. Sterl.
International Trade Center 1979	56 Mio. Pfd. Sterl.
Dry docks 1975-1983	200 Mio. Pfd. Sterl.
Dubai-Aluminiumhütte	360 Mio. Pfd. Sterl.
Mina Jebel Ali (nur anteilige Baukosten 1978 und 1979)	380 Mio. Pfd. Sterl.

Zahlen nach M. Tomkinson 1975 und anderen

Tabelle 7: Trink- und Brauchwasserverbrauch von Dubai
(in Mio. Gallonen pro Jahr)

1962:	101
1965:	221
1968:	446
1970:	1033
1973:	1999
1976:	4023
1979:	8005
1984:	15650

Quelle: Dubai Water Department

Tabelle 8: Trinkwassererzeugung von Dubai 1984
(in Mio. Gallonen pro Tag)

	Produktion 1984	K a p a z i t ä t		
		vorhanden 1984	Prognose 1986	Prognose 1990
Förderung durch Grundwasserbrunnen	9	10	10	10
Entsalzung durch DFC:	15,8			
1. Ausbaustufe 1979		14	14	14
2. Ausbaustufe 1983		16	16	16
3. Ausbaustufe in Bau				18
Entsalzung durch DUBAL:	17,4			
1. Ausbaustufe 1980		24	24	24
2. Ausbaustufe in Bau			12	12
Gesamt	42,2	64	76	94
Spitze der täglichen Nachfrage	48,3			
Prognose des täglichen Bedarfs, hoch			64	112
Prognose des täglichen Bedarfs, niedrig			58	78

Quelle: Dubai Water Department

Tabelle 9: Deklarierte Einfuhren über den Creek von Dubai (in t deadweight)

Year	Total cargo	Estimated General Cargo	Estimated Oilfield Supply etc.	Value* of General Cargo
1962	83000			110 Mio. Riyal
1963	90000			117 Mio. Riyal
1964	127000			204 Mio. Riyal
1965	157000			247 Mio. Riyal
1966	190000	180000	10000	311 Mio. Riyal
1967	320000	200000	120000	477 Mio. Riyal
1968	470000	220000	250000	761 Mio. Riyal
1969	635000	250000	385000	921 Mio. Riyal
1970	655000	275000	380000	960 Mio. Riyal
1971	740000	300000	440000	1060 Mio. Riyal

* Value of goods cleared from Creek customs in Mio. Qatari Dubai Riyal. – Imports from Switzerland (mainly watches) 1966: 70 Mio. Riyal; 1967: 90 Mio. Riyal; 1968: 90 Mio. Riyal; 1969: 105 Mio. Riyal.

Currency 1966–1973: Qatari Dubai Riyal; since 1973: Dirham. Rate of exchange 1:1.

Rate of exchange: 1966: 13,33 Qatari Dubai Riyal = 1 £; 1974: 9,5 Dirham = 1 £; since 1980: 3,67 Dirham = 1 US-S.

Tabelle 10: Gütereinfuhren über Port Rashid (in t deadweight)

Year	Total cargo	therein cement and bulk cement	other cargo
1971	578000	210000	368000
1972	672000	201000	471000
1973	1090000	392000	698000
1974	1890000	809000	1081000
1975	2141000	826000	1315000
1976	3690000	1612000	2078000
1977	3824000	1520000	2304000
1978	3711000	1682000	2083000
1979	2781000	342000	2439000
1980	2703000	90000	2613000
1981	2764000	247000	2517000
1982	2384000	150000	2234000
1983	2664000	63000	2601000
1984	2706000	51000	2655000

Tabelle 11: Die vier Häfen von Dubai 1984

	Port Rashid	Mina Jebel Ali	Hanriya Port	Creek
Length of quayside in km	8,5 (7,1 + 1,4)	15	1,3	2,1
Number of deep- waterberths	36 (30 + 5 + 1)	67	-	-
Drought of the basins in m	11,5 + 13	11,5 + 14	5 - 6	-
Fully enclosed sheds, no.	22 (à 120 × 60 m)	4 (à 120 × 60 m)	1 (à 50 × 20 m)	-
Asphalted area in % of total port area	> 90 %	< 10 %	< 10 %	> 90 %
Utilization of capacity	< 25 %	< 10 %	> 75 %	> 75 %
Weight of customs declared goods for import + transit	2,54 Mio t	0,60 Mio t	0,23 Mio t	0,04 Mio t
Value of customs declared goods for import + transit*	12162 Mio DH	942 Mio DH	202 Mio DH	168 Mio DH
Value of customs declared goods per km quayside*	1431 Mio DH	63 Mio DH	155 Mio DH	80 Mio DH
Value of customs declared goods per t/weight*	4788 DH	1570 DH	880 DH	4200 DH

*) 3,67 DH (Dirham) = 1 US-\$

Port	Length of quayside	Total vessels no.	Total imported cargo, t DW	Bulk cargo incl. cement and construct. materials; t DW	Vehicles no.	Other General cargo, t DW	Containers handled TEU's (Twenty Foot Equivalent Unit)	Cargo per km quayside, t DW
Dubai, Port Rashid	8,5 km	1 948	2 989 000	490 000	346 740	2 390 000	364 276 ⁴	352 000
Dubai, Mina Jebel Ali	15,0 km	634	1 813 000 ²	663 000	400	1 100 000	718 ⁵	1 21 000
Abu Dhabi, Port Said	4,5 km	635	717 000	254 000	13 375	434 000	12 732	160 000
Sharjah	0,5 km	529	584 000	84 000	5 081	474 000	19 856	117 000
Ras al Khaimah	1,5 km	190	2 637 000	2 597 000	38	43 000	24	1760 000
Muscat, Mina Qabus	1,7 km	1 375	1 233 000	570 000	43 615	540 000	47 823	725 000
Kuwait, Sana'iah		1 316	3 202 000 ³	1 271 000		1 931 000	66 795	
Kuwait, Shuaiba							51 725	
Dammam ¹		1 763	8 441 000	2924 000	491 149	2 119 000	120 394	
Bahrain (1981)		957	1 200 000					
Qatar, Doha (1981)			900 000					
Qatar, Umm Said (1981)			1 250 000					

- 1) 10 month oct. 1984 - jul. 1985
- 2) Mainly for free Trade Zone. Customs declared goods: 605 000 t (1984)
- 3) Kuwait 1981: 6,6 Mio t
- 4) Container Throughput
- 5) Official number for 1984: Total inbound TEU's: 75 000

Tabelle 12: Die arabischen Golfhäfen im Vergleich (12 Monate Dez. 84 - Nov. 85)