



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Die orientalische Stadt im Kontext von globalen
Veränderungsprozessen am Beispiel von
Kairo und Dubai“

verfasst von / submitted by

Katharina Heiss

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magistra der Naturwissenschaften (Mag.rer.nat.)

Wien, 2020 / Vienna, 2020

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 190 344 456

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium UF Englisch
UF Geographie und Wirtschaftskunde

Betreut von / Supervisor:

Ao. Univ.-Prof. i.R. Dr. Heinz Nissel

Eidesstaatliche Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, Oktober 2020

Katharina Heiss

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich den Menschen danken, die mich unterstützt haben, damit ich diese Diplomarbeit schreiben konnte. Ganz besonders bedanke ich mich bei Prof. Heinz Nissel für seine Bereitschaft, die Betreuung meiner Diplomarbeit kurzfristig zu übernehmen. Gleichzeitig danke ich auch Dr. Robert Musil für die Vorbereitungsphase zu dieser vorliegenden Diplomarbeit. Ein großes Dankeschön gilt meiner Familie, meinen Freunden und Bekannten, die mir sehr viel Verständnis entgegengebracht haben, mir immer wieder Kraft und Motivation geschenkt haben und mir viele Dinge abgenommen haben, damit ich mich in den letzten sechs Monaten fast ausschließlich auf das Schreiben der Diplomarbeit konzentrieren konnte.

Abstract

Unter dem Stichwort Globalisierung laufen seit den 1980er Jahren viele Entwicklungen ab. In diesem Prozess der Globalisierung nehmen auch Städte einen wichtigen Stellenwert ein. Dabei hat sich ein eigener Stadttypus entwickelt, die Global City. Die vorliegende Diplomarbeit versuchte, mithilfe der Methode der Sekundärliteraturanalyse zu untersuchen, wie sich Globalisierungsprozesse auf orientalische Städte auswirken. Ziel der Arbeit ist es herauszufinden, ob noch Merkmale der traditionellen orientalischen Stadt zu finden sind oder ob diese weitgehend überprägt wurden. Das Konzept der orientalischen Stadt lässt sich vom kulturgeenetischen Forschungsansatz der Stadtgeographie ableiten. Von der Annahme ausgehend, dass jeder Kulturraum einen eigenen Stadttypus hervorgebracht hat, wurden zahlreiche Stadtentwicklungs- und Stadtstrukturmodelle entwickelt, so auch das der orientalischen Stadt. Die orientalische Stadt durchlief zwei weitreichende Transformationen, einerseits die Veränderungen durch den Kolonialismus und andererseits die Umstrukturierung durch die Globalisierung. Als Fallbeispiele für orientalische Städte wurden Kairo und Dubai analysiert. Kairo ist eine über Jahrhunderte historisch gewachsene Stadt, Dubai hingegen weist ein rasches Stadtwachstum innerhalb weniger Jahrzehnte auf. Beide untersuchten Städte, Kairo und Dubai, wollen ausdrücklich eine Global City werden. Die Aspekte, die von der traditionellen orientalischen Stadt übriggeblieben sind, werden oftmals für touristische Zwecke genutzt. In anderen Bereichen werden die Charakteristika wieder aufgegriffen und es entstehen neue, an die gegenwärtige Zeit angepasste Konstruktionen. Ein Beispiel dafür sind die Gated Communities. Für die Modernisierung und die Instandhaltung ihrer Städte sind Dubai und Kairo von internationalen Investoren und Touristen abhängig. Somit stehen Dubai und Kairo in einem Spannungsfeld zwischen der Bewahrung von regionalen Charakteristika und der Anpassung an globale Trends.

Since the 1980s various developments can be summarized under the term of globalisation. Cities take up an important role in this process. One result of the connection between cities and globalisation is the emergence of a specific type of city, called global city. By means of a secondary literature analysis this diploma thesis tried to outline the effect of globalisation on oriental cities. The aim of the research was to find out whether typical features of the traditional oriental city still exist and which attributes have become replaced. The concept of the traditional oriental city derives from the culturally genetic approach, a branch of the geography of cities. This approach claims that every culture has its own type of city. Therefore, many urban development and structure models were created, such as the model of the traditional oriental

city. This type of city faced major transformations due to colonialism and globalisation. The thesis provides the analysis of Cairo, a city with a history of centuries, and Dubai, a place built up in the last decades. Both of them want to become a global city. If elements from the typical oriental city have survived, they will often be used for tourism. In other cases typical forms are adapted to the present use such as gated communities. In order to modernise and preserve Dubai and Cairo, they are dependent on investors and tourists from abroad. Therefore, Dubai and Cairo move between the protection of the regional characteristics and the adaption to global trends.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung und Problemstellung	1
2 Methode und Forschungsfragen	3
3 Modell der orientalischen Stadt	6
3.1. Kulturgenetischer Ansatz der Stadtgeographie	6
3.2. Räumliche Ausbreitung des orientalischen Stadttyps	17
3.3. Charakteristika der orientalischen Stadt	22
4 Ausgewählte globale Prozesse der Stadtentwicklung aus Sicht der postmodernen Stadt	39
4.1. Global City Ansatz	43
4.2. Hochhausboom und Megaprojekte	48
4.3. Gated Communities	49
5 Vergleich der Transformationsprozesse am Beispiel der Städte Kairo und Dubai	53
5.1. Kairo	53
5.1.1. Stadtentwicklung	53
5.1.1.1. Historische Stadtentwicklung	53
5.1.1.2. Stadterweiterungsprozesse ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ..	60
5.1.1.3. Wandel des Stadtzentrums	69
5.1.2. Stadtstruktur	74
5.1.3. Vernetzungen der Stadt	77
5.1.3.1. lokale Vernetzungen mit dem Umland	77
5.1.3.2. regionale Vernetzungen mit anderen MENA-Städten	79
5.1.3.3. globale Vernetzungen mit Städten weltweit	80
5.2. Dubai	82
5.2.1. Stadtentwicklung	82
5.2.1.1. Historische Stadtentwicklung	82
5.2.1.2. Stadterweiterungsprozesse ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ..	85
5.2.1.3. Wandel des Stadtzentrums	101

5.2.2. Stadtstruktur	103
5.2.3. Vernetzungen der Stadt	106
5.2.3.1. lokale Vernetzungen mit dem Umland.....	106
5.2.3.2. regionale Vernetzungen mit anderen MENA-Städten.....	109
5.2.3.3. globale Vernetzungen mit Städten weltweit.....	110
6 Resümee und Ausblick	113
7 Literaturverzeichnis	117
8 Abbildungsverzeichnis	129

1 Einleitung und Problemstellung

Das Modell der orientalistisch-islamischen Stadt hat seinen Ursprung in der kulturgenetischen Stadtgeographie und stammt aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Es wurden unter anderem Modelle von DETTMANN, EHLERS, WIRTH und SEGER entwickelt. Diese sind zum Teil Strukturmodelle aber auch Entwicklungsmodelle und stellen Prozesse der Stadtentwicklung im Orient dar. Es wird deutlich, dass jedes Modell die jeweiligen historischen, politischen und wirtschaftlichen Umstände widerspiegelt und eine vereinfachte Momentaufnahme darstellt. Die Ausbreitung des orientalistisch-islamischen Stadttyps entspricht je nach Autor in etwa der Region Mittlerer Osten und Nordafrika und reicht von Marokko bis zur Arabischen Halbinsel und zum Iran. In diesem Gebiet gibt es einerseits über Jahrhunderte historisch gewachsene Städte wie Kairo, Damaskus oder Marrakesch. Auf der anderen Seite finden sich Städte wie Dubai oder Abu Dhabi, mit einer vergleichsweise sehr kurzen und raschen Stadtentwicklung. Seit den 1980er Jahren kommt es zu Veränderungsprozessen im Rahmen der Globalisierung. Diese Transformationen, die sich durch Vernetzungen auf globaler Ebene und zunehmendem Standortwettbewerb äußern, haben Einfluss auf beide Varianten der orientalischen Stadt, allerdings weisen sie ganz unterschiedliche Ausgangsbedingungen auf und ihr Umgang damit ist dementsprechend anders.

Die vorliegende Diplomarbeit setzt an dieser Gegebenheit an und beschäftigt sich damit, wie diese unterschiedlichen Stadttypen mit globalen Trends umgehen. Das Forschungsinteresse liegt darin, herauszufinden, ob und inwieweit Rücksicht auf die Erhaltung des Ursprünglichen und auf traditionelle Elemente der orientalischen Stadt genommen wird. Gleichzeitig steht auch die Anpassung an das Neue und die jeweilige Interpretation von globalen Trends im Fokus, dabei kommt es darauf an, ob traditionelle, im Kulturkreis des Islam besondere Merkmale weiterhin bestehen bleiben oder ob diese überprägt werden. Im Kapitel 3 wird die theoretische Verankerung des Konzeptes der orientalischen Stadt beschrieben, dabei wird auf den kulturgenetischen Ansatz der Stadtgeographie zurückgegriffen. Auf diesen Ansatz wird näher eingegangen, weil dieser in der Literatur nicht unumstritten ist. Deshalb werden auch die Kritikpunkte daran aufgezählt. Ebenfalls wird in diesem Kapitel das Konzept der orientalischen Stadt dargestellt. Dabei wird versucht, für den Begriff der orientalischen Stadt eine zeitliche und räumliche Einordnung zu finden. Darüber hinaus werden die wichtigsten Merkmale und Funktionen dieses Stadttyps behandelt und die Modelle von DETTMANN, WIRTH, EHLERS und SEGER angeführt. Da in der Diplomarbeit auch auf die aktuellen Prozesse der Stadtentwicklung im 20. und 21. Jahrhundert eingegangen wird, handelt das Kapitel 4 von den Eigenschaften der

postmodernen Stadt. In diesem Zusammenhang werden dabei drei Aspekte näher beschrieben, zum einen der Global-City-Ansatz, zum anderen Megaprojekte vor allem in Verbindung mit Hochhäusern und zusätzlich neue städtebauliche Prinzipien. Da das Forschungsinteresse darin liegt, herauszufinden, wie unterschiedliche orientalische Städte mit Veränderungen umgehen, die durch die Globalisierung initiiert wurden, werden im Kapitel 5 die Fallbeispiele Kairo und Dubai analysiert. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Phasen der Stadtentwicklung und auf der Stadtstruktur. Da beide Städte von sich aus anstreben, eine Global City zu werden, werden auch deren Vernetzungen auf verschiedenen Ebenen beschrieben. Bei den Schlussfolgerungen in Kapitel 6 werden die gewonnenen Erkenntnisse zusammengefasst und die Forschungsfragen beantwortet. Abschließend werden noch Bereiche für weitere Forschungen auf diesem Gebiet erwähnt.

2 Methode und Forschungsfragen

Das Thema dieser Diplomarbeit wurde mit der Methode der systematischen Literaturanalyse bearbeitet, weil man damit laut CONN et al. (vgl. 2003: 256) den aktuellen Forschungsstand zu diesem Themengebiet festmachen kann. Die systematische Literaturanalyse als Methode wird der Sekundärforschung zugeschrieben (vgl. STAMM und SCHWARB 1995: 7). Um eine systematische Literaturanalyse durchführen zu können, sind laut JESSON et al. (vgl. 2011: 12, 104) mehrere aufeinanderfolgende Schritte notwendig. Zuerst müssen die Forschungsfragen präzise formuliert und die Ziele festgelegt werden (vgl. FINK 2014⁴: 3; EASTERBY-SMITH et al. 2012⁴: 108). Daran anschließend folgt das Herausfiltern von Keywords, Einzelbegriffen und Phrasen (vgl. TRANFIELD et al. 2003: 215; RÖHR 2017: 62). Im nächsten Schritt wird die Datenbasis in Bezug auf Datenbanken eingegrenzt, und es wird entschieden, welche Datenbanken für die Untersuchung infrage kommen (vgl. TRANFIELD et al. 2003: 215). Wie FINK (vgl. 2014⁴: 3) und EISEND (vgl. 2014: 8) vorschlagen, kann auch die Abklärung der Datenbanken vor der Fixierung der Suchbegriffe stattfinden. Ebenfalls zu klären ist, in welcher Sprache die Literatur geschrieben sein soll (vgl. JESSON et al. 2011: 111; RÖHR 2017: 62, 64; FINK 2014⁴: 3; EASTERBY-SMITH et al. 2012⁴: 112). Welche Art von Literatur berücksichtigt wird, hängt oftmals von der Person ab, die die Analyse durchführt, es wird empfohlen, sowohl peer-reviewed Beiträge aus den Beständen von Bibliotheken einfließen zu lassen als auch unveröffentlichtes Datenmaterial, wie Protokolle oder informelle Befragungen (vgl. TRANFIELD et al. 2003: 215). In Zusammenhang mit Studien ist es außerdem wichtig, darauf zu achten, in welchem Umfang, mit welchen Methoden und in welchem Zeitraum die Untersuchungen durchgeführt wurden, der Autor von Studien bzw. von Beiträgen kann ebenfalls eine wichtige Kategorie sein (vgl. FINK 2014⁴: 5; EISEND 2014: 8). Die verwendeten Kriterien werden in einem Protokoll festgehalten, für den Fall, dass sich mehrere Personen an diesem Prozess beteiligen und dass die Analyse gegebenenfalls wiederholt werden kann (vgl. TRANFIELD et al. 2003: 215; JESSON et al. 2011: 110-111; EASTERBY-SMITH et al. 2012⁴: 108). Sobald diese Vorbereitungsarbeiten erledigt sind und die Kriterien festgelegt wurden, kann die Suche nach Literatur durchgeführt werden (vgl. RÖHR 2017: 62). Die nächste Phase beschäftigt sich mit der Aufbereitung des Datenmaterials, die erhaltenen Ergebnisse werden gesammelt und sortiert, gegebenenfalls kann gefundene Literatur an dieser Stelle noch reduziert werden, anschließend folgt die Phase der kritischen Auseinandersetzung mit der Literatur, indem die Studienergebnisse verglichen und analysiert werden (vgl. TRANFIELD et al. 2003: 214f., RÖHR 2017: 62; FINK 2014⁴: 3f.). In einem finalen Schritt werden die Ergebnisse, die man mithilfe der Analyse erhält, schriftlich festgehalten (vgl. TRANFIELD et al. 2003: 214, 218-219).

Da die Methode der systematischen Literaturanalyse hauptsächlich für die Aufarbeitung von verschiedenen Studien zu einem bestimmten Thema verwendet wird, sich die vorliegende Diplomarbeit allerdings auf ein Thema und weniger auf Studien konzentriert, wurde diese Methode der Sekundärliteraturanalyse in leicht abgewandelter Form angewandt.

Nach der Formulierung der Forschungsfragen haben sich folgende Suchbegriffe ergeben: „die orientalische Stadt“, „die orientalisch-islamische Stadt“, „die postmoderne Stadt“, „Dubai“, „Dubai Stadtentwicklung“, „Kairo“, „Kairo Stadtentwicklung“. Nach diesen Keywords wurde in Online-Datenbanken gesucht, in diesem Fall im Bestand und in den Datenbanken der Universitätsbibliothek Wien sowie über Google Scholar. Es wurden sowohl deutschsprachige als auch englischsprachige Texte berücksichtigt, die als Artikel, Beiträge, Sammelbände oder Monographien veröffentlicht worden sind. Eine zeitliche Begrenzung wurde nicht vorgenommen, denn die Publikationen reichen von ca. 1950 bis 2019. Es ist genau diese Phase entscheidend, weil speziell in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine große Auseinandersetzung mit der orientalischen Stadt stattgefunden hat. Allerdings ist für die letzten Jahrzehnte von 1950 bis ca. 2000 mehr Literatur verfügbar und es gibt nur wenige Untersuchungen für die Fallbeispiele von Kairo und Dubai für die Jahre ab 2010. Die auf diese Weise gefundene Literatur wurde mithilfe der Schneeballmethode teilweise erweitert. Dadurch wurde es möglich, weitere Publikationen aus den diversen Literaturverzeichnissen für die Analyse zu verwenden (vgl. BAADE et al. 2014³: 77). Auf eine eigene Auflistung der Ergebnisse im Anhang wurde verzichtet, stattdessen wurden alle gefundenen Texte im Literaturverzeichnis angeführt. Zum Abschluss wurden die Forschungsfragen mithilfe der analysierten Literatur beantwortet.

Im Folgenden werden die Forschungsfragen und die dazugehörenden Hypothesen angeführt:

- Welchen Einfluss haben Prozesse der Globalisierung auf die Entwicklung orientalischer Städte wie Kairo und Dubai?

Je stärker die Städte in der MENA-Region in den Prozess der Globalisierung eingebunden sind, desto eher verändern sich die Elemente der klassischen orientalischen Stadt.

- Wie unterscheiden sich historisch gewachsene und neu konstruierte Städte, wie Kairo und Dubai, im Umgang mit Globalisierung?

Je mehr die Städte in ihren Transformationsprozessen von privaten Investoren und internationalen Akteuren unterstützt werden, desto eher kommt es bei neuen Projekten zu einer Angleichung. Der größte Unterschied dürfte darin liegen, dass in historisch

gewachsenen Städten bestehende Stadtteile bzw. Bausubstanz verändert wird, während im Fall von Dubai die Einrichtungen auf freien Flächen neu angelegt werden.

- Wie haben Kairo und Dubai ihren Stellenwert im globalen Städtenetzwerk zu Beginn des 21. Jahrhunderts erreicht?

Je mehr sich beide Städte den globalen Prozessen geöffnet haben, desto gezielter konnten sich die Städte mithilfe von Akteuren aus dem Ausland weiterentwickeln.

- Welche Bedeutung haben traditionelle, orientspezifische Besonderheiten in globalen, postmodernen Städten?

Wenn noch charakteristische Elemente in den Städten verblieben sind, dann dienen sie hauptsächlich der touristischen Vermarktung.

- Inwiefern lassen sich in Kairo und Dubai Elemente des Modells der orientalischen Stadt finden?

Es ist zu erwarten, dass in Kairo Merkmale der orientalischen Stadt noch in ihrer Originalität vorhanden sind, während es in Dubai zu einem Nachbau von Merkmalen gekommen ist.

3 Modell der orientalischen Stadt

3.1. Kulturgenetischer Ansatz der Stadtgeographie

Der Begriff „orientalische Stadt“ hat seinen Ursprung in der Stadtgeographie. Wie ZEHNER (vgl. 2001), FASSMANN (vgl. 2009³) und HEINEBERG (vgl. 2017⁵) in ihren Monographien über die Stadtgeographie beschreiben, gibt es innerhalb dieses Teilgebietes mehrere unterschiedliche Forschungsansätze. Alle drei Autoren stimmen überein, dass sich die Stadtgeographie zuerst mit der Form der Städte auseinandergesetzt hat, danach mit der Funktion. Daran anschließend setzte der kulturgenetische Ansatz ein, der bei ZEHNER (vgl. 2001: 54f.) und HEINEBERG (vgl. 2017⁵: 17) so genannt wird, bei FASSMANN (2009³: 20) allerdings als „vergleichender Ansatz“ bezeichnet wird.

Die kulturgenetische Geographie als Teilgebiet der Stadtgeographie beschäftigt sich mit der Frage, wie und in welchem Ausmaß die Stadtentwicklung und der Kulturräum, dem die Stadt zugeordnet wird, miteinander in Verbindung stehen. Der Ursprung dieser Richtung geht auf die Zwischenkriegszeit, genauer gesagt auf die 1930er Jahre, zurück (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 17). Ein wichtiger Mitbegründer war PASSARGE (vgl. 1930) mit seinem im Jahr 1930 herausgegebenen Sammelband „Stadtlandschaften der Erde“ (HEINEBERG 2017⁵: 18; BORSDORF und BENDER 2010: 327). PASSARGE (vgl. 1930) verfolgte die Annahme, dass „Landschaft und Kultur einer Großregion, etwa eines Kulturerdteils, die äußere Gestalt der Städte in erheblicher Weise beeinflussen“ (ZEHNER 2001: 54). Voraussetzung für seine allgemeine Formulierung ist, dass er dazu räumliche Pendanten aufzeigen konnte. Er zählte acht sogenannte „Stadtlandschaftstypen“ (FASSMANN 2009³: 20) auf. Die Städte in diesen acht Stadtlandschaften weisen Spezifika ihres jeweiligen Kulturräum auf (vgl. FASSMANN 2009³: 20). Auf die Sichtweise von PASSARGE (vgl. 1930) stützt sich später auch HOFMEISTER (1996³: 4), wenn er feststellt, „(...) daß [dass] die von der einzelnen Kultur her gegebenen Voraussetzungen und Ausgangspositionen für die allgemein ähnlich verlaufenden Urbanisierungsprozesse einschließlich der inneren Differenzierung der Städte in jedem Kulturräum andere sind (...)“. Der vergleichende Ansatz der Stadtgeographie verfolgt ebenfalls diese Argumentationslinie und betont, dass allgemeine, globale Vorgänge auf die Städte wirken und dass jede Kultur mit diesen Prozessen und Entwicklungen anders umgeht, aufgrund der unterschiedlichen kulturellen Auffassungen ergeben sich daraus verschiedene kulturräumsspezifische Stadttypen (vgl. FASSMANN 2009³: 20). Daraus lässt sich schließen, dass die Kultur mit ihren Traditionen und Einstellungen ein essentieller Faktor bei der Entwicklung von Städten sein dürfte. Aus Sicht der Stadtgeographie bzw. der Siedlungsgeographie, wird die

Verbindung von Stadt und Kultur unter anderem dadurch begründet, dass „(...) Städte als Kristallisationspunkte der Kultur gelten können (...)“ (BORSODORF und BENDER 2010: 327). Davon ausgehend können die Städte Merkmalsausprägungen besitzen, die ihren Ursprung vor allem in der Kultur haben (vgl. BORSODORFER und BENDER 2010: 327).

Ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat die kulturgenetische Forschung mehr an Bedeutung gewonnen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 18). Im Jahr 1962 kam das „Kulturerdteilkonzept“ (HEINEBERG 2017⁵: 282) von KOLB (vgl. 1962) dazu. Bei diesem Konzept besteht die Basis aus zehn sogenannten Kulturerdteilen, wobei ein Kulturerdteil nicht einem ganzen Kontinent entspricht, sondern eine kleinere Fläche einnimmt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 282). In der Weltkarte in Abbildung 1 sind die verschiedenen Kulturerdteile abgebildet, so wie sie von KOLB und NEWIG eingeteilt wurden. Dabei ist erkennbar, dass die meisten Gebiete eindeutig einem Kulturkreis zugeordnet werden können, allerdings sind die Grenzen zwischen den Kulturerdteilen unscharf, somit gibt es zwischen den Kulturen Übergangsbereiche.

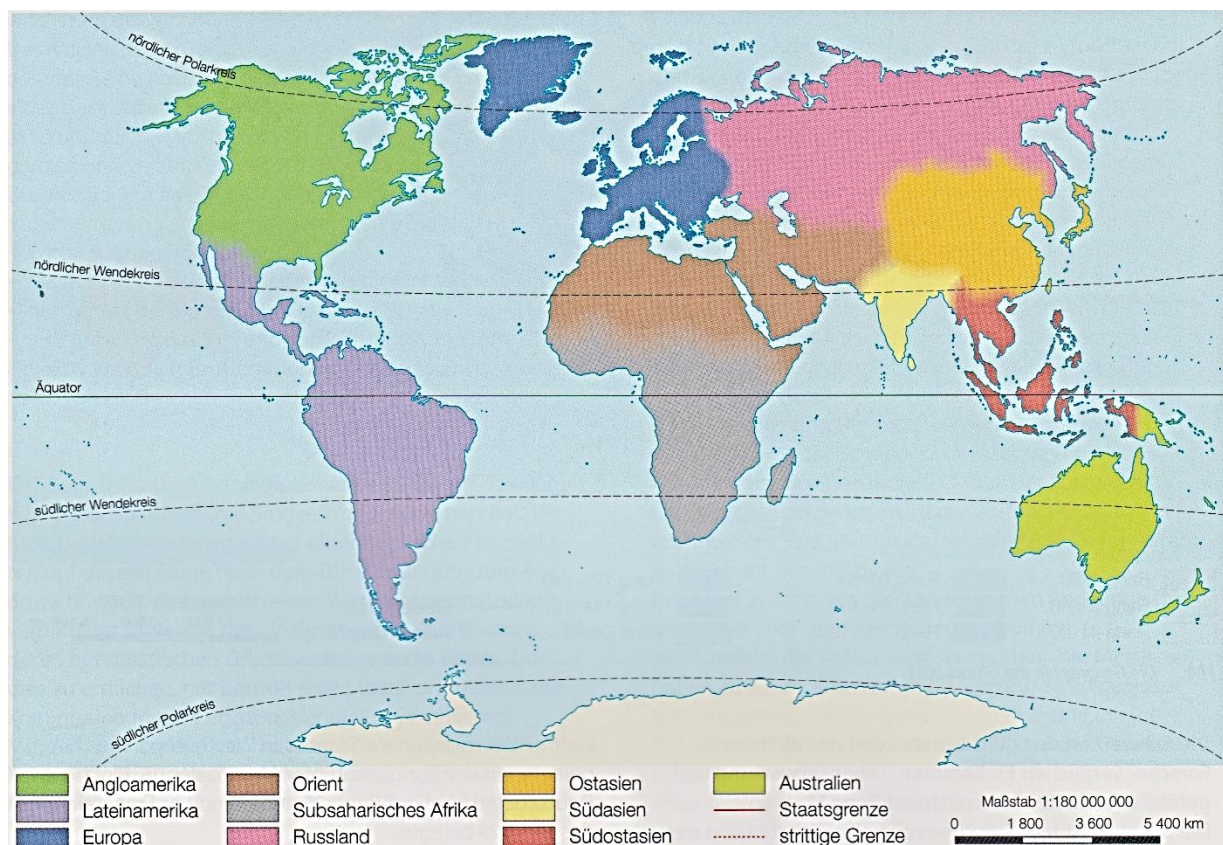


Abbildung 1 Kulturerdteile nach Kolb und Newig; Quelle: DITTRICH et al. 2017: 20)

Bald danach, in den 1970er Jahren, war dieser Forschungsansatz an seinem Höhepunkt angelangt (vgl. ZEHNER 2001: 55). In dieser Zeit wurde intensiv versucht, charakteristische Strukturen der Städte herauszufiltern und zu verdeutlichen, welche Unterschiede zwischen den

Städten in verschiedenen Kulturräumen vorhanden sind (ebd.). Die Ergebnisse sollten daraufhin in Modellen zur Stadtstruktur für die verschiedenen Kulturräume zusammengestellt werden (ebd.). Allerdings wird in der Literatur darauf hingewiesen, dass es sich speziell beim orientalischen Strukturmodell eigentlich um ein „vereinfachtes Strukturschema“ (ZEHNER 2001: 56) handelt, weil für ein Modell mehr Städte in die Untersuchung miteinbezogen hätten werden müssen (vgl. ZEHNER 2001: 55f.). Trotzdem wurde weiterhin daran festgehalten, sogenannte Modelle zu den verschiedenen kulturräumsspezifischen Stadttypen zu erstellen und anhand dieser Modelle Unterschiedlichkeiten in Bezug auf die Stadtstruktur aufzuzeigen. Diese Vorgehensweise ermöglichte es, einerseits die Stadtentwicklung und andererseits die Stadtstruktur in verschiedenen Kulturräumen auf der Erde zu vergleichen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 18).

Für den Zeitraum von 1990 bis 2000 sieht ZEHNER (vgl. 2001: 54) HOFMEISTER als einen Forscher, der sehr viele essentielle Beiträge für die kulturgenetische Stadtforschung lieferte. So hat sich HOFMEISTER (vgl. 1996³) ebenfalls intensiv damit beschäftigt, welche Prägung Städte durch ihren jeweiligen Kulturraum, in dem sie liegen, bekommen haben (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 327). Es lässt sich beobachten, dass Faktoren und Entwicklungen meist nicht nur in einer Region auftreten, sondern auf der ganzen Erde (vgl. HOFMEISTER 1982: 488). Man könnte sagen, diese Entwicklungs- oder Veränderungsprozesse treten danach in Kontakt mit Städten in einem gewissen Kulturraum (ebd.). Die Städte vor Ort haben durch ihren kulturellen Einfluss spezielle Voraussetzungen geschaffen und nehmen diese neuen weltweiten Trends unterschiedlich auf, daraus ergibt sich, dass jeder Stadttyp anders mit allgemeinen Entwicklungen umgeht (ebd.). HOFMEISTER (vgl. 1996³) hat seine Erkenntnisse zusammengefasst, in leicht abgewandelter Form die Vorgängerversionen von PASSARGE (vgl. 1930) und KOLB (vgl. 1962) weitergeführt und selber zwölf Kulturräume konzipiert; einer dieser Kulturräume ist der orientalische Kulturraum (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 282).

Darüber hinaus gab es vor allem im deutschsprachigen Zweig der kulturgenetischen Stadtforschung eine große Einflussnahme von der sozialökologischen Forschungsdisziplin mit ihren drei Modellen der Chicagoer Schule zur Stadtentwicklung und Stadtstruktur (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 114). Diese Modelle stehen in direktem Zusammenhang mit der Stadt Chicago, denn Chicago gilt als „(...) Prototyp für die expandierende Stadt des Industriezeitalters (...)“ (PRIEBIS 2019: 61). Sie war Ende des 19. Jahrhunderts mit einer intensiven Immigrationswelle konfrontiert, wodurch einerseits die Bevölkerung enorm zunahm und sich andererseits der Prozentsatz ethnischer Gruppen innerhalb der Stadt rasch erhöhte (vgl.

PRIEB 2019: 60; HEINEBERG 2017⁵: 113). Dadurch entstanden viele Auseinandersetzungen zwischen den Bewohnern aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117).

Nach dem 1. Weltkrieg wurde von den Stadtsoziologen PARK, BURGESS und MCKENZIE die Forschungsrichtung der Sozialökologie etabliert (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 113). Diese stellt einen „(...) Zusammenhang von gesellschaftlicher und räumlicher Strukturierung (...)“ (FASSMANN 2009³: 129) dar und beschäftigt sich mit dem Zusammenhang von Gesellschaft und dem dazugehörigen Lebens- und Handlungsspielraum (vgl. FASSMANN 2009³: 129). Die Stadt wird dabei als „sozialräumliche Einheit“ (HEINEBERG 2017⁵: 113) definiert, deren Bewohner sich im Stadtraum derart verteilt haben, dass sie durch Arbeitsteilung in Abhängigkeit zueinander stehen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 113-114). Somit werden gewissen Teilen der Bevölkerung aber auch speziellen Nutzungen ein bestimmter Platz innerhalb der Stadt zugeteilt und es entsteht Standortadäquatheit (vgl. FASSMANN 2009³: 129). Solange es keine Veränderungen gibt, bleibt dieses Gleichgewicht vorhanden (ebd.). Kommt es jedoch durch Einflüsse von außerhalb zu Verschiebungen bei den Bevölkerungsgruppen oder den Nutzungen, wird sich die Zusammensetzung innerhalb der Stadt ändern, mit den Ergebnissen, dass die Bevölkerung in einem Stadtteil ausgetauscht wird, dass städtische Nutzungen verdrängt werden und dass sich in den freigewordenen Teilen der Stadt neue Personengruppen bzw. Nutzungsformen ansiedeln und der vorigen nachfolgen (ebd.). In der sozialökologischen Theorie ergeben die genannten Veränderungen die „innerstädtische Struktur“ (FASSMANN 2009³: 129).

Die Erklärung für die Veränderungsprozesse liefern der Markt und die Marktteilnehmer, in diesem Fall die Stadtbevölkerung (vgl. FASSMANN 2009³: 129). Jeder Standort hat bestimmte Merkmale und Besonderheiten, mit denen er sich von anderen Standorten unterscheidet (ebd.). Die Bewohner der Stadt haben unterschiedliche Interessen, deshalb variiert auch ihre Nachfrage nach verschiedenen Standorten (ebd.: 130). Gewisse Standorte sind attraktiver und werden stärker nachgefragt, dadurch erhöht sich der Preis, weil die Verteilung am liberalen Markt durch den Preis bestimmt wird (ebd.: 130). Es kann sein, dass viele einen bestimmten Standort in der Stadt nachfragen, aber durch den gestiegenen Preis nicht mehr alle Nachfrager genügend Geld haben, um das Grundstück oder das Haus bzw. die Wohnung zu bezahlen (ebd.). Schlussendlich werden nur die Reichen das Angebot annehmen können, weil nur sie den hohen Preis bezahlen können (ebd.). Es gibt auch den gegenteiligen Fall, dass Menschen mit zu wenig Geld und Vermögen sich den auf Dauer höheren Preis nicht mehr leisten können und schrittweise

von ihrem Standort verdrängt werden (ebd.). Dadurch ergibt sich eine „neue sozialökologische Ordnung“ (FASSMANN 2009³: 130).

Abbildung 2 zeigt das erste sozialökologische Modell der Chicagoer Schule, das Ringmodell der Stadtentwicklung nach BURGESS aus dem Jahr 1925:

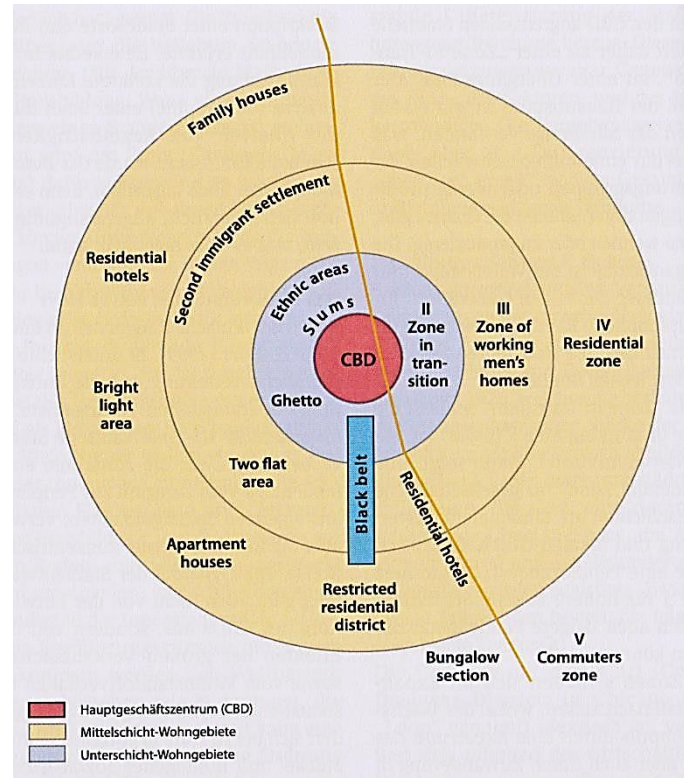


Abbildung 2 Ringmodell von Burgess; Quelle: FASSMANN 2009³: 132

Dieses Modell besteht aus vier konzentrischen Kreisen und fünf Zonen. Im innersten Kreis befindet sich das Zentrum der Stadt, oder mit anderem Namen die City, und der Central Business District, dieser Bereich wird auch als „the loop“ (PRIEB 2019: 61) bezeichnet (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 115). In dieser Zone herrscht eine hohe Dichte an Gebäuden für Verwaltung und Geschäftswesen, dort ist der Preis für den Boden am teuersten. Das Stadtzentrum ist fast ausschließlich für Geschäftsgebäude bestimmt und so ist es nur ein geringer Teil der Stadtbevölkerung, der dort auch wohnt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 115). Die zweite Zone wird als „zone in transition“ (PRIEB 2019: 61) bezeichnet. In dieser Übergangszone außerhalb des Stadtzentrums finden sich die Wohngebiete der Immigranten und der Unterschicht, die sich teilweise in einem sehr schlechten Zustand befinden, wenig ausgestattet sind und als Slums bezeichnet werden können, daran anschließend sind auch Standorte für die Leichtindustrie und für gewerbliche Zwecke vorhanden. (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 114-115; PRIEB 2019: 61). Die nächste Zone, die als „zone of working men's homes“ (PRIEB 2019: 61) beschrieben wird,

umfasst Wohngebiete der Mittelschicht, speziell für Arbeiter, Facharbeiter und Zuwanderer, meist findet man Wohngebäude mit zwei Wohnungen vor (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 115; PRIEBS 2019: 61). Unter der Wohnbevölkerung dieser Zone sind auch Menschen, die aufgrund der Ausbreitung des Stadtzentrums von Zone zwei in Zone drei umsiedeln mussten (vgl. HOLZ 1994: 5). Ebenfalls ein Wohngebiet der Mittelschicht ist die Zone vier, auch „residential zone“ (PRIEBS 2019: 61) genannt. Vormalig befanden sich dort vor allem Häuser für Familien und ein Geschäftszentrum in unmittelbarer Umgebung (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 115; PRIEBS 2019: 61). Diese vier Zonen stellen die eigentliche Stadt dar, die Stadtgrenze befindet sich rund um die vierte Zone. Trotzdem ist im Ringmodell noch eine fünfte Zone vermerkt, die „computers zone“ (PRIEBS 2019: 61). Diese Zone außerhalb des Stadtgebietes besteht hauptsächlich aus Vororten aber auch aus Satellitenstädten und wird vor allem als Wohngebiet von den höheren sozialen und einkommensreichen Bevölkerungsschichten genutzt, die täglich mit dem PKW oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln in das Stadtzentrum pendeln (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 114-115; PRIEBS 2019: 61). Einige dieser Bewohner dürften ursprünglich in anderen Gebieten innerhalb der Stadt gelebt haben, die Gründe, warum sie hierher umgesiedelt sind, waren die Perspektive auf die Karriere im Berufsleben oder die Gründung einer Familie (vgl. HOLZ 1994: 25).

Die Hypothese hinter diesem Ringmodell von Burgess lautet, dass das Stadtwachstum konzentrisch abläuft, das heißt, dass sich die Fläche einer Stadt kreisförmig und gleichmäßig nach allen Seiten vergrößert (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 114). Die Initiative des Wachstums wird vom Stadtzentrum bzw. Central Business District gegeben (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 114; LICHTENBERGER 1998³: 57). Wenn sich eine Stadt vom Zentrum stadtauswärts entwickelt und vergrößert, dann kommt es in der Folge zu Verdrängungen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 114). Zu Beginn stellt der Central Business District die Forderung nach einer Vergrößerung der Fläche, dieser Impuls bewirkt Veränderungen vor allem in den Wohngebieten der angrenzenden Zone, es kommt sowohl zu einer Verdrängung der Wohnbevölkerung als auch der Wohnfunktion an sich, weil die Gebäude für Geschäfts- und Büro Zwecke gebraucht werden (ebd.). Am Rande der Wachstumszone wird auf den nächsten Expansionsimpuls gewartet und vorerst nichts mehr zur Sanierung der alten Gebäude beigetragen (ebd.: 116). Diese Zurückhaltung bei Investitionen löst eine Abwärtsspirale aus, weil dadurch die Gebäudesubstanz zu verfallen droht und die Preise für Mieten in diesem Bereich zurückgehen (ebd.). Als weitere Folge siedeln sich hier Zuwanderer, Randgruppen und vereinzelt Unternehmen an, die zu wenig Kapital haben, um sich an einem besseren Standort in der Stadt niederzulassen (vgl. FASSMANN 2009³: 131). Der Hauptgrund für die fehlenden Sanierungen dieser Gebäude ist, dass die

Besitzer und Investoren auf den nächsten Wachstumsschub warten, der ihnen durch eine Nutzungsänderung höhere Gewinne und Grundrenten bringen könnte (vgl. FASSMANN 2009³: 131; HOLZ 1994: 25). Die Stadtgebiete, v.a. die einzelnen Zonen, sind demnach oft mit einem Wandel ihrer Struktur konfrontiert (vgl. PRIEBS 2019: 62). Demgegenüber merkt aber FASSMANN (vgl. 2009³: 131) an, dass sich bei einer Ausdehnung der Stadt die einzelnen Zonen mitverschieben, wodurch aber die Struktur erhalten bleiben würde. Deshalb gibt HEINEBERG (vgl. 2014⁴: 114) zu bedenken, dass das Ringmodell ein Modell ist, das auch prozesshafte Stadtentwicklungstendenzen aufzeigt (vgl. PRIEBS 2019: 61). Dem widerspricht HOLZ (vgl. 1994), weil für ihn die „statische Betrachtungsweise“ (HOLZ 1994: 26) eher im Vordergrund steht als die Veränderungen und Entwicklungsprozesse. Als Zusammenführung dieser zwei gegensätzlichen Standpunkte kann die Meinung von FASSMANN (vgl. 2009³) gesehen werden. Für ihn ist das Ringmodell „(...) sowohl ein statisches Stadtstrukturmodell als auch ein dynamisches Stadtentwicklungsmodell (...)“ (FASSMANN 2009³: 131). Ein Merkmal, das sofort auffällt und teilweise Kritik hervorruft, ist, dass die Stadt im Modell nur einen Mittelpunkt hat und keine anderen Stadtzentren eingezeichnet sind (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 116). Der Soziologe BURGESS war sich bei der Erstellung seines Modells wohl bewusst, dass es Kritik geben werde, deshalb hat er sich dazu geäußert und betont, dass sein Ringmodell ausschließlich als idealtypisches Modell betrachtet werden soll (vgl. BURGESS 1967: 49; HOLZ 1994: 29).

HOYT, ein Schüler von BURGESS hat die Theorie von BURGESS als Ausgangspunkt für sein Sektorenmodell genommen (vgl. HOLZ 1994: 26; PRIEBS 2019: 63). Allerdings entwickelte er ein „sozialräumliches Stadtmodell“ (HEINEBERG 2017⁵: 117), das hauptsächlich Wohngebiete der Bewohner darstellt, die zur oberen Mittelschicht bzw. zur Oberschicht gehören (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117). Abbildung 3 stellt das Sektorenmodell dar:

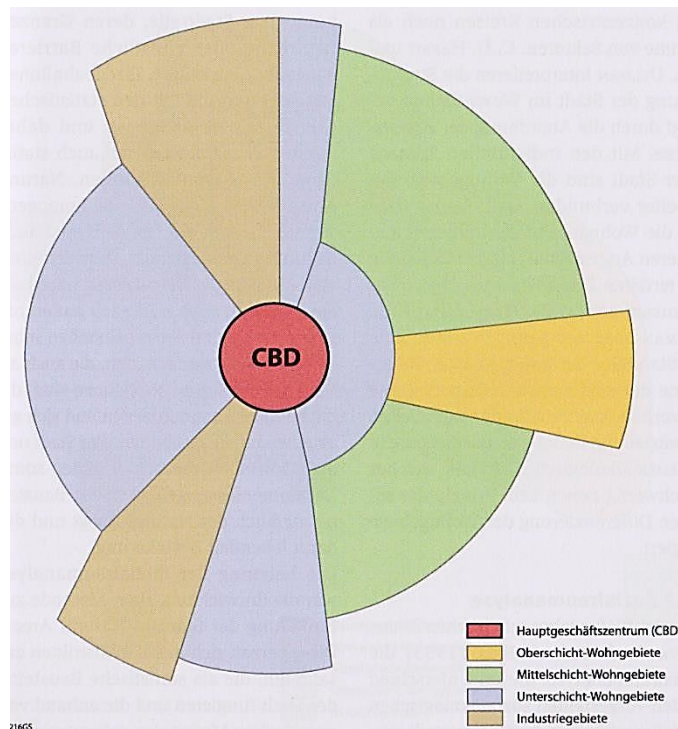


Abbildung 3 Sektorenmodell nach Hoyt; Quelle: FASSMANN 2009³: 133

Im Gegensatz zum Ringmodell dehnen sich in diesem Fall die statushöheren Wohngebiete nach Sektoren aus, wobei drei Faktoren ausschlaggebend sind, erstens die Lage entlang von Hauptverkehrsachsen, zweitens die Verfügbarkeit von unbebautem Land und drittens das Andocken an Wohngebiete derselben sozialen Schicht (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117). Als Kritik am Ringmodell von BURGESS weist HOYT darauf hin, dass die Mittel- und Oberschicht sich weder in der Nähe von Industriegebieten noch in Nachbarschaft zu Wohngebieten der Arbeiter ansiedeln möchte, sondern in den freien Flächen bzw. Sektoren dazwischen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117). Gleichzeitig tendieren sie, sich auch in Richtung peripherer Standorte niederzulassen, dieses Phänomen würde eine Gemeinsamkeit mit dem Ringmodell von BURGESS darstellen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117; PRIEBIS 2019: 63). Im Sektorenmodell wird die Entwicklung der Stadt vor allem aufgrund der Lage der Hauptverkehrsverbindungen initiiert und dadurch, dass die statushöheren Bevölkerungsschichten ihren Wohnstandort wechseln (vgl. FRIEDRICHS 1983³: 108; HEINEBERG 2017⁵: 117). Ähnlich wie BURGESS geht auch HOYT davon aus, dass der soziale Status der Wohnbevölkerung im Zentrum am niedrigsten ist und in Richtung Peripherie zunimmt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117). Das Sektorenmodell zeigt, dass man den Mietpreis als Instrument zur Erklärung der räumlichen Verteilung der Wohnbevölkerung verwenden kann, allerdings wird kritisiert, dass der Fokus ausschließlich auf der Wohnbevölkerung liegt und andere wirtschaftliche Themen

unberücksichtigt bleiben (vgl. HOLZ 1994: 27). Im Ringmodell gibt es zahlreiche Verdrängungsprozesse, im Sektorenmodell kommt es jedoch zu Filtereffekten (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117; HOLZ 1994: 27). Wenn sich die Qualität eines Wohngebietes beispielsweise durch Verkehrsinfrastruktur ändert, dann ist es für die sozialen Oberschichten relativ leicht möglich, ihren Wohnstandort zu wechseln, weil sie genügend Geld zur Verfügung haben. In die freigewordenen Wohngebiete wird die Bevölkerungsschicht nachfolgen, die ihnen vom Status her am nächsten folgt. (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 117) Aufgrund dieses Filtering-Prozesses kann dieses Modell als dynamisches Stadtentwicklungsmodell angesehen werden (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 118; HOLZ 1994: 28). Außerdem gibt es zwischen dem Ringmodell von Burgess und dem Sektorenmodell von HOYT eine weitere Gemeinsamkeit, in beiden Fällen ist ein einflussreiches Zentrum in der Mitte eingezeichnet; diese Tatsache wird aber auch kritisch hinterfragt, weil andere, kleinere Stadtzentren unberücksichtigt bleiben (vgl. HOLZ 1994: 28-29; HEINEBERG 2017⁵: 118; PRIEBIS 2019: 63).

Das dritte Modell der Chicagoer Schule ist das Mehrkerne-Modell von HARRIS und ULLMAN, welches in Abbildung 4 dargestellt ist.

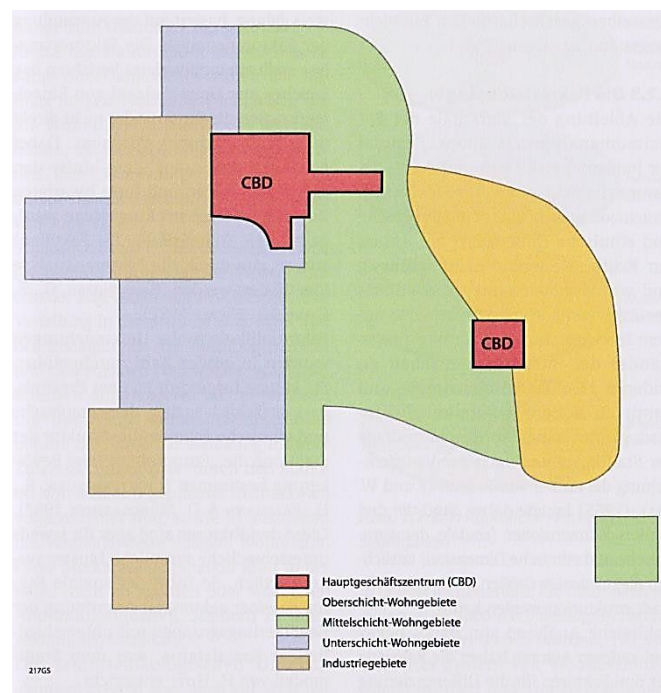


Abbildung 4 Mehrkerne-Modell nach Harris und Ullman; Quelle:
FASSMANN 2009³: 135

Dieses betrachtet „die zentralörtlichen Funktionen einer Stadt“ (HEINEBERG 2017⁵: 118) und stellt einen Zusammenhang zwischen den Standorten der Arbeitsplätze und den Wohngebieten dar, im Speziellen die Verbindung zwischen den Bereichen Wohnen und Arbeiten in der

Industrie sowie zwischen den Wohnstandorten der oberen Sozialschichten und den Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich (vgl. FASSMANN 2009³: 134). Die räumliche Lokalisation der Arbeitsplätze ist in diesem Modell sehr wichtig, weil diese Orte wichtige Impulsgeber für die Entwicklung der Stadt darstellen (vgl. FASSMANN 2009³: 134; HEINEBERG 2017⁵: 118). Anhand dieser Eigenschaft lässt sich schließen, dass unterschiedliche Arbeitsstandorte über die Stadt verteilt existieren und es folglich mehrere Zentren innerhalb einer Stadt gibt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 118; PRIEBS 2019: 63; HOLZ 1994: 28). Genau diese Hypothese liegt dem Mehrkerne-Modell zugrunde, weil bei einem Wachstum der Stadt nicht nur das Zentrum, also der Kern, wächst, sondern weil sich daraus auch mehrere Zentren bzw. Kerne bilden, dementsprechend spezialisieren sich diese Stadtkerne (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 118; PRIEBS 2019: 63; HOLZ 1994: 28). So können sich mehrere einzelne, sogenannte Subzentren bilden, wodurch beispielsweise in einem zentrumsfernen Wohngebiet der Einzelhandel versucht, die Versorgung für die lokale Bevölkerung zu gewährleisten und sich dementsprechend vergrößert (vgl. HOLZ 1994: 28). Daraus ableitend kann man sagen, dass Standorte in der Stadt, die durch ihre Funktionen oder Qualität eine hohe Attraktivität aufweisen, zu Zentren bzw. Kernen werden können (vgl. HOLZ 1994: 29). Der dominierende Kern einer Stadt wird der Central Business District sein, zusätzlich können aber auch Geschäftsgebäude, Einkaufsmöglichkeiten und kulturelle Einrichtungen zu Zentren werden (vgl. PRIEBS 2019: 63). Es wird auch als Stadtstrukturmodell gesehen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 118). Kritische Anmerkungen wurden auch für dieses Mehrkerne-Modell vorgebracht. Der Begriff „Kern“ wurde nicht eindeutig definiert, so werden verschiedene Auslegungen gemacht; während HEINEBERG (2017⁵: 118) die Kerne im Modell als „Gebiete verschiedener Nutzung“ sieht, werden sie von PRIEBS (2019: 63) hauptsächlich als „Arbeitsplatzschwerpunkt“ definiert und von HOLZ (1994: 28) als „Kristallisationskerne für agglomerative Erscheinungen“. Trotz dieser Schwäche wurde diesem Modell dennoch zugesprochen, dass es im Vergleich zu dem Ringmodell und Sektorenmodell der Wirklichkeit am nächsten kommt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 118; PRIEBS 2019: 63).

Nichtsdestotrotz lässt sich für alle drei Modelle zusammenfassen, dass es ganz bestimmte räumliche als auch thematische Einschränkungen gibt. Auf der räumlichen Ebene liegt der Fokus auf den Gebäuden und auf der Verwaltung in der Stadt, während es thematisch betrachtet um soziale und ökonomische Themen sowie deren unterschiedliche Ausbreitung im Raum geht (vgl. PRIEBS 2019: 64). Die Modelle konzentrieren sich vor allem auf das Gebiet innerhalb der

Stadtgrenze, jedoch wird in allen Fällen auch das Umland mitberücksichtigt (ebd.). Bezüglich der Anwendbarkeit dieser drei Modelle auf Städte weltweit gibt es differenzierte Auffassungen. HEINEBERG (2017⁵: 118) betont, dass die aus der sozialökologischen Forschungsdisziplin stammenden Modelle der Stadtentwicklung und Stadtstruktur speziell für „kapitalistische[n] Staaten mit freier Marktwirtschaft“ (HEINEBERG 2017⁵: 118) entwickelt wurden und für solche Städte der Erklärungsgehalt am größten ist. Es hat sich herausgestellt, dass oftmals nicht die Modelle in ihrer Reinform zur Anwendung kommen, sondern dass sie sich gegenseitig ergänzen und deshalb eine Mischform mit Elementen aus allen drei Modellen den höchsten Erklärungswert bietet (vgl. HOLZ 1994: 29). Diese Verbindung ist es auch, die zur Grundlage für die Erstellung der kulturräumsspezifischen Stadttypen wurde (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 120).

Dem kulturgenetischen Ansatz wird jedoch oft Widerstand entgegengebracht, weil er nicht angewendet werden sollte, ohne ihn zu hinterfragen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 18; 282; FASSMANN 2009³: 20). WIRTH (vgl. 1975) hat bei seinen Untersuchungen von verschiedenen Stadttypen festgestellt, dass sich grundsätzlich gewisse Hauptmerkmale in verschiedenen kulturräumlichen Städtetypen finden lassen, meist nur mit anderen Bezeichnungen (vgl. ZEHNER 2001: 54). Ein Beispiel bildet das Paar Hauptmoschee – Kathedrale, beide stehen als religiöses Zentrum in der Mitte der Stadt, allerdings ihrer jeweiligen kulturellen Ausprägung angepasst (vgl. ZEHNER 2001: 54). Diese Sichtweise unterstützt ZEHNER (2001: 55), indem er aufzeigt, dass unterschiedliche Erscheinungsformen der Städte in Kulturräumen „(...) eher gradueller als struktureller Art (...)“ (ZEHNER 2001: 55) seien. Gerade durch die Globalisierung und der damit in Zusammenhang stehenden Deregulierung der Wirtschaft geschieht viel Austausch zwischen den Kulturen und es kommt zu einer Verwestlichung und einer dementsprechenden Angleichung der Städte weltweit (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 328). Die Kultur als Einflussfaktor nimmt besonders bei der Entwicklung von Metropolen und sehr großen Städten ab, lediglich bleiben kulturelle Besonderheiten an architektonischen Elementen erhalten. (vgl. ZEHNER 2001: 55) Angeblich sind nur noch die Zentren der Städte bzw. die Altstädte Orte, an denen sich kulturell bedingte Unterschiede erahnen lassen, wenn diese durch zunehmende Verbauung nicht auch schon überprägt worden sind (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 328).

3.2. Räumliche Ausbreitung des orientalischen Stadttyps

Einerseits wird von der orientalischen Stadt gesprochen und andererseits von der islamisch-orientalischen Stadt. Worauf sich diese beiden Begriffe stützen und wie sie räumlich zugeordnet werden können, wird im folgenden Kapitel erklärt. Im ersten Schritt wird von der Annahme ausgegangen, dass ein eigenständiger orientalischer Stadttypus überhaupt existent ist. WIRTH (vgl. 2002³) liefert dazu einige Anmerkungen. Er kommt zum Schluss, dass es „(...) einen kulturraumspezifischen Spezialtyp von Stadt (...)“ (WIRTH 2002³: 7) im Orient gibt. EHLERS (vgl. 1993) hingegen kann dieser Meinung nicht ganz folgen, denn für ihn ist die orientalische Stadt eher ein Mythos. Am ehesten kann er der Annahme noch zustimmen, dass es eventuell bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, also vor Beginn des Einflusses der westlichen Welt, eine eigene orientalische Sonderform von Städten gegeben hat (vgl. EHLERS 1993: 35). Danach haben sich für EHLERS (1993: 35) die Städte im Orient zu unterschiedlich weiterentwickelt als dass man noch von der „orientalischen Stadt“ sprechen könnte. Diese beiden Feststellungen deuten darauf hin, dass es einen orientalischen Stadttypus gibt, dieser aber nur für eine gewisse Zeitspanne in der Vergangenheit Gültigkeit besessen haben dürfte.

Für die weiteren Ausführungen in dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass es die orientalische Stadt als eigene Form gab bzw. gibt. Ob es die orientalische Stadt nur in der Vergangenheit gab oder ob man auch in jüngerer Zeit noch diesen Stadttypus finden kann, wird in dieser Arbeit anhand von den beiden Fallbeispielen näher diskutiert. Der Fokus dieses Kapitels liegt auf der räumlichen Zuordnung. Allgemein spricht WIRTH (vgl. 2002³: 11) vom Orient und meint damit die Region Nordafrika und Vorderasien. Eigentlich gibt es für WIRTH (vgl. 1970) in der genannten Region zwei übereinandergelegte Kulturkreise, einerseits den Orient und andererseits den Einflussbereich des Islam (vgl. ZEHNER 2001: 174). Der Orient als Regionsbezeichnung beschreibt das Gebiet, in dem die Hochkulturen ihren Ursprung hatten, dieses stellt somit die Grundlage dar (vgl. ZEHNER 2001: 174 EHLERS 1990b: 8; WIRTH 1970: 259f.). Als zweite Schicht darüber liegt der sogenannte „islamische Orient“ (ZEHNER 2001: 174), diese Bezeichnung bezieht sich auf die Gegenden, die vom Islam kulturell und geschichtlich geprägt worden sind (vgl. ZEHNER 2001: 175). Für diesen „Kulturraum islamischer Orient“ (ZEHNER 2001: 175) liefert WIRTH (1970: 259f.) eine genaue Auflistung der dazugehörenden Staaten: Marokko, Algerien, Tunesien, Libyen, Ägypten, die Staaten der Arabischen Halbinsel, Jordanien, Libanon, Syrien, Irak, Türkei, Iran und Afghanistan. Diese Länder beziehen sich nur auf den islamischen Orient, denn das Einflussgebiet des Islam geht

weit darüber hinaus (vgl. ZEHNER 2001: 175). Gleichzeitig wird von Seiten ZEHNERS (vgl. 2001: 175) betont, dass man solche Einteilungen nicht übernehmen soll ohne sie zu hinterfragen, weil sie oft formal getroffen worden sind. Weiters führt er aus, dass der Orient von Marokko bis Afghanistan reicht, darin inkludiert sind die Maghreb-Staaten im Westen, die Maschrek-Staaten im Osten und Gebiete der Türkei, des Irans und Afghanistans (vgl. WIRTH 2002³: 459). Eine ähnliche Meinung vertritt HOFMEISTER (vgl. 1996³), für ihn stellt der Orient eine zusammenhängende Region dar, die das „Hauptverbreitungsgebiet des Islam“ (HOFMEISTER 1996³: 96) ist. Dabei beginnt er, gleich wie WIRTH (vgl. 1970), im Westen in Marokko, schließt aber im Osten zusätzlich noch Pakistan mit ein (vgl. HOFMEISTER 1996³: 96).

In der englischsprachigen Literatur wird unter anderem die Bezeichnung „Greater Middle East“ für den deutschsprachigen Begriff „Orient“ verwendet (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 297).



Abbildung 5 Die Region Greater Middle East; Quelle: ZEIGLER und STEWART 2008: 296

Wie bei den vorigen Eingrenzungen, ist auch hier Marokko das westlichste Land, gleichzeitig gibt es am östlichen Ende wiederum eine andere Abgrenzungsvariante, welche diesmal der Staat Kasachstan darstellt (ebd.: 298) Wie in Abbildung 5 zu sehen ist, sind bei dieser Einteilung Afghanistan und Pakistan nicht inkludiert. Für dieses Gebiet gibt es hauptsächlich zwei verbindende Elemente, einerseits sind es geographische Gegebenheiten und andererseits ist es die historische Entwicklung, die durch islamische Herrscher und ihren Einfluss auf die Region gekennzeichnet ist (ebd.). Genauso wie bei den deutschsprachigen Abgrenzungen wird auch hier dem Islam ein einheitsstiftendes Merkmal gegeben (ebd.).

Zusätzlich zum religiösen Hintergrund ist ein weiterer Faktor von Bedeutung. Im Gebiet des Orients, von Nordafrika bis zum Nahen Osten, liegt der Ursprung der Stadt an sich, in

Mesopotamien, dem heutigen Irak, und dem Nildelta wurden die ersten städtischen Siedlungen gegründet, so lassen sich dort die ältesten Städte der Menschheitsgeschichte finden (vgl. BONINE 1983: 281f.). Dass der Ursprung der Stadt und des städtischen Lebens im Orient liegt, darüber sind sich die Forscher einig. Im Gegensatz zu der räumlichen Übereinstimmung werden allerdings große Unterschiede in der zeitlichen Datierung spürbar und es gibt unterschiedliche Jahresangaben, die teilweise um Jahrhunderte bzw. sogar Jahrtausende variieren. BÄHR und JÜRGENS (vgl. 2009: 69) sprechen davon, dass die ersten Stadtgründungen 10 000 Jahre zurückliegen, das heißt, vom 21. Jahrhundert betrachtet wäre damit das achte Jahrtausend vor Christus gemeint. Bei ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008: 298) kommt die Angabe des fünften Jahrtausends vor Christus vor. Hingegen gibt WIRTH (vgl. 1997: 5f) für die Datierung der ersten Städte 3500 vor Christus an. In die gleiche Zeit fallen jene zeitlichen Einordnungen von BÄHR und JÜRGENS (vgl. 2009: 74) sowie von EHLERS (vgl. 1990b: 127), die alle das vierte Jahrtausend vor Christus als Beginn der Städte postulieren.

Die ersten Orte, die als Städte bezeichnet wurden, liegen in Mesopotamien und haben den Namen Ur und Uruk (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 298). Die beiden Autoren, ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008: 298), weisen dabei auch vorsichtig auf einen möglichen Zusammenhang zwischen dem Städtenamen Ur und dem Wort „urban“ hin, wobei die Vorsilbe „ur-“ eventuell auf den Namen der ersten Städte zurückzuführen ist. Ausschlaggebend dafür, dass diese Siedlungen als Städte bezeichnet werden, waren nicht so sehr die Größe und ihre Zahl der Bewohner, sondern ihre Eigenschaften auf ökonomischer und sozialer Ebene, genauer gesagt ihre Gesellschaft, die durch Arbeitsteilung und verschiedene Hierarchiestufen gekennzeichnet war, und ihr politisches, religiöses und ökonomisches Zentrum (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 223). Gleichzeitig werden, wie bereits erwähnt, die Regionen Mesopotamien und das Nil-Delta auch als Ursprungsorte der bekannten Hochkulturen gesehen (vgl. BONINE 1983: 281f.). Die Dominanz des städtischen Lebens hat sich bis in die Gegenwart erhalten, dies wird deutlich sichtbar an der Vielzahl der Städte sowie an der Größe der Städte in dieser Region, weil darunter auch zahlreiche Millionenstädte zu finden sind (ebd.: 281). Die dominierende Stadt in der Region in Bezug auf die Größe scheint eindeutig Kairo zu sein, daran anschließend folgen Teheran, Bagdad und Istanbul (ebd.). Dementsprechend hoch ist auch der Grad der Verstädterung, dieser liegt bei rund 50%, wobei sich seit der Mitte des 20. Jahrhunderts die Zahl der Bevölkerung, die in Städten lebt, verdoppelt hat (ebd.). Sieben Länder im Orient gelten bereits als urbanisiert bzw. städtisch, weil mehr als die Hälfte ihrer Einwohner in Städten lebt (ebd.). Da die Untersuchungen von BONINE (vgl. 1983) rund 40 Jahre zurückliegen, darf

angenommen werden, dass sich die Zahlen, insbesondere der Grad der Verstädterung, weiter erhöht haben.

Darüber hinaus wird an dieser Stelle noch auf die sprachlichen Begrifflichkeiten eingegangen, weil auch die Begriffe „islamisch-orientalische Stadt“ und „islamische Stadt“ in der Literatur verwendet werden. WIRTH (vgl. 2002³: 462) gebraucht die Bezeichnung islamisch-orientalische Stadt ausschließlich für Städte, die im Norden Afrikas und in Vorderasien liegen und einen Bazar aufweisen können. Die Bezeichnung als islamische Stadt verweigert WIRTH (vgl. 2002³: 521), weil dieser Begriff für ihn suggeriert, der Islam hätte die Städte im Orient geformt und wäre verantwortlich für die Stadtentwicklung gewesen, was aber eindeutig nicht stimmt, weil die meisten Städte in der altorientalischen Zeit entstanden sind und deshalb bereits vor der Ausbreitung des Islam ihre charakteristischen Merkmale besessen haben. Auch CAHEN (vgl. 1958: 75f.) lehnt die Bezeichnung islamische Stadt ab, weil die altorientalischen Städte zu Zeiten des Osmanischen Reiches und des Reiches der Safawiden weit entwickelt waren und über die Region hinweg typische Merkmale aufwiesen (vgl. WIRTH 2002³: 516). Für WIRTH (vgl. 2002³: 516) bleibt jedenfalls die Frage unbeantwortet, ob einige dieser städtischen Charakteristika dem Islam als Initiator zugeordnet werden können. So dürfte nicht so sehr die Bezeichnung der Städte als islamisch zutreffend sein, sondern vielmehr die Bezeichnung der Stadtbevölkerung als islamisch geeigneter sein. Es ist erstaunlich, dass erst ein halbes Jahrtausend nach der Ausbreitung des Islam, im 11. und 12. Jahrhundert, die Mehrheit der Einwohner in den Städten zum islamischen Glauben übergetreten sind und dass man ab diesem Zeitpunkt erst von einer mehrheitlichen islamischen Gesellschaft in den Städten sprechen konnte (vgl. BONINE 1983: 283). Aus dieser Erkenntnis lässt sich ableiten, dass der Begriff islamische Stadt nicht ideal ist, weil außerdem die altorientalische Stadtstruktur weiter erhalten blieb und sich die städtische Bevölkerung erst im Laufe der Zeit als islamisch bezeichnet hat. Die andere Bezeichnung „islamisch-orientalische Stadt“, die beide Aspekte beinhaltet, dürfte sich nicht auf räumliche, sondern auf zeitliche Kriterien berufen, so bezieht sie sich auf den Zeitraum nachdem der Islam als Religion entstanden ist und sich ausgebreitet hat (vgl. WIRTH 2002³: 516). Die neue Religion ist im 7. Jahrhundert nach Christus auf der Arabischen Halbinsel entstanden und hat sich schrittweise nach Nordafrika und in den Nahen Osten ausgebreitet (vgl. BONINE 1983: 283). In den ersten Jahrhunderten wurden zahlreiche Städte bzw. Stadtteile gegründet, allerdings nicht an einem neuen Standort, sondern genauer gesagt wurden eigene islamische und arabische Siedlungen entweder in der Nähe bereits existierender Städte oder innerhalb von Städten errichtet. (ebd.: 283f.). Die Bezeichnung für Städte vor dem Aufkommen

des Islam ist altorientalistisch (vgl. WIRTH 2002³: 516). Wie PFÄLZNER (vgl. 1997: 75) anmerkt, gab es nicht einen idealtypischen altorientalistischen Städtetypus, weil es viele Unterschiede zwischen den damaligen Stadtgebieten gab, beispielweise auch aufgrund von historischen Entwicklungen zwischen dem vierten und dem ersten Jahrtausend vor Christi Geburt. Deshalb wird vorgeschlagen, von „Städten des Alten Orients“ (PFÄLZNER 1997: 75) zu sprechen.

In der englischsprachigen Literatur steht der Begriff „Middle Eastern City“ im Mittelpunkt, welcher als vorindustrieller Stadttypus bezeichnet wird, der zwar viele altorientalistische, islamische sowie modern-westliche Entwicklungen durchgemacht hat, aber dennoch eine Eigenständigkeit und Kontinuität aufweist (vgl. BONINE 1983: 283). Ähnlich wie im deutschsprachigen Raum mit dem Begriff „islamische Stadt“ gibt es auch hier den äquivalenten Begriff „Islamic City“, der sich auf die Stadtentwicklung ab der Ausbreitung des Islam bezieht (ebd.: 284). Diese Bezeichnung unterstreicht die Bedeutung des Islam für die Städte, weil der Islam als eine städtische Religion gesehen werden kann. Diese Behauptung ist darin begründet, dass ein gläubiger Moslem nur innerhalb der Stadt den Glauben so praktizieren kann, wie es der Koran und andere Glaubenslehren vorgeben (ebd.). Die Religion des Islam hat sich seit dem 7. Jahrhundert zu einer Macht entwickelt, die alle Bereiche des Lebens der Menschen ordnet, politische Vorgaben macht und das wirtschaftliche Handeln steuert (ebd.). Allerdings fasst BONINE (vgl. 1983: 284-287) zusammen, dass der Islam als Religion nicht der einzige Faktor war, der die Städte im Orient geprägt hat. Vielmehr betont BONINE (vgl. 1983: 284-285), dass die Entwicklung der Städte im Orient nicht so sehr aus religiöser Sicht betrachtet werden sollte, sondern aus historischer Sicht, bei der sich verschiedene Phasen abgewechselt haben; so weisen diese Städte eine jahrtausendlange Entwicklungsgeschichte auf und sind somit das Ergebnis von unterschiedlichen Einflüssen. Folglich wird empfohlen, mit „Middle Eastern Cities“ nicht islamische Städte zu sehen, sondern sich dabei auf die Städte zu beziehen, die zu unterschiedlichen Zeiten verschiedenen Einflüssen ausgesetzt waren, wobei der Islam als Religion einen von mehreren Gründen darstellt (ebd.: 287).

In der weiteren Diplomarbeit wird aus zwei Gründen vor allem auf die Bezeichnung „orientalistische Stadt“ zurückgegriffen, weil diese die allgemeinere Variante ist und weil damit sowohl die altorientalistischen als auch islamischen Elemente der Städte gemeint sind. Gleichzeitig bleibt aber dennoch eine gewisse Unsicherheit aufrecht, ob die orientalistische Stadt als Name nur für einen gewissen Zeitabschnitt in der Vergangenheit gegolten hat oder ob man auch noch im post-modernen 21. Jahrhundert von dieser Klassifikation Gebrauch machen kann (vgl. MEYER F. 2003: 73).

3.3. Charakteristika der orientalischen Stadt

Die orientalischen Städte weisen zahlreiche Merkmale und Besonderheiten auf. In diesem Kapitel werden die wichtigsten Elemente, die die orientalischen Städte gemeinsam haben, behandelt. Im ersten Schritt werden diese beschrieben und ihre Funktionen erklärt. Im zweiten Teil werden verschiedene Modelle der orientalischen Stadt präsentiert, die diese Merkmale und Funktionen in einen räumlichen Zusammenhang bringen.

In der orientalischen Stadt haben Privatheit und Privatsphäre einen sehr hohen Stellenwert, der auch auf städtischer Ebene in Bezug auf Architektur und Stadtstruktur zu erkennen ist. Wie wichtig Privatheit in der orientalischen Stadt ist, zeigt sich unter anderem darin, dass WIRTH (vgl. 2002³: 332f.) mehrmals darauf hinweist, demzufolge wird Privatheit sogar als „Grundkategorie städtischen Lebens“ (WIRTH 2002³: 332) bezeichnet. Er meint damit nicht nur das Leben in der Stadt, sondern auch die zwischenmenschliche Ebene, weil das Private auch „(...) als das dominante Grundprinzip sozialer Interaktionen (...)“ (WIRTH 2002³: 525) gilt. Teilweise wird sogar der Superlativ eingesetzt, um eine Verbindung von Privatheit und orientalischer Stadt herzustellen, etwa wenn BÄHR und JÜRGENS (2009: 225) davon sprechen, es sei „das wichtigste und auffallendste Kennzeichen der orientalischen Stadt“. Auf dieses Merkmal orientalischer Städte wird auch von F. MEYER (vgl. 2003: 73) hingewiesen, der diese Privatheit in scharfem Kontrast zum öffentlichen Leben in abendländischen, europäischen Städten sieht. Diese nach innen gekehrte Lebensweise soll vor allem als Schutz für die Familie und im Speziellen für die islamischen Frauen dienen (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 319; BONINE 1983: 284).

Deutlich sichtbar wird der Aspekt der Privatheit an drei Merkmalen der orientalischen Stadt, dem Sackgassengrundriss, der Anordnung der Wohnquartiere und der Architektur der Gebäude. Ein ganz typischer Baustil in der orientalischen Stadt ist das Innenhofhaus. Dieser Gebäudetyp ist in den meisten Fällen ebenerdig oder hat einen Stock (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 225), bei ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008: 316) ist die Rede, dass auch drei Stöcke üblich waren. Die Privatheit wird dadurch erzeugt, dass diese Häuser auf der Straßenseite keine Fenster haben und die Wände nach außen abweisend wirken (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 225; WIRTH 2002³: 518). In der Mitte befindet sich ein nicht überdachter Innenhof, um diesen herum ist das Haus angelegt, dadurch ist das Haus von innen, von der Hofseite, offen zugänglich (vgl. WIRTH 2002³: 518; vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 319; BONINE 1983: 284). Wie Abbildung 6 zeigt, findet man auf der Straßenseite genau das Gegenteil, der Eingangsbereich ist mit verwinkelten

Gängen und manchmal in einer L-Form so gebaut, dass von der Außenseite niemand direkt in das Haus hineinblicken kann (vgl. WIRTH 2002³: 518; BONINE 1983: 284).

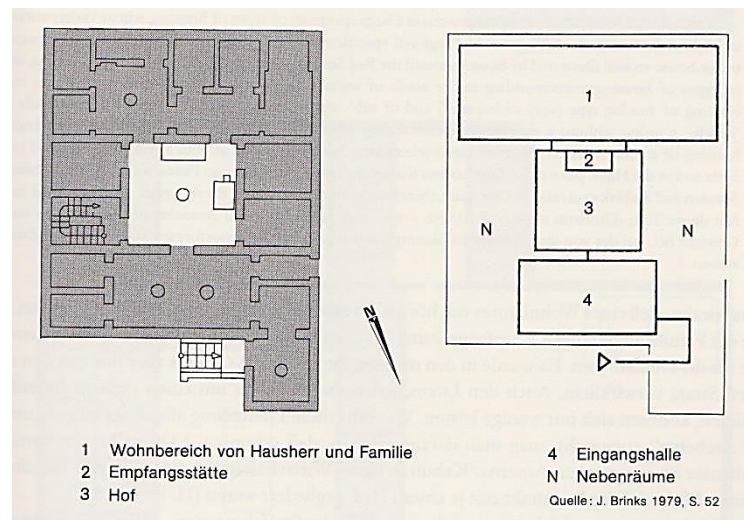


Abbildung 6 Grundriss eines Innenhofhauses; Quelle: WIRTH 2002³: 369

Meistens dürfte es ohnehin nur die eigene Familie gewesen sein, die sich innerhalb des Hauses aufhielt, da man keine fremden Blicke in das Haus gewähren ließ, schafften es auch fremde Personen nicht weit in das Haus hinein (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 319). Für Gäste waren spezielle Teile des Hauses reserviert (vgl. BONINE 1983: 284). Von außen betrachtet ist das Erkennungsmerkmal bei diesen Häusern nur eine kahle Wand und eine Tür, sodass der Innen- und Außenbereich der Häuser strikt getrennt sind (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 319). Falls die Innenhofhäuser doch mit Fenstern ausgestattet sind, dann sind sie in einem der oberen Stockwerke platziert und zusätzlich mit einem Gitter aus Holz versehen, damit es für die vorbeigehenden Menschen unmöglich wird, in das Wohnhaus hineinsehen zu können (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 319). WIRTH (vgl. 2002³: 518f.) betont in seinen Untersuchungen, dass das Innenhofhaus bereits in der altorientalischen Zeit existiert hat. Aus dem vierten Jahrtausend ist das sogenannte Hürdenhaus bekannt, was zur Erkenntnis beiträgt, dass es die Trennung von öffentlichem und privatem Leben bereits vor dem Erscheinen des Islam gegeben hat (ebd.).

Für WIRTH (vgl. 2002³: 332f.) bedeutet die Privatheit auch, dass das alltägliche Leben, die sozialen Kontakte und Treffen vor allem in einem engen Radius stattfinden, das trifft einerseits auf die eigene Familie, Verwandtschaft und Bekanntschaft zu, und andererseits auf die räumliche Nähe zu Bezugspersonen, die entweder im selben Haus, in einem Haus nebenan oder in derselben Gasse und somit im selben Stadtviertel leben. Dadurch gibt es eine intensive Verbindung eines Mitglieds der Familie zum Beziehungsnetz der Großfamilie (vgl. MEYER F.

2003: 71). Die Bedeutung der Familie in der orientalischen Stadt wird ebenso von ESCHER (vgl. 1991: 261) unterstrichen, der den Bezug auch auf die Blutsgemeinschaft und auf die sogenannte „Schicksalsgemeinschaft“ (ESCHER 1991: 261) ausweitet und als Bezeichnung für das größere Verständnis von Familie den Begriff „Haus-Familie“ (ESCHER 1991: 261) eingeführt hat. Diese charakteristische Struktur in der Gesellschaft ist laut RENGIER (vgl. 1991: 201) bereits im ersten Jahrtausend vor Christus vorhanden, als familiäre Netzwerke sich politische Ämter aufteilten und in unmittelbarer Nähe zueinander ihre Wohnstätten hatten. Die räumliche Konzentration von Familienverbänden ist dadurch entstanden, indem der Sohn der Familie sein eigenes Wohnhaus direkt neben dem Haus seines Vaters baute (vgl. GANGLER 1994: 8). Diese Vorgehensweise hatte zwei Auswirkungen, einerseits entstanden auf diese Weise Wohnquartiere und Stadtteile mit Bewohnern gleicher Abstammung und andererseits wurde dadurch die Siedlungsdichte erhöht (vgl. GANGLER 1994: 8).

Die nächstgrößere Einheit nach dem Innenhofhaus sind die Wohnquartiere. Diese Quartiere liegen um das Stadtzentrum herum und jedes Wohnquartier weist in seiner Struktur eine einheitliche Bevölkerung auf, sodass die Wohngebiete strikt nach religiöser und ethnischer Zugehörigkeit getrennt sind (vgl. ZEHNER 2001: 176; BONINE 1983: 284). So gibt es beispielsweise eigene Quartiere für „Sunniten, Schiiten, Christen, Juden, Berber, Armenier“ (ZEHNER 2001: 176) und zusätzlich für „Türken, Perser, Griechen“ (HOFMEISTER 1996³: 99). Außerdem kann die Trennung durch nationale und sprachliche Zugehörigkeit stattfinden (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 225). Auffallend ist jedoch, dass die soziale Schichtzugehörigkeit des Einzelnen bei der Quartierseinteilung keine Rolle spielt, so leben in einem Viertel wohlhabende und arme Menschen nebeneinander (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 320). Diese Beobachtung der sozialen Durchmischung hat auch BONINE (vgl. 1983: 287) gemacht. Diese Ungleichheit wird vermutlich innerhalb des Viertels von einem starken familiären Netzwerk aufgefangen und ausgeglichen. Jedes Wohnquartier hat seine Eigenständigkeit, das bedeutet, dass es eindeutig abgrenzbar ist zu anderen Quartieren, teilweise sogar mit einer Mauer oder Toren, die verschlossen werden konnten (vgl. HOFMEISTER 1996³: 98; BÄHR und JÜRGENS 2009: 225; ZEIGLER und STEWART 2008: 320). Die Abgeschlossenheit der Wohnquartiere soll als Schutz dienen, damit verhindert wird, dass feindliche Gruppen zu nahe an die Wohngebäude gelangen, und darüber hinaus, dass Auseinandersetzungen innerhalb der Stadt rasch eingedämmt werden können und sich nicht großflächig verbreiten (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 225). Die Gefahren, die von der Stadt ausgingen, waren hauptsächlich

„Aufruhr, Aufstände in der Stadt, Meuterei und Plünderei“ (WIRTH 2002³: 520) sowie „Mord und Brandschatzung“ (WIRTH 2002³: 520). Die schützende Eigenschaft der Wohnquartiere war bereits in der altorientalischen Zeit vorhanden und wurde nach der islamischen Ausbreitung fortgesetzt (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 225). Nicht ganz so eindeutig sieht es WIRTH (vgl. 2002³: 519), für ihn gibt es zwar Hinweise, dass die Quartierstrennung altorientalisch sein dürfte und bereits im ersten Jahrhundert vor Christus bestanden hat, allerdings fehlen für ihn noch eindeutige Beweise. Jedes Wohnquartier hat ein eigenes kleines Zentrum mit dazugehörigen Einrichtungen, die auf die jeweilige Bevölkerungsgruppe angepasst sind, so beherbergt es zum Beispiel einen religiösen Mittelpunkt mit einer Moschee oder einem Andachtshaus, es weist auch einen Bereich für den Einkauf sowie soziale Einrichtungen wie eine Armenküche oder ein öffentliches Bad und in den islamischen Vierteln gegebenenfalls auch Koranschulen auf (vgl. HOLZNER 1992: 162f; HOFMEISTER 1996³: 99; BONINE 1983: 284; BÄHR und JÜRGENS 2009: 228). Dadurch konnten sich in den verschiedenen Wohnquartieren eigene Traditionen mit entsprechenden Festen und Lebensstilen entwickeln (vgl. HOLZNER 1992: 162f). Da Gated Communities ähnliche Merkmale und Funktionen aufweisen, könnten diese eine Weiterentwicklung der traditionellen orientalischen Wohnquartiere darstellen, unter anderem kommen GLASZE und ALKHAYYAL (vgl. 2002) zu dieser Annahme (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 225).

Die einzelnen Gebäude sind derart nebeneinander gebaut, dass dadurch Wohnquartiere entstanden sind, die sich um eine Sackgasse anordnen. Genau dieser Sackgassengrundriss ist ein weiteres auffallendes Merkmal der orientalischen Stadt. Beim Straßennetz gibt es zwei Grundformen von Straßen, einerseits die Haupt- und Durchgangsstraßen, die vom Stadtzentrum stadtauswärts zu den Toren und der Stadtmauer führen und sehr weitmaschig angelegt sind, und andererseits die bereits genannten Sackgassen, die die Flächen dazwischen ausfüllen (vgl. WIRTH 2002³: 346, 518). Die Sackgassen sind oft eng, verlaufen verwinkelt durch die Wohngebiete und ergeben sich aus Nebenstraßen (vgl. ZEHNER 2001: 176; ZEIGLER und STEWART 2008: 317). Oftmals stellen sie ein „baumartiges verzweigtes System“ (HOFMEISTER 1996³: 96) dar. ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008: 319) begründen die Schmalheit der Gassen mit dem Argument, dass die schmale Breite Schatten bietet und die zurückgelegten Distanzen nicht so groß sind und zu Fuß bewältigt werden können. Genaugenommen machen zwei Aspekte die Besonderheit dieses Straßengrundrisses in der orientalischen Stadt aus, einerseits die Sackgassen selber und andererseits deren unregelmäßiger Verlauf. Auch der

Sackgassengrundriss geht auf den Alten Orient zurück, wo ursprünglich dörfliche Siedlungen und viele freie Flächen waren, welche mit zunehmender Dichte der Bevölkerung mit Veränderungen konfrontiert waren (vgl. ZEHNER 2001: 176). Diese These zur Entstehung der Sackgassen wird auch von SCHMIDT (vgl. 1963) geteilt (vgl. HOFMEISTER 1996³: 98). Darüber hinaus werden auch noch andere mögliche Erklärungen angegeben, so zum Beispiel von STEWIG (vgl. 1977), er behauptet, dass die Unregelmäßigkeit dadurch entstanden sei, weil die Sackgasse im Besitz der Anrainer war und diese folglich eigenständig bestimmen konnten, was daraus gemacht werden sollte (vgl. HOFMEISTER 1996³: 98). Eine weitere liefert auch WIRTH (vgl. 1966), der den Lastentransport in der orientalischen und römischen Stadt vergleicht und auf den Unterschied aufmerksam macht, dass in der römischen Stadt ein Wagen verwendet wurde, während in der orientalischen Stadt Tragetierte im Einsatz waren und deshalb die Gassen dementsprechend schmal waren (vgl. HOFMEISTER 1996³: 98). Auch ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008: 320) machen darauf aufmerksam, dass die Gassen nur zu Fuß oder mit Eselsgespann durchquert werden konnten. Auf jeden Fall geht WIRTH (vgl. 2002³: 218) davon aus, dass dieses System der Sackgassen mit Absicht angelegt wurde. Daneben gibt es einen anderen Erklärungsversuch zur Entstehung von Sackgassen, der allerdings nur für eine geringe Zahl der Sackgassen und für einen späteren zeitlichen Bereich Gültigkeit besitzt, demnach dürften Sackgassen entstanden sein, nachdem große Durchgangsachsen durch Bauten durchtrennt worden sind (vgl. ZEHNER 2001: 176).



Abb. 9:
Der Standortwert der
Durchgangsgassen in der
Altstadt von Teheran vor
80 Jahren
1 Gassenabschnitte mit
Läden oder Handwerker-
buden;
2 Wohngassen
Entw. E. WIRTH n. d.
Karte Teherans 1:4000
(1868-1891)

Abbildung 7 Beispiel für den Sackgassengrundriss; Quelle: WIRTH 1968:123

Wenn Wohnquartiere eine enge Sackgasse räumlich umschließen und wenn man diese gegebenenfalls durch Tore auch abschließen kann, ergibt sich dadurch automatisch eine Abgeschlossenheit und Absonderung für die darin wohnenden Menschen; genau diese

Abgeschiedenheit war gewollt, um sich vor anderen Gruppen, seien es Religionsgruppen oder Gruppen anderer Herkunft, zu schützen (vgl. WIRTH 2002³: 348, 520). Es könnte auch umgekehrt formuliert werden, wie WIRTH (vgl. 1991) es getan hat, dass die Struktur in der Gesellschaft sogar Auswirkungen auf die Architektur der Stadt hatte (vgl. MEYER F. 2003: 71). Im Zusammenhang mit der Sackgasse steht auch die rechtliche Ordnung, die besagt, dass die Gasse Privatbesitz der Anrainer ist, somit haben die Häuser einen weiteren Schutz zur Wahrung der Privatsphäre (vgl. WIRTH 1975: 69; HOFMEISTER 1996³: 98). An anderer Stelle bekräftigt WIRTH (vgl. 1975: 71; 2002: 518), dass durch die Sackgasse der Radius der Privatsphäre nicht nur vergrößert, sondern auch abgesichert wird.

Neben der Privatheit ist für die orientalische Stadt auch das wirtschaftliche Leben von großer Bedeutung, dieses kommt vor allem durch den Bazar zum Ausdruck. Während die oben genannten Merkmale alle bereits im Alten Orient entwickelt waren, ist der Bazar das vordergründige und einzige Charakteristikum, das die islamische Kultur neu entwickelt hat und wird folglich als „eine der großen eigenständigen Kulturleistungen des islamischen Mittelalters“ (Wirth 2002³: 520) bezeichnet (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 224; ZEHNER 2001: 178; BONINE 1983: 285). Manche Bazare können bis in das 11. Jahrhundert zurückdatiert werden (vgl. HOFMEISTER 1996³: 99). Im Bazar, der in der Mitte der orientalischen Städte, meist die Hauptmoschee kreisförmig umgebend, liegt, spielt sich das gesamte wirtschaftliche Leben ab (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 226-228; ZEIGLER und STEWART 2008: 318). Er hat viele Funktionen, er ist der Ort, an dem die Bevölkerung ihre Einkäufe tätigt, an dem Handel getrieben wird, an dem verschiedene Gewerbe ihren Standort haben und der als Kreditplatz dient (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 226). Bezüglich des Handels ist nicht nur der Einzelhandel gemeint, sondern auch der Zwischen- und Großhandel (vgl. ZEHNER 2001: 178). Mehrfach wird auf die Funktion des Bazars als Ort für die Abhandlung von Geldgeschäften gesprochen (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 226; ZEHNER 2001: 178). Eine besondere Rolle fällt in diesem Fall den Großhändlern zu, ihnen gehören Grundstücke außerhalb der Stadtgrenze, sie sind die Vermittlungspersonen zwischen dem Gewerbe in den ländlichen Gegenden und den Verkäufern im Bazar und zusätzlich verleihen sie Geld (vgl. ZEHNER 2001: 178).

Der Bazar ist ein reines Geschäftszentrum, in dem es keine Wohnmöglichkeit gibt, er ist in der Nacht abgeschlossen und kann nicht als Aufenthaltsort in der Freizeit und in den Abendstunden genutzt werden (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 226; ZEHNER 2001: 178). Der Aufbau ist genau geregelt, es herrscht eine strenge Sortierung der Branchen vor (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 226). Zusätzlich gibt es auch Vorgaben, wie die räumliche Anordnung sein soll (vgl. BÄHR und

JÜRGENS 2009: 227). Die Wertigkeit der angebotenen Waren ist für den Standort innerhalb des Bazars bedeutsam, in den Straßen, in denen die meisten Menschen vorbeikommen, ist der Einzelhandel stationiert, zuerst mit teureren Waren, dann mit einem billigeren Angebot (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 227; ZEHNER 2001: 178). Produzenten, die ein gehobenes Warenangebot abdecken, wären zum Beispiel „Goldschmiede, [und] Händler, die Brokatstoffe und teure Parfüme anbieten“ (ZEHNER 2001: 178). Diese Produktgruppe war räumlich in der Nähe der Hauptmoschee angesiedelt (vgl. HOFMEISTER 1996³: 99). Wie die folgende Tabelle zeigt, hat sich HOFMEISTER (vgl. 1996³: 99) mit der Branchensortierung des Bazars genau beschäftigt und die Güter nach ihrem Stellenwert und ihrem Standort im Bazar aufgelistet.

Teure Waren	Waren des täglichen Bedarfs	Waren mit potentielltem Risiko
Weihrauch, Kerzen, Parfüme, Brokatstoffe, Goldschmuck, Goldschmiede, Lederarbeiten, Bücher	Süßwaren, Naturfarben, Spezereien, Teppiche, Schuhe	Grob- und Kupferschmiede, Sattler, Töpfer, Blech- und Seilerwaren, Hausrat

Tabelle 1 Branchensortierung im Bazar, eigene Zusammenstellung nach HOFMEISTER 1996³: 99

Handwerker haben ihren Platz im Bazar meist mit etwas Abstand zum Stadtzentrum in den Seitengassen (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 227). Gewerbe, von denen offensichtlich ein Risiko oder unangenehme Nebenerscheinungen, wie Lärm, Geruchsbelästigung oder Feuer, ausgehen können, dürfen sich nur in eigens dafür vorgesehenen Bereichen am Rand des Bazars oder jenseits der Stadtgrenze ansiedeln (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 227; Zehner 2001: 178). Auffallend ist, dass die Gebäude im Bazar niedrig sind, meist mit nur einem Geschoss, Bauten von „Hallen und Höfe mit ihren zwei bis drei Geschossen“ (ZEHNER 2001: 178) bilden die Ausnahme. Ähnlich wie in Abbildung 8 sichtbar ist, weist auch HOFMEISTER (vgl. 1996³: 96) darauf hin, dass die Straßen geradlinig durch den Bazar verlaufen.

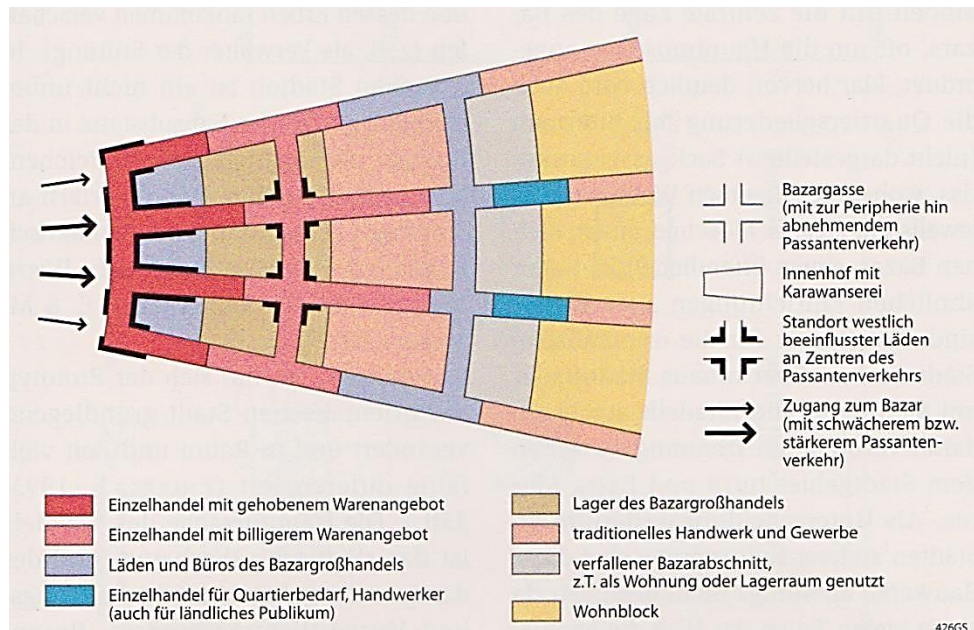


Abbildung 8 Räumliche Aufteilung im Bazar; Quelle: BÄHR und JÜRGENS 2009: 227

Die Wege durch den Bazar können sowohl frei als auch mit einer Überdachung versehen sein, wobei der Bereich des Einzelhandels überdacht war (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 226; HOFMEISTER 1996³: 96). Oft wird beim Bazar von einer „monumentalen Handelsarchitektur“ (WIRTH 2002³: 520) gesprochen, Beispiele dafür sind die Bazargassen, wo sich die Verkaufsstände dicht aneinanderreihen und teilweise mit Kuppeln oder Gewölben versehen sind. Innerhalb des Bazars gibt es eine weitere architektonische Besonderheit, die sogenannten Khane, welche Innenhofhäuser sind und für den Großhandel sowie als Lager und Verkaufshalle für sehr teure Güter, wie Tuch, oder für sperrige Güter dienen und in denen Fernkaufleute untergebracht werden (HOFMEISTER 1996³: 99; WIRTH 2002³: 73f.; BÄHR und JÜRGENS 2009: 226). In den orientalischen Städten ist nicht nur ein zentraler Bazar vorhanden, sondern es lassen sich mehrere kleinere in den Quartieren bzw. auch in den Vororten finden (vgl. MEYER F. 2003: 71).

Zusätzlich zu den sozialen und wirtschaftlichen Merkmalen der orientalischen Städte gibt es auch einige religiöse Charakteristika, im Mittelpunkt dabei stehen die Moschee und die religiösen Stiftungen. Die Moscheen betreffend, gibt es einen Unterschied in ihrer Hierarchie, während eine große Haupt- oder Freitagsmoschee sowohl den geistigen als auch geographischen Mittelpunkt einer orientalischen Stadt bildete, verfügen die Wohnquartiere über mehrere kleine Moscheen (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 228; ZEHNER 2001: 175-176, 178; MEYER F. 2003: 71). Der Titel Freitagsmoschee wird jeweils nur der wichtigsten und

größten Moschee einer orientalischen Stadt verliehen (vgl. BONINE 1983: 284). Dass die Hauptmoschee das Zentrum der Stadt bildet und in direkter Nähe zum Bazar liegt, führt nicht nur WIRTH (vgl. 2002³: 66f.) aus, sondern auch ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008: 318) an. Gleichzeitig wird auch betont, dass die Moscheen den orientalischen Städten ein Markenzeichen als architektonische Kunstwerke gegeben haben (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 317).

Ein weiteres Kennzeichen von orientalischen Städten sind die religiösen Stiftungen. Bei diesen handelt es sich um islamische Organisationen, die Immobilien, insbesondere „Mietshäuser, Läden, Herbergen, Gewerbebetriebe“ (BÄHR und JÜRGENS 2009: 228) sowie „Moscheen, Hammams, Schulen, Krankenhäuser, Gärten“ (HOFMEISTER 1996³: 100) und Grundstücke kaufen, und den daraus erwirtschafteten Ertrag für einen guten Zweck spenden (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 228; HOFMEISTER 1996³: 100). Gleichzeitig behalten sich die Stiftungsgründer und deren Nachkommen einen Teil des Gewinns (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 228; HOFMEISTER 1996³: 100). Die Stifter sind einflussreiche und hochgestellte Personen, wie religiöse oder politische Herrscher, Beamte und Handelstreibende (vgl. HOFMEISTER 1996³: 100). Da die erworbenen Gebäude und Ländereien im Privatbesitz der Stiftungen stehen, hat der Staat keine Möglichkeit einzugreifen (vgl. EHLERS 1993: 38). Das hat zwei Konsequenzen, einerseits sind sie dadurch unverkäuflich geworden, wie GAUBE und WIRTH (vgl. 1984), STÖBER (vgl. 1986) sowie EHLERS und MOMENI (vgl. 2002) anmerken (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 228). Andererseits bleiben sie in den meisten Fällen baulich unverändert und besitzen dadurch einen hohen Grad an Persistenz (vgl. HOFMEISTER 1996³: 100). Damit ist allerdings ein großer Nachteil verbunden, es werden wenig bis keine Maßnahmen zur Erhaltung, Sanierung und Pflege der Gebäude gesetzt und dadurch werden auch Projekte zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung verhindert (vgl. HOFMEISTER 1996³: 100). Die religiösen Stiftungen haben eine große Entscheidungsmacht darüber, wie sich die Altstadt zukünftig entwickeln wird (ebd.: 101). Es wird davon ausgegangen, dass religiösen Stiftungen viele Bereiche in den Innenstädten von orientalischen Städten gehören, somit bleiben diese Teile über lange Zeitspannen hindurch unverändert (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 228). HOFMEISTER (vgl. 1996³: 101) geht teilweise sogar von 50% der Altstadt aus, die den Stiftungen gehören. Für HOFMEISTER (vgl. 1996³: 96, 100) könnten diese religiösen Stiftungen auf ähnliche Institutionen im byzantinischen und römischen Reich zurückgehen, aber auch verglichen werden mit der Organisation und dem Aufbau von Tempelanlagen im Hinduismus und Klöstern in Europa.

Diese klassischen Merkmale und Funktionen passen hauptsächlich als Beschreibung von orientalischen Städten bis in der Mitte des 19. Jahrhundert, seit damals kommt es immer wieder zu Veränderungen in der Größe und Struktur dieser Städte (vgl. EHLERS 1993: 33). Der Hauptgrund für diesen Wandel liegt im Kolonialismus, denn mit den Mächten Frankreich, Großbritannien und Russland erreichten moderne und westliche Philosophien erstmals den orientalischen Kulturkreis (vgl. EHLERS 1993: 34). Diese neuartigen Denkmuster breiteten sich rasch aus und veränderten die orientalischen Altstädte nachhaltig und sehr unterschiedlich (vgl. EHLERS 1993: 34; BÄHR und JÜRGENS 2009: 228). EHLERS (vgl. 1993: 34) im speziellen konzentrierte sich bei seinen Untersuchungen auf die regional unterschiedlichen Veränderungsprozesse der klassischen orientalischen Stadt und unterschied, wie in Abbildung 9 sichtbar wird, fünf verschiedene Entwicklungspfade, jeweils einen eigenen für Nordafrika, für die Iranisch-Türkische Welt, für die Arabische Halbinsel, für Mittel- und Zentralasien und einen für den Nordwesten Indiens inklusive Pakistan.

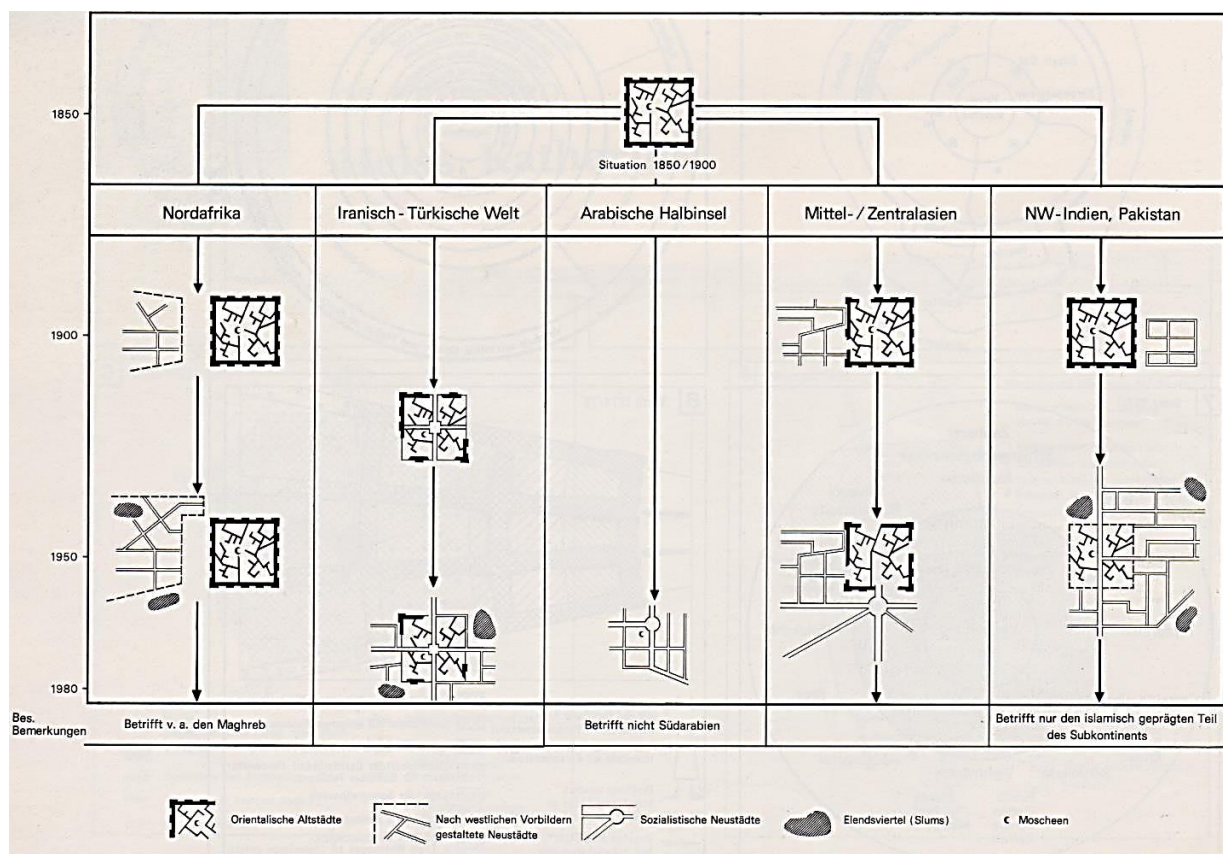


Abbildung 9 Veränderungen der orientalischen Stadt in räumlicher und zeitlicher Hinsicht; Quelle: EHLERS 1993: 34

In Gebieten, die nicht unter dem Einfluss der westlichen Welt und des Kolonialismus standen, konnten sich die Hauptmerkmale wesentlich länger halten, ungefähr bis zu Beginn des 20.

Jahrhunderts (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 230). Ein Beispiel für Städte mit einer lange Zeit unveränderten Stadtstruktur sind diejenigen auf der Arabischen Halbinsel (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 230). Hingegen sind die Stadtstaaten am Arabisch-Persischen Golf genau das Gegenteil, ihre Stadtentwicklung verlief nach westlichen Prinzipien (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 230). Da diese Entwicklung derart eigenständig ist, wurde dafür sogar ein eigener Begriff entwickelt, die „Oil Urbanization“ (BÄHR und JÜRGENS 2009: 230). SCHARFENORT (vgl. 2009) geht einen Schritt weiter und verwendet die Klassifizierung Post-Oil-City. Diese Städte weisen eine große Vielfalt in ihren Einrichtungen auf, sie haben einen gut ausgebauten Wirtschaftssektor, soziale Einrichtungen und einen großen Kultur- und Bildungsbereich (vgl. SCHARFENORT 2009: 350). Die Bevölkerung der Städte wächst stetig und es wird versucht, diese Städte auf globaler Ebene so zu positionieren, dass sie als Standort sowohl für die Arbeit als auch für das Wohnen nachgefragt werden (ebd.).

Teilweise waren die orientalischen Städte mit drastischen Veränderungen konfrontiert, so wurden beispielsweise die Stadtmauern aufgebrochen und teilweise ganz entfernt, auch Bazarbereiche und Wohnquartiere wurden eliminiert, damit auf den freigewordenen Flächen Hauptverkehrswege geschaffen und Gebäude nach westlichem Vorbild errichtet werden konnten (vgl. EHLERS 1993: 35; BÄHR und JÜRGENS 2009: 230). Die Zeit des Kolonialismus hinterließ ein bedeutsames Charakteristikum in den orientalischen Städten, das die Schaffung einer Neustadt darstellt (vgl. ZEHNER 2001: 179). Bereits im Jahr 1975 ist WIRTH (vgl. 1975: 48) der Meinung, dass die damals neuen Wohnquartiere und Geschäftsviertel zunehmend jenen in Europa und Nordamerika ähnlich sind und dass die Geschwindigkeit dieser Angleichung im 20. Jahrhundert zunimmt. Die Neustadt ist nicht nur ein neuer zusätzlicher Stadtteil, der in Nachbarschaft zur Altstadt bzw. außerhalb der ursprünglichen traditionellen Stadt dazugekommen ist, sondern durch und durch westlich-modern beeinflusst (vgl. ZEHNER 2001: 179; ZEIGLER und STEWART 2008: 314f.). Dort befinden sich neben einem Geschäftszentrum mit Banken und Regierungsgebäuden auch Headquarter von Unternehmen, Universitäten sowie Hotels und Einkaufsmöglichkeiten, die speziell auf internationale Gäste und „die bessergestellten, westlich orientierten Bevölkerungsschichten“ (ZEHNER 2001: 179) zugeschnitten sind (vgl. ZEHNER 2001: 179; ZEIGLER und STEWART 2008: 314f.). Allmählich werden die traditionellen Innenhofgebäude durch Apartmenthäuser der oberen Preiskategorie ersetzt (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008: 314f.). Auswirkungen hatte die Bildung der Neustadt auch auf den Bazar, einerseits hat sich das Warenangebot verändert, weil der Bazar zunehmend zum Ziel von Touristen wurde und andererseits hat sich die Struktur verschoben, weil die

Handwerker vermehrt an den äußeren Rand des Bazars geschoben werden, wie G. MEYER (vgl. 1990: 95f.) für die Stadt Kairo festhält (vgl. BÄHR und JÜRGENS 2009: 227). Dadurch löst sich zunehmend die strikte Branchensortierung im Bazar auf (vgl. HOFMEISTER 1996³: 100). Die Herabstufung des Handwerks lässt sich durch das Aufkommen von Massengütern erklären, die industriell hergestellt werden (vgl. ZEHNER 2001: 178; HOFMEISTER 1996³: 100). Weitere Veränderungen lassen sich auch bautechnisch erkennen, denn anstelle der Stände nehmen Geschäftslokale diesen Platz ein (vgl. HOFMEISTER 1996³: 100). Aufgrund des Aufkommens von Geschäftsstraßen und anderen Einkaufsmöglichkeiten, hat sich die Zielgruppe des Bazars verändert, indem den Bazar nunmehr zum einen vermehrt Stadtbewohner der Unter- und in Einzelfällen auch der Mittelschicht zum Einkaufen nutzen und zum anderen internationale Touristen (vgl. HOFMEISTER 1996³: 101).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts und insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg zu Überformungen und Erweiterungen in der Stadtstruktur im Orient gekommen ist (vgl. BONINE 1983: 289). Deswegen kommt F. MEYER (vgl. 2003: 70) auch zu der Schlussfolgerung, dass die orientalische Stadt als eigener Stadttypus nur eine gewisse Zeit lang Gültigkeit besaß und diese Gültigkeit ist mit dem „Einfluss des modern-industriellen Westens“ (MEYER F. 2003: 70) verloren gegangen.

Als Weiterführung sollen an dieser Stelle noch kurz einige Modelle der orientalischen Stadt präsentiert werden, weil sie eine räumliche Verortung der oben genannten Merkmale und Funktionen darstellen. Da das „Idealschema des Funktionsgefüges einer islamisch-orientalischen Stadt“ von DETTMANN (1969: 203) und das „Modell der Stadt im islamischen Orient“ von WIRTH (2002³: 68) aus dem Jahr 1982 zahlreiche Gemeinsamkeiten aufweisen, werden sie parallel beschrieben. In den Abbildungen 10 und 11 sind diese beiden Modelle zu sehen.

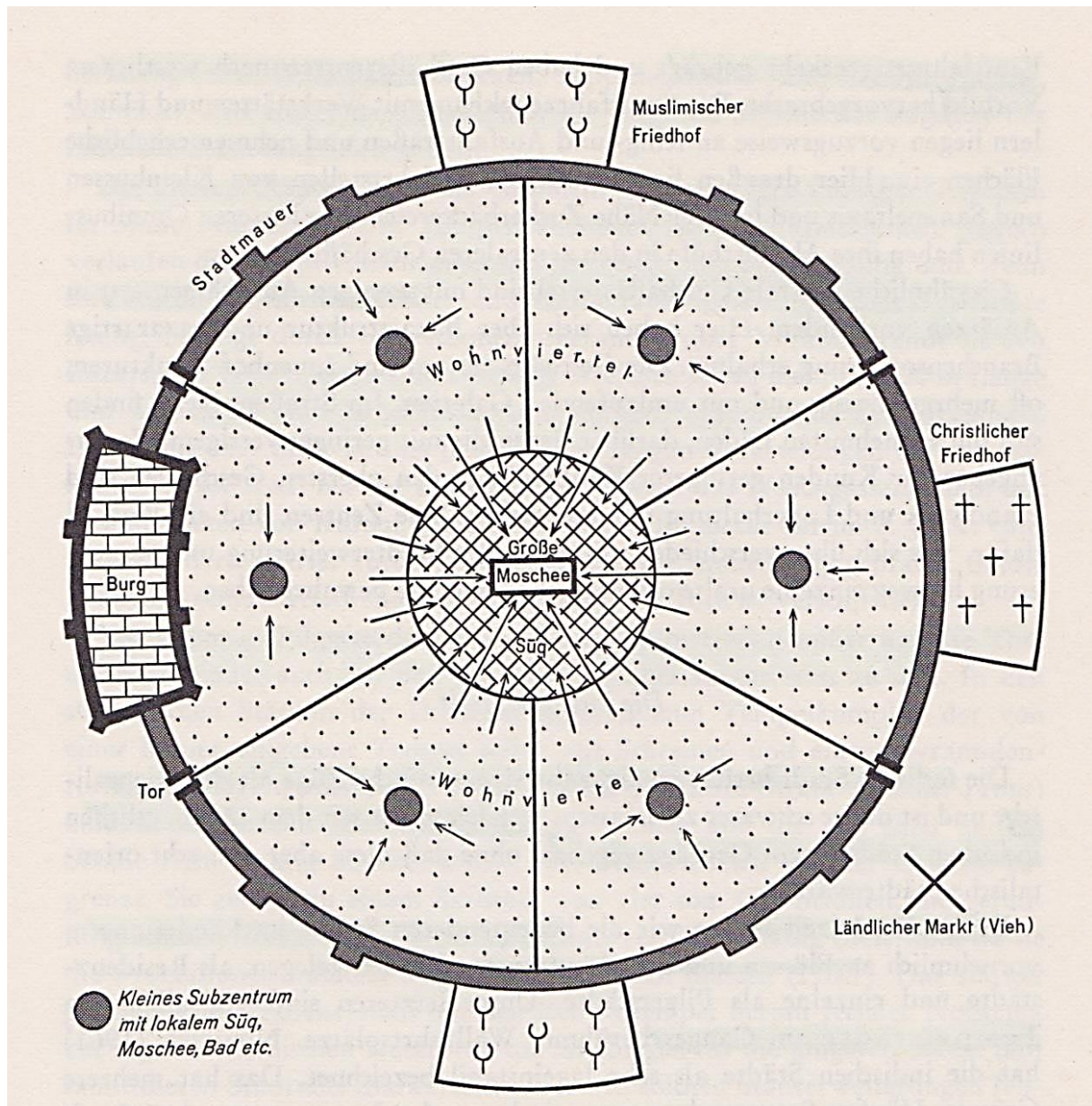


Abbildung 10 Idealschema des Funktionsgefüges einer islamisch-orientalischen Stadt nach DETTMANN; Quelle: HOFMEISTER 1972²: 157

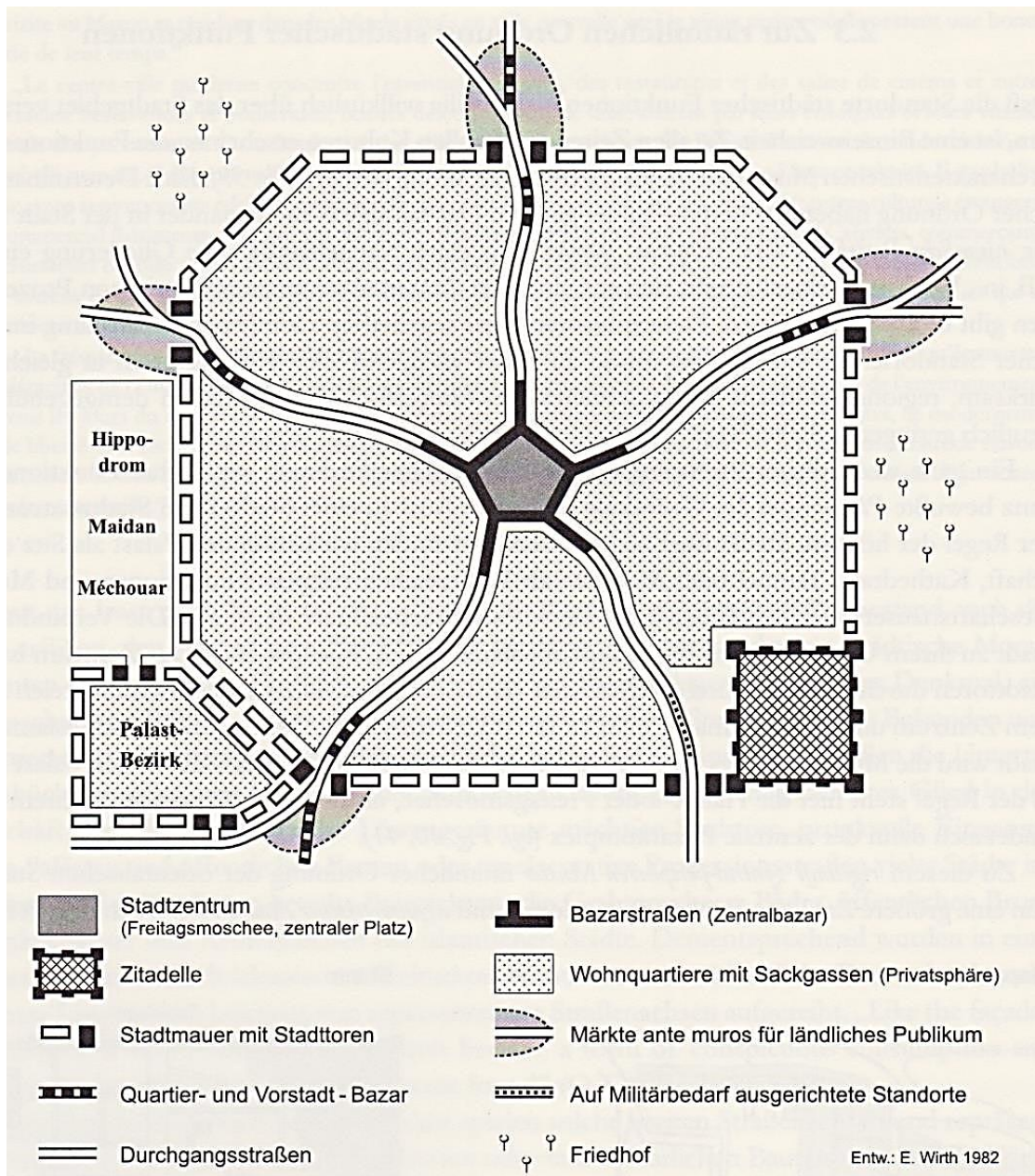


Abbildung 11 Modell der Stadt im islamischen Orient; Quelle: WIRTH 2002³: 68

In beiden Fällen liegt die Haupt-Moschee in der Mitte der Stadt, umgeben vom Bazarbereich. Daran anschließend befinden sich die Wohnquartiere mit den typischen Sackgassen, dabei wird angedeutet, dass sich in Wohngebieten auch kleinere Zentren befinden. Als Verbindung zwischen dem Zentrum und der Stadtmauer gibt es einige große Durchgangsstraßen. Das Stadtgebiet wird begrenzt von einer Mauer und von Toren. Am Rande der Stadt ist auch eine Burg bzw. Zitadelle platziert und außerhalb der Stadtmauer befinden sich weitere Märkte und die Friedhöfe für verschiedene Konfessionen.

Auch die nächsten beiden Modelle, in den Abbildung 12 und 13, von EHLERS (vgl. 1993) und SEGER (vgl. 1975) haben zwei Gemeinsamkeiten, einerseits die Zweipoligkeit und andererseits einen veränderten Maßstabsbereich, der über die Altstadt hinausreicht. In beiden Fällen ist neben dem ursprünglichen Stadtzentrum ein weiteres eingezeichnet, das durch den Central Business District und neuartige Einkaufsmöglichkeiten westlicher Art geprägt ist. Außerdem wurden zahlreiche großflächige Wohngebiete ausgewiesen, bei SEGER (vgl. 1975) wird zusätzlich zwischen Wohngegenden für die Ober-, Mittel- und Unterschicht unterschieden. Auch werden bei SEGER (vgl. 1975) die Industriestandorte eingezeichnet, deren Anordnung sich eventuell auf das Sektorenmodell von HOYT beziehen dürfte. SEGER (vgl. 1975) nutzte offenbar das Grundmodell der orientalischen Stadt von DETTMANN (vgl. 1969) und erweiterte es durch die Neustadt und weitere Stadtentwicklungsstufen.

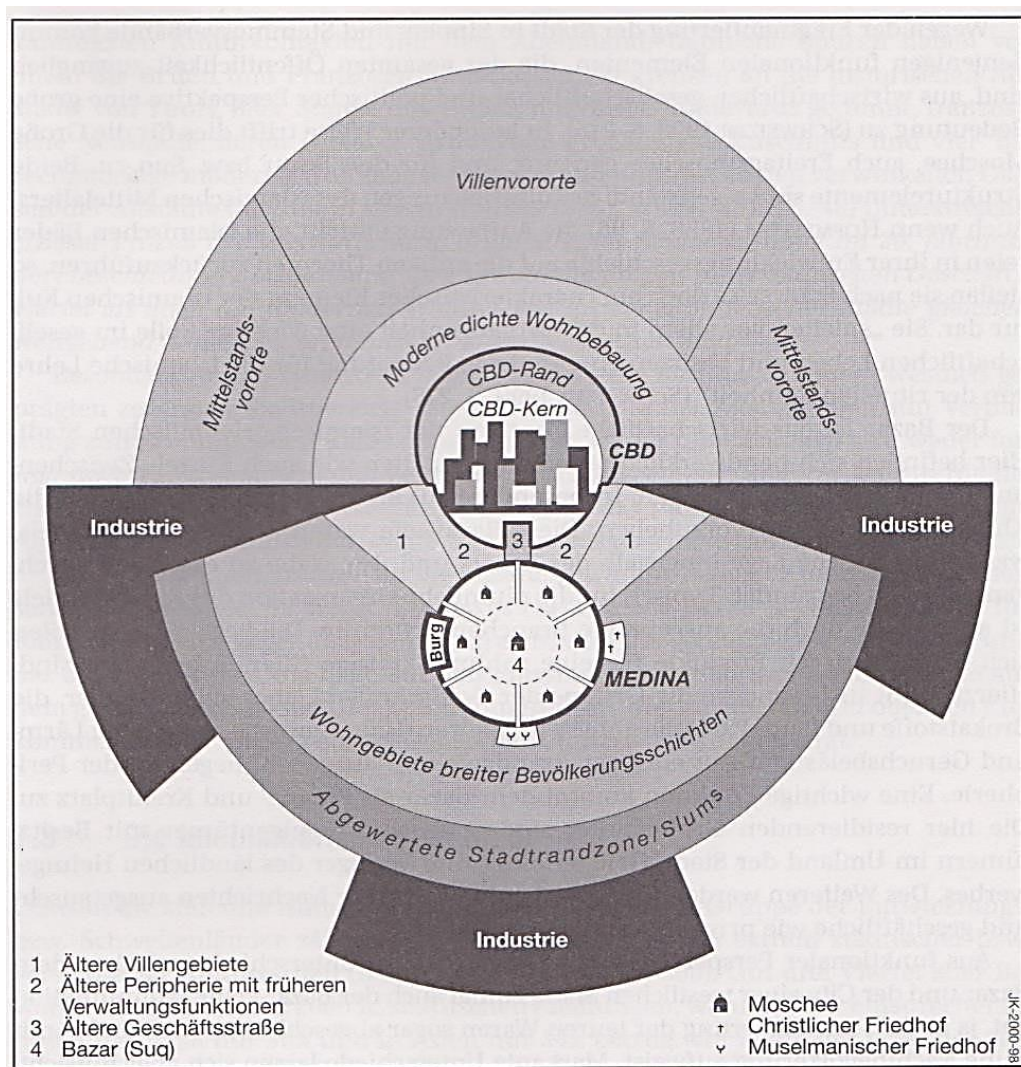


Abbildung 12 Strukturschema einer islamisch-orientalischen Stadt nach SEGER; Quelle: ZEHNER 2001: 177

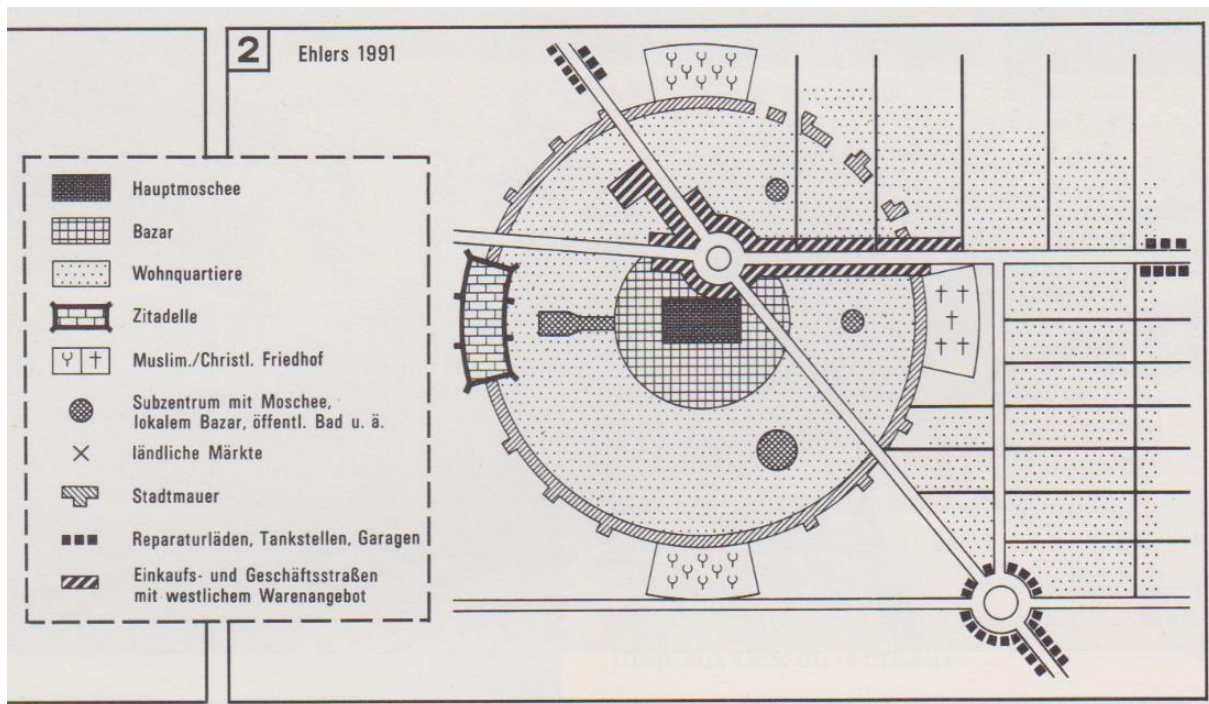


Abbildung 13 Modell der orientalischen Stadt nach EHLERS; Quelle: EHLERS 1993: 32

EHLERS (1993: 36) hat darüber hinaus im Jahr 1992 ein „Modell der Stadt des Islamischen Orients nach Form, Funktion, Wachstumstendenzen und Verflechtungsbereichen“ erstellt. Dieses Modell ist dreiteilig, wobei besonders die Darstellung in der Mitte Aufschlüsse zu den Gebäudehöhen bietet, was bei den anderen Modellen fehlt, weil sie aus der vertikalen Perspektive konzipiert sind. Abbildung 14 zeigt dieses Modell, der angesprochene Bereich ist darin als Abschnitt b gekennzeichnet. Deutlich erkennbar wird, dass die Altstadt im Vergleich zur Neustadt sowohl deutlich niedrigere Gebäudehöhen aufweist als auch noch mehrere traditionell orientalisch-islamische Einrichtungen beherbergt, wie die Moschee oder den Bazar (vgl. ZEHNER 2001: 178; EHLERS 1993: 36).

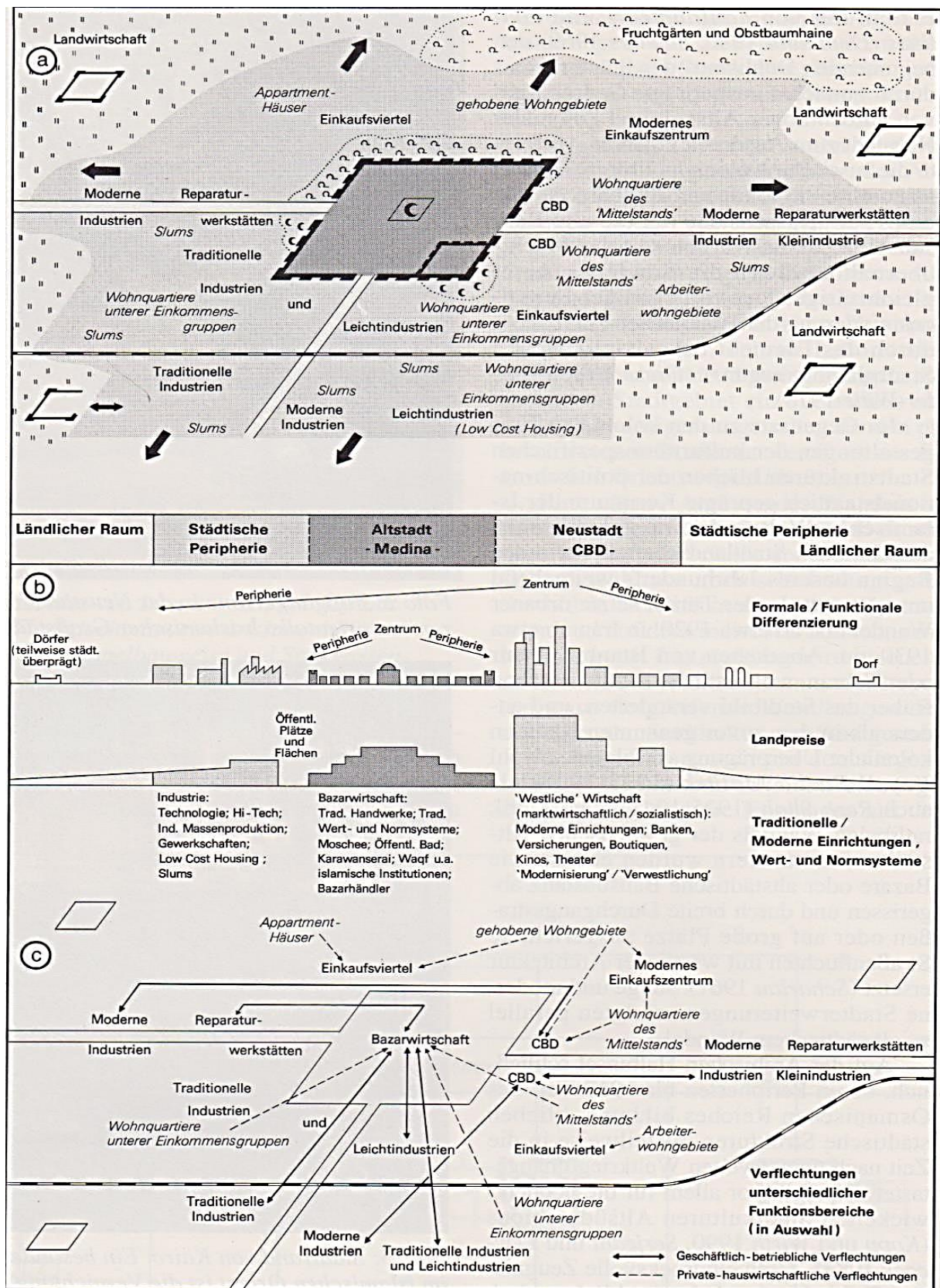


Abbildung 14 Modell der Stadt des Islamischen Orients nach Form, Funktion, Wachstumstendenzen und Verflechtungsbereichen; Quelle: EHLERS 1993: 36

4 Ausgewählte globale Prozesse der Stadtentwicklung aus Sicht der postmodernen Stadt

Bevor auf einzelne Prozesse und Entwicklungen im Detail eingegangen werden kann, werden zuerst einige allgemeine Charakteristika der postmodernen Stadt diskutiert. Im vorderen Kapitel wurde deutlich, dass die drei „sozialökologischen Modelle der Chicagoer Schule“ (WOOD 2011²: 895) einen Einfluss auf den kulturgeenetischen Ansatz und in der Folge auch auf die orientalische Stadt im Speziellen haben. Beim Konzept der orientalischen Stadt ist ein Zentrum vorhanden bzw. weist die Stadt aufgrund des westlichen Einflusses zwei Zentren auf. Von diesen Zentren gehen die Organisation und die Struktur der Stadt aus. Laut DEAR und FLUSTY (vgl. 1998) stehen die Stadt selbst und ihr Umland in gewisser Abhängigkeit zur Stadtmitte (vgl. WOOD 2011²: 895). Aus Sicht von postmodernen Stadtforschern sind dieser theoretische Zugang sowie die drei Modelle der Sozialökologie aber nicht mehr gültig, sie werden von ihnen eigentlich nicht mehr akzeptiert; besonders die Regelmäßigkeit der konzentrischen Stadtentwicklung und die Gleichheit in einzelnen Stadtteilen werden kritisiert (ebd.: 899). Vielmehr sehen sie „Chaos und Fragmentierung in multizentrische[n] Strukturen“ (WOOD 2011²: 899). Der Grund dafür ist, dass laut SOJA (vgl. 1997, 2000) nicht nur die Stadtentwicklung, sondern auch die Wirtschaft und die Gesellschaft neu geordnet werden (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 133). Die urbane Entwicklung der Gegenwart kann als postmoderne Stadtentwicklung bezeichnet werden, bei der es zu „einer zunehmenden Organisation räumlicher Strukturen durch die städtische Peripherie“ (WOOD 2011²: 895) kommt (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 133; WOOD 2011²: 895-896). Das bedeutet, dass vorher ein dominantes Zentrum in der Städte-Hierarchie vorgeherrscht hat, zu dem sich die Verbindungen und Netzwerke hinbewegten, hingegen in der Gegenwart die peripheren Räume der Städte wie beispielsweise die edge cities zu Schnittpunkten im internationalen Städtenetzwerk werden (vgl. WOOD 2011²: 899). So wie es durch die Globalisierung zu einer Vernetzung der Städte auf globaler Ebene kommt, wodurch eine neue Ordnung im Städtesystem entsteht, wird sich die innerstädtische Struktur ebenfalls anpassen müssen (ebd.: 893). In diesem Zusammenhang entstehen viele Fragen und Unsicherheiten, beispielsweise ob die Städte zukünftig willkürlich und unkontrolliert wachsen werden und ob sich Teile der Städte in baulicher oder auch sozialer Hinsicht sehr unterschiedlich entwickeln werden (ebd.: 894).

SOJA (vgl. 1997) hat dementsprechende Kriterien für die Postmoderne zusammengefasst. Erstens spielt der Wandel von der Produktionsweise des Fordismus hin zu einer Produktionsweise, die auf Flexibilität und Individualismus eingestellt ist, eine große Rolle (vgl. WOOD 2011²: 896). Eine fordistische oder auch moderne Wirtschaft ist geprägt durch eine

Produktion, die industriell vonstattengeht und auf Massenerzeugnisse ausgerichtet ist (ebd.: 897). Zeitlich eingeordnet kann diese Phase für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zu Beginn der 1970er Jahren werden, danach hat sich speziell im globalen Norden das Gefüge Staat-Wirtschaft-Gesellschaft stark verändert, was auch als Neoliberalisierung bezeichnet werden kann (vgl. BASTEN und GERHARD 2106: 131; ZEHNER 2001: 129). Hingegen stehen in der postfordistischen oder postmodernen Wirtschaft neben der Dienstleistung und den damit verbundenen Wirtschaftszweigen, wie produktionsorientierte oder Finanz-Dienstleistungen, auch die Globalisierung, die Informations- und Kommunikationstechnologie im Mittelpunkt (vgl. WOOD 2011²: 897).

Zweitens steht der Stadtypus der Global Cities im Vordergrund, wodurch sich drittens die städtische Struktur verändern wird (vgl. WOOD 2011²: 896). Der Ursprung der Global-City-Forschung findet sich in der veränderten globalen Städtehierarchie wieder, bei der es vor allem ausschlaggebend ist, welche und wie viele der oben genannten produktionsorientierten Dienstleistungsunternehmen eine Stadt beherbergt, dabei reicht dieser Bereich vom Bankensektor über Versicherungen bis hin zum Immobilienmarkt (vgl. WOOD 2011²: 898; ZEHNER 2001: 133).

Die Punkte vier und fünf handeln von gesellschaftlichen und sozialen Bereichen, dabei kommt es zu einer verstärkten räumlichen Konzentration von bestimmten Bevölkerungsgruppen und zu Gated Communities (vgl. WOOD 2011²: 896, 900). Ein möglicher Grund dafür liegt in den veränderten Gegebenheiten der Arbeitswelt, weil die Postmoderne nur eine geringe Anzahl an Arbeitsplätzen mit hohem Verdienst bietet, während die Mehrheit der Arbeitsplätze schlecht bezahlt ist (vgl. ZEHNER 2001: 133).

Schließlich kommt es bei Punkt sechs zu einem Umdenken des städtischen Lebens, Aspekte, die in der Vergangenheit gültig waren, werden hinterfragt und verlieren zunehmend an Bedeutung (vgl. WOOD 2011²: 896). Nicht nur die Vielfalt, sondern auch die Fragmentierung der städtischen Lebenswelten nimmt zu und die Vorstellung, dass Städte über Jahrhunderte historisch gewachsen sind, wird durch eine künstliche Inszenierung von Städten mit neu kreierten Erlebniswelten in den Hintergrund gerückt (ebd.: 902). So kann es dazu führen, dass die Stadt an sich wie ein Produkt gesehen wird, das kommerziell in Wert gesetzt wird (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 133).

Es gibt die Annahme, dass die Entwicklung der Städte weltweit nachhaltig und erfolgreich sein wird, wenn gleichzeitig auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen und Gegebenheiten

angepasst werden (vgl. WOOD 2011²: 897). Eine theoretische Grundlage dafür bietet der Global-City-Ansatz (ebd.). Bei diesen Entwicklungen sind die Städte mehr oder weniger auf sich alleine gestellt, weil der Staat gerade in Volkswirtschaften mit neoliberaler Prägung darauf verzichtet, proaktiv und ausgleichend einzugreifen (ebd.: 900). Dies führt unter Stadtforschern zu der Sorge, dass die Städte einerseits ihre Originalität verlieren könnten und andererseits ihre Einflussnahme hinsichtlich sozialer Themen wie Ausgleich oder Integration schwindet (vgl. WOOD 2011²: 902). Obwohl laut SOJA (vgl. 1995a: 153) durch die Globalisierung alle Städte weltweit in das globale Städtesystem eingebunden sein werden und BASTEN und GERHARD (vgl. 2016: 134) ebenfalls explizit darauf hinweisen, dass in den Prozess der Postmodernisierung auch die Städte im globalen Süden involviert sind, bleibt für WOOD (vgl. 2011²: 903) dennoch der Zweifel bestehen, ob die postmoderne Stadtentwicklung auch auf die Städte im globalen Süden angewendet werden kann (HEINEBERG 2017⁵: 398). Zusammenfassend sagt ZEHNER (vgl. 2001: 134f.), dass die Städte in der Postmoderne als Wirtschaftsunternehmen gesehen werden. Es entstand ein globales Städtenetzwerk, das von einem Wettbewerb zwischen den Städten um internationale Unternehmen geprägt ist (vgl. ZEHNER 2001: 134). Die Städte, die in der Hierarchie die obersten Stufen einnehmen möchten, sind gefordert, möglichst viele „Unternehmenssitze, Banken und hochrangige[n] unternehmensbezogene[n] Dienstleistungsunternehmen“ (ZEHNER 2001: 134) anzuziehen und sie für eine Niederlassung in ihrer Stadt zu gewinnen (vgl. ZEHNER 2001: 134). Erfüllen Städte diese Anforderungen und können sie dadurch ihre Kapazitäten massiv ausweiten, werden sie als Global Cities bezeichnet (ebd.).

Direkt in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung der Postmoderne steht die neoliberale Organisation der Stadt. Dabei werden laut BRENNER und THEODORE (vgl. 2002) alle Angelegenheiten, seien es politische Aufgaben oder soziale Aspekte, aus wirtschaftlicher Perspektive betrachtet und vor allem auch aus dieser Sicht bearbeitet und Entscheidungen getroffen (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 131). Deutlich sichtbar wird dieser Trend auf Ebene der Stadtentwicklung und Stadtpolitik, weil die Institutionen und Abteilungen dieser Ebene zunehmend als Unternehmen betrachtet werden (ebd.). Dabei wird wahrscheinlich Bereichen, die früher der Staat im Rahmen der Wohlfahrtsvorsorge bearbeitet hat, wie leistbares Wohnen, in Zukunft weniger Beachtung geschenkt (ebd.). In Tabelle 2 sind die Merkmale der Stadt in der Postmoderne aufgelistet.

	Merkmale der Postmoderne
<i>Wirtschaft</i>	• Kundenangepasste Produktion • Economies of Scope • Bedeutungsgewinn tertiärer (und quartärer) Sektor • „Globalisierung der Wirtschaft“ • Flexibilisierung von Arbeitsstandorten • Hoch entwickelte globale Arbeitsteilung • Renaissance der KMU • Polarisierung der Einkommensverhältnisse
<i>Stadtstruktur</i>	• Chaotische multizentrische Strukturen („Heteropolis“) • Spektakuläre Zentren • Kleinräumige Segregation • Heterogene Siedlungsstruktur • Großräumige durch Armut gekennzeichnete Stadtgebiete • Emanzipation Suburbia von Kernstadt – post-suburbane Entwicklungen (z.B: edge cities, urban entertainment centres) • Abgeschlossene, bewachte Wohnviertel (gated communities) • High-Tech-Korridore / Büroparks
<i>Architektur</i>	• Einbezug kultureller Identitäten der Vergangenheit versus Stil-Pluralismus (eklektische Architektur) • Spielerische, ironische Architektur; Wiederentdeckung von Stilsymbolik, Ornament, architektonischer Sprache • Individuell gestaltete Gebäude • Hergestellt für spezielle Märkte
<i>Kunst und Gesellschaft</i>	• Hochgradig fragmentierte städtische Gesellschaft(en) – Differenzierung nach Lebensstilen • Gruppenunterscheidung nach Konsummustern • Soziale Polarisierung, Segregation aufgrund von Einkommensverhältnissen • Bedeutung von Symbolen (Planung, Lebensstil- und Konsumorientierung) • Konsum als zentrales soziales Integrationsmoment, Wandel des Konsum- und Freizeitverhaltens
<i>Stadtpolitik</i>	• Marktförmig Bereitstellung von Dienstleistungen, zunehmende Privatisierung (halb)öffentlicher Bereiche • „Quersubventionierung“ von Einrichtungen für die Öffentlichkeit im Rahmen großer Projekte • „Unternehmerische“ Stadt: Ressourceneinsatz und Schaffung von harten/weichen Standortfaktoren zum Anlocken von mobilem internationalem Kapital und ausländischen Investoren (FDI) • Public private partnership • „Radikaler Pluralismus“
<i>Räumliche Planung bzw. Stadtplanung</i>	• Planerischer Inkrementalismus • Räumliche „Fragmente“ (eher aus ästhetischen Motiven als zu sozialen Zwecken, weil Ästhetik Sonderstellung einnimmt), Festivalisierung, Stadtmarketing • Flexibel, projektorientiert, Fragmentplanung • Stadterneuerung • Komplexe Machtstrukturen, viele Akteure (Governance)
<i>Rangplatz</i>	• Position in der globalen Städtehierarchie (früher Rolle im regionalen Zentrale-Orte-System)

Tabelle 2 Eigenschaften der postmodernen Stadt; eigene Darstellung nach SCHARFENORT 2007: 97; ZEHNER 2001: 129-135; HEINEBERG 2017⁵: 399

4.1. Global City Ansatz

Die Global-City-Forschung, mit ihrem Beginn in den 1980er Jahren, stellt eine Verbindung zwischen den einzelnen Städten und der Weltwirtschaft her (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 131; ZEHNER 2001: 192). Vor der Einführung des Begriffes Global City war es üblich, entweder Weltstadt oder World City zu verwenden, wobei diese Bezeichnungen für Städte verwendet wurden, die bis zum damaligen Zeitpunkt weltweit bekannt waren und ihre Reichweite in vielfältiger Weise bereits die ganze Welt umfasste (vgl. ZEHNER 2001: 192). Mehrfach (vgl. HIRSCH 1994; REICH 1993; JESSOP 1997) wurde bereits Ende des 20. Jahrhunderts hingewiesen, dass eine Transformation stattfindet vom „fordistischen Sicherheitsstaat zum nationalen Wettbewerbsstaat“ (PARNREITER 1999: 44). Der Nationalstaat verliert zunehmend an Bedeutung, weil Teile seiner Aufgaben entweder von supranationalen Institutionen, wie der EU bzw. UNO, von regionalen Verbänden oder auch von internationalen Konzernen übernommen werden (vgl. PARNREITER 1999: 43; FASSMANN 2009³: 211). Ebenfalls geringer wird die Aufgabe des Staates oder der Stadt, die eigene Bevölkerung zu versorgen (vgl. FASSMANN 2009³: 211; PARNREITER 1999: 45).

Andererseits bekommt der Staat bzw. die Stadt durch die Globalisierung und Postmodernisierung neuartige Aufgaben zugewiesen, zum Beispiel im Wettbewerb die eigenen Städte als Standorte für internationale Unternehmen zu etablieren sowie angesiedelte Unternehmenszentralen im eigenen Territorium zu halten (vgl. PARNREITER 1999: 44). Das bedeutet, dass die Funktion der Kontrolle und der Steuerung im Rahmen der Weltwirtschaft eine entscheidende Rolle spielt (vgl. FASSMANN 2009³: 211). In diesem Zusammenhang wird erkennbar, dass die Global Cities nicht so sehr durch politische Determinanten oder Einwohnerzahlen, sondern vielmehr durch ihre Funktionen definiert werden und eindeutig deren Bezug zur Ökonomie und Politik im Vordergrund stehen (vgl. PARNREITER 1999: 44; ZEHNER 2001: 193). Für FASSMANN (2009³: 210) ist der Global-City-Ansatz „als eine unternehmensorientierte Standorttheorie des quartären Sektors“ einzuordnen. Der quartäre Sektor, der auch als „FIRE“-Sektor bezeichnet wird, umfasst die Bereiche Finanzen, Versicherungen, Immobilien, Unternehmensberatungen, Werbeagenturen und rechtliche Dienstleistungen wie Notariate und Anwaltskanzleien (vgl. FASSMANN 2009³: 211; PARNREITER 1999: 45; MÖNNINGER 1998: 98; ZEHNER 2001: 194). Sowohl SASSEN (vgl. 1999) als auch MÖNNINGER (vgl. 1998) schätzten, dass bereits im Jahr 1999 die unternehmensbezogenen Dienstleistungen mehr erwirtschaftet haben werden als die industrielle Produktion (vgl. SASSEN 1999: 10; MÖNNINGER 1999: 15). Das Konzept der Global

Cities hat sich als eine Symbiose aus den Entwicklungen sowohl der Stadt als auch der Wirtschaft etabliert (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 384). Gerade diese Verbindung zwischen Raum und Funktion ist essentiell, weil vor einer möglichen „luftige[n] Globalisierung“ (ALTVATER und MAHNKOPF 1996: 50) gewarnt wurde. Aber das Weltwirtschaftssystem der Globalisierung benötigt den räumlichen Aktionsraum, auch wenn für diesen andere Voraussetzungen gegeben sein müssen als bei der klassischen industriellen Massenproduktion der Moderne (vgl. PARNREITER 1999: 42). Darüber hinaus zählt ZEHNER (vgl. 2001: 193) weitere Bestandteile einer Global City auf, er schließt in seine Auflistung nicht nur wirtschaftliche und politische Aspekte ein, sondern zusätzlich auch Austragungsorte für Messen, Gipfeltreffen und Konferenzen, weiters medizinische, kulturelle und juristische Eigenschaften, wie der Sitz von Spezialkliniken, Gerichtshöfen, Opernhäusern und Museen. Von Bedeutung ist die Stadt auch als Standort für Bildungseinrichtungen oder als Verkehrsknotenpunkt (vgl. ZEHNER 2001: 193). Kulturelle Themen werden zwar auch diskutiert, jedoch ist deren Priorität im Vergleich zu wirtschaftlichen und politischen Belangen eher niedrig (ebd.).

Der Ursprung des Global-City-Ansatzes von SASSEN (vgl. 2001²) liegt in den Weltstadthypothesen von FRIEDMANN (vgl. 1986) aus dem Jahr 1986, bei denen Integration, internationale Arbeitsteilung, Schlüsselstädte in der räumlichen Hierarchie, globale Kontrollfunktionen, Immigration und Polarisierung im Mittelpunkt stehen (vgl. vgl. HEINEBERG 2017⁵: 382). Außerdem gelten die Städte als Orte des Kapitals und das Wachstum verursacht vor allem soziale Kosten (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 382). Hier wird von Schlüsselstädten gesprochen, damit weist der Begriff darauf hin, dass der Fokus auf der Stadt liegt und dass die Stadt der entscheidende Faktor ist. Ein wenig anders ist es bei PARNREITER (vgl. 1999), er verwendet den Wortteil Schlüssel in Schlüsseltätigkeiten und will damit ausdrücken, dass die wirtschaftlichen Abläufe wichtig sind, indem dass in den Global Cities ganz entscheidende Aktivitäten und Unternehmen stationiert sind.

Von den Weltstadthypothesen ausgehend hat Saskia SASSEN (vgl. 2001²) den Global-City-Ansatz entwickelt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 383). Laut SASSEN (vgl. 2001²) haben Global Cities drei große Aufgabenfelder übernommen, zum einen erhalten sie Steuerungsvollmacht über die Weltwirtschaft, zum anderen dienen sie als Standorte der wichtigsten Wirtschaftszweige, derzeit unternehmensorientierte Dienstleistungen, und gleichzeitig sind sie auch deren Produktionsstandorte mit neuen Innovationen als Ergebnis (vgl. SASSEN 2001²: 22; HEINEBERG 2017⁵: 383). Neben Innovationen sind auch Informationen und Wissen Produkte der unternehmensorientierten Dienstleistungsbetriebe (vgl. FASSMANN 2009³: 212). Dass Städte

Standorte für Unternehmen sind, bedeutet auch, dass sie zu Knotenpunkten für „Flüsse von Kapital, Gütern, Informationen, Dienstleistungen und Migranten“ (vgl. PARNREITER 1999: 44) werden. Eine konforme Weltwirtschaft, ein globales, hierarchisch aufgebautes Städtesystem und die Tatsache, dass der Aktionsraum für jede wirtschaftliche Aktivität die Welt ist, sind die Voraussetzungen, damit diese Abläufe ordnungsgemäß ablaufen (vgl. PARNREITER 1999: 44). Diese Entwicklungen begünstigen Polarisierung, der informelle Sektor nimmt größere Ausmaße an und die Arbeitsmarktsituation verschärft sich, weil die Schere zwischen schlechtbezahlten Berufen, u.a. im Dienstleistungssektor, und hochqualifizierten Arbeitsplätzen mit großen Verdienstmöglichkeiten weiter auseinandergeht (vgl. GERHARD 2004: 7; SASSEN 2001²: 21). Auch PARNREITER (vgl. 1999: 46) sieht ein gewisses Risikopotential im System der Global Cities, denn es kann passieren, dass die Administration der Städte derart darauf fokussiert ist, Geld und Knowhow zur Verfügung zu stellen, um wettbewerbsfähig zu bleiben, dass im Gegenzug Wohlfahrtsleistungen insbesondere für die einkommensschwachen Einwohnerschichten zurückgefahren werden (vgl. PARNREITER 1999: 49). Die Folge wäre eine zunehmende Polarisierung (ebd.). Anhand dieser Problematiken lässt sich schließen, dass nicht alle Städte in der globalisierten Welt zu einer homogenen Stadtlandschaft zusammengeführt und nicht alle Disparitäten abgebaut werden können (vgl. PARNREITER 1999: 45). Vielmehr ist eine Rangordnung von „Aktivitäten, Gesellschaften und Territorien“ (PARNREITER 1999: 45) entstanden. Dabei ist es notwendig geworden, den Austausch zwischen den genannten Elementen zu steuern (ebd.). Da das Eingreifen in die Hierarchiestufen von Menschen in verschiedenen Regionen der Welt vollzogen wird, ist dadurch ein räumlicher Bezug gegeben (ebd.).

Das Thema Globalisierung und damit verbunden die Kategorie der Global Cities wird vor allem aus der Sicht der westlichen Welt gesehen, sodass Städte im globalen Süden in diesem Diskurs bis jetzt kaum Beachtung gefunden haben (ebd.: 47). Allerdings scheint es, dass die Globalisierung auch nach Städten und Standorten in der Peripherie, das heißt im globalen Süden, verlangt, denn es ist unerlässlich, dass bei der Neuordnung des Weltwirtschaftssystems diese besagten Städte aus der Arbeitsteilung und dem Städtesystem herausgehalten werden (ebd.: 48). Eine mögliche Einschätzung wird von PARNREITER (vgl. 1999: 49) abgegeben, indem er die Annahme vertritt, dass die Globalisierung die Städte des globalen Südens miteinschließt, aber in unterschiedlichen Teilen, denn während das Land und seine Einwohner leicht zu integrieren sind, ist es wesentlich komplizierter, diesen Städten Funktionen zur

Kontrolle und Steuerung der Weltwirtschaft zu übertragen. So würden sie insgesamt einen der hinteren Ränge im weltweiten Städtenetzwerk einnehmen, weil sie zwar gewisse Funktionen innehaben und dadurch in die Kategorie Global Cities fallen, aber ein eher geringes Maß an Macht besitzen (vgl. PARNREITER 1999: 50). Auch BASTEN und GERHARD (vgl. 2016: 132) können das Global City Konzept nicht ohne jeglichen Zweifel annehmen, weil für sie das Städtenetzwerk der Globalisierung aus zwei Gründen nicht die ganze Wirklichkeit aufdeckt. Ein Grund ist, dass die Einteilung der Städte sehr stark abhängig ist vom Indikator der produktionsorientierten Dienstleistungen, der andere Grund ist, dass die Globalisierung hauptsächlich aus westlicher Sicht gesehen wird (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 132). Auch NISSEL (vgl. 2004) steht der einseitigen Dominanz des globalen Nordens kritisch gegenüber, weil dadurch die westliche Sicht im Mittelpunkt steht und das Potenzial des globalen Südens vernachlässigt wird (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 388).

Um zu testen, ob eine Stadt in die Kategorie Global City fällt oder nicht, gibt es unter anderem zwei Methoden. Einerseits wird dabei auf die Zentrale-Orte-Theorie zurückgegriffen, dabei wird aufgezeichnet, wie häufig gewisse Dienste und Funktionen in den Städten vorkommen (vgl. FASSMANN 2009³: 212). Beispielsweise wird dabei die Zahl der ansässigen Firmenzentralen von international tätigen Konzernen, von Bank- und Versicherungsinstituten oder Börsen angegeben (vgl. FASSMANN 2009³: 212). Bei der anderen Methode werden die sogenannten Flows bzw. Ströme gemessen (ebd.: 213). Dabei handelt es sich einerseits um Ströme immaterieller Natur, wie der Austausch von Informationen, und andererseits um Ströme materieller Natur, zum Beispiel darum, wie viele Flugpassagiere ankommen bzw. abfliegen oder auch um die Zahl der Arbeitskräfte (ebd.: 213, 214). An der University of Loughborough wurden von Taylor und Smith zum ersten Mal 180 Städte der Welt erfasst und deren Verbindungen innerhalb der Stadt sowie mit anderen Städten untersucht (vgl. FASSMANN 2009³: 213; HEINEBERG 2017⁵: 385). Das Forscherteam konzentrierte sich darauf, wie viele Konzerne und besonders auch wie viele Dienstleistungsunternehmen ihre Zentralen in den Städten hatten, danach fügten sie jeder Niederlassung eine Gewichtung zu, mithilfe derer sie die Vernetzungen zwischen den Städten ausfindig machen konnten (vgl. FASSMANN 2009³: 213). Als Ergebnis wurden die untersuchten Städte in eine Rangliste eingeordnet und in die Kategorien „Alpha World/Global Cities“, „Beta World/Global Cities“ und „Gamma World/Global Cities“ sowie in „Städte mit Globalisierungsansätzen“ (HEINEBERG 2017⁵: 385) eingeteilt, wobei der Ausdruck „World Cities“ von HEINEBERG (2017⁵: 385) verwendet wird

und „Global Cities“ von FASSMANN (2009³: 213). Zu den Alpha Global Cities werden jene Städte gezählt, die intensive Vernetzungen und Kontakte zu anderen Städten auf der ganzen Welt pflegen; konkret geht es dabei um London, Paris, New York und Tokyo im höchsten Rang (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 385; FASSMANN 2009³: 213). In der zweiten Stufe, den Beta Global Cities, befinden sich unter anderem San Francisco, Brüssel, Mexiko-Stadt und Seoul, und zu den Gamma Global Cities werden zum Beispiel Amsterdam, Melbourne, Warschau, Buenos Aires und Shanghai gezählt (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 385; FASSMANN 2009³: 213). Dabei ist eine ausgeprägte räumliche Konzentration zu erkennen, die meisten dieser World Cities liegen in Europa, Südostasien und Nordamerika und nur ganz wenige in Südamerika, Afrika und Australien (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 386; FASSMANN 2009³: 213). Einen Grund für diesen Zustand bieten BASTEN und GERHARD (vgl. 2016: 132) an, wenn sie meinen, dass die Ursache darin liegt, dass dieses Konzept im globalen Norden entwickelt wurde und hauptsächlich auch für diesen geographischen Raum anzuwenden ist. Gerade in der Tatsache, dass Städte des globalen Südens einigermaßen unterrepräsentiert sind, sieht FASSMANN (vgl. 2009³: 213) die Chance, dass die Globalisierung ein wichtiges und essentielles Thema in der Stadtgeographie werden wird. Gerade für diese Vernachlässigung hat ROBINSON (vgl. 2002) die Bezeichnung „cities off the map“ (BASTEN und GERHARD 2016: 132) eingeführt. ROY (vgl. 2011) schlägt für die Zukunft einen neuen Forschungsansatz vor; die Stadtforschung soll kosmopolitisch und eine Symbiose aus bereits etablierten Stadttheorien und den Städten im globalen Süden sein (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 132).

Oftmals weisen diese Städte eine hohe Einwohnerzahl und ein rasantes Wachstum auf, wodurch sie in die Kategorie Megastädte fallen (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 132). Wenn Städte jedoch eine kleinere Bevölkerungszahl haben, aber trotzdem gewisse Funktionen im globalen Städtenetzwerk ausüben, erhalten sie die Bezeichnung Metropolen (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 132). Die Verteilung der Städte in der letzten Kategorie – Städte mit Globalisierungsansätzen – sieht ganz ähnlich aus wie bei den anderen drei Kategorien; in dieser Gruppe enthalten sind unter anderem Manchester, Wien, Vancouver, Montevideo, Kapstadt, Mumbai oder Wellington (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 386). Ebenfalls in diese Gruppe fallen Dubai und Kairo, die in dieser Diplomarbeit ausführlicher behandelt werden. Im Jahr 2011 gab es eine Fortsetzung dieser Untersuchung, wobei diesmal insgesamt 525 Städte die Grundlage bildeten (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 387). Wiederum konzentrierte man sich auf die Firmenzentralen und die Verbindung zwischen den Städten, wobei diesmal das Herausfiltern von führenden Städten im Mittelpunkt stand, die Kontrolle und Steuerungsmacht innerhalb der Weltwirtschaft

innehatten (ebd.). Als Ergebnis wurden zwei Indices berechnet, der eine um allgemeine Verbindungen und Netzwerkverknüpfungen sichtbar zu machen und der andere um speziell die Verbindungen im Finanzbereich zu erfassen (ebd.). Ähnlich wie bei dem ersten Durchgang haben auch hier die Städte London und New York in beiden Kategorien die besten Ränge (ebd.). Einen Schritt weiter geht KRÄTKE (vgl. 2004: 20), denn er ist der Meinung, dass es weniger wichtig ist, welchen Rangplatz eine Stadt innehat, sondern dass es umso wichtiger ist, welche Funktion und Rolle eine Stadt in der globalen Entwicklung einnimmt, weil die Globalisierung alle Städte bis zu einem gewissen Ausmaß beeinflusst, sowohl im globalen Norden als auch im globalen Süden (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 390; vgl. KRÄTKE 2004: 20). So führt KRÄTKE (2004: 20) den Terminus der „Globalizing Cities“ ein und bezieht sich damit auf den Transformationsprozess, den Städte im Rahmen der Globalisierung durchmachen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 390). Eine wichtige Rolle im Globalizing-Cities-Ansatz spielen die Verknüpfungen zwischen den Städten weltweit (vgl. KRÄTKE 2004: 24).

4.2. Hochhausboom und Megaprojekte

Ein besonderes Charakteristikum der postmodernen Stadt ist die rege Bautätigkeit, speziell im Bereich von Hochbauten und Großprojekten. BASTEN und GERHARD (2016: 131) verwenden für diese Entwicklung den Sammelbegriff „Leuchtturmprojekte“. Diese Bezeichnung wurde deswegen verwendet, weil die Neubauten dermaßen groß und spektakulär sind, dass sie nicht nur in der eigenen Stadt, sondern darüber hinaus im Ausland Beachtung finden (ebd.). Dabei soll zusätzlich der Effekt erreicht werden, dass sich internationale Investoren an künftigen Projekten der Stadtentwicklung beteiligen (ebd.). Laut MATTISSEK (vgl. 2008) bringt die Einbindung von ausländischen Privatinvestoren die Notwendigkeit eines Konzepts zum Stadtmarketing mit sich (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 131). Mit den Stadtmarketingmaßnahmen sollen nicht nur Investoren, sondern auch Projektentwickler gefunden werden, mit denen die jeweilige Stadtverwaltung gemeinsam Großprojekte abwickelt (ebd.). Aus dieser Zusammenarbeit heraus entstehen Public-Private-Partnerships, bei denen allerdings das Risiko entsteht, dass sie die Instanzen staatlicher Kontrolle umgehen, was dazu führen kann, dass der Akteur der Stadtentwicklung nicht mehr die Stadt alleine ist, sondern private Organisationen (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 131; BORSODORF und BENDER 2010: 369). Zusammenfassend betont WEHRLI-SCHINDLER (1993: 13), „(...) in dieser Postmoderne hat sich auch das Feld der Akteure in der Stadtentwicklung entscheidend erweitert: Es sind verschiedene **Teilöffentlichkeiten** entstanden, die alle den Anspruch erheben, **ihre** Interessen

und **ihre** Zielvorstellungen in die Stadtentwicklung einzubringen.“ Dadurch, dass die Investoren meist aus dem Ausland stammen, kann es zu einer Vermischung von Interessen kommen (vgl. WOOD 2011²: 902). So werden meist nur die Einzelinteressen von bestimmten Bevölkerungsgruppen, wie der einkommensstarken Stadtbewohner, berücksichtigt (vgl. WOOD 2011²: 899-900). Darüber hinaus kann das Geld auch von international tätigen Kapitalgesellschaften kommen (vgl. ZEHNER 2001: 133). Der Grund für die Einbindung von externen Geldgebern liegt darin, dass die Städte selbst nicht über genügend Kapital verfügen, um solche Großprojekte ausführen zu können (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 131).

Bei ZEHNER (2001: 165) erhalten diese Megaprojekte den Namen „flagship development“. Zusätzlich zu Hochbauten für geschäftliche Zwecke, wie Büros, fallen darunter auch großflächige Sportanlagen, kulturelle Einrichtungen und sogenannte Hyper-Einkaufszentren (vgl. ZEHNER 2001: 165; BORSDORF und BENDER 2010: 369). Als Standort für diese Bauten wird hauptsächlich das Stadtzentrum und der Central Business District gewählt (vgl. ZEHNER 2001: 165; WOOD 2011²: 899). Dadurch sollen die Städte so viel Aufmerksamkeit erhalten, dass sie auf der globalen Weltkarte einen festen Platz einnehmen, also eine „city on the map“ (ZEHNER 2001: 165) werden. So soll aus „cities off the map“ (BASTEN und GERHARD 2016: 132), wie speziell bei ROBINSON (vgl. 2002) im Zusammenhang mit Städten im globalen Süden die Rede ist, für alle Städte das Ziel sein, eine „city on the map“ (ZEHNER 2001: 165) zu werden.

4.3. Gated Communities

Neben dem Hochhausboom sind auch die Fragmentierung und die soziale bzw. sozialräumliche Segregation zentrale Eigenschaften der postmodernen Stadt oder, anders formuliert, Ergebnisse der globalen Transformationsprozesse (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 401; BASTEN und GERHARD 2016: 124). Bei der sozialräumlichen Segregation geht es darum, ob sich die Bevölkerung mit verschieden hohem sozialen Status freiwillig oder nicht freiwillig räumlich näher kommt, dabei kann als Gegensatz unterschieden werden zwischen freier Standortwahl und einem Ghetto (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 374; BASTEN und GERHARD 2016: 123). Wenn es soziale Segregation gibt, dann hat es die Stadt nicht geschafft, die Ober- und Unterschichten miteinander zu verbinden und es kommt zu einer Polarisierung und zu „eine[m] Prozess der Spaltung“ (BASTEN und GERHARD 2016: 124) innerhalb der Gesellschaft (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 375). Um in der Stadtstruktur das Ausmaß an Segregation herausfiltern zu können, weist KRÄTKE (vgl. 1995: 219) auf die Möglichkeit hin, die Bodenpreise und -renten im Stadtgebiet zu analysieren. Dabei lässt sich ein Rückschluss auf das Sektorenmodell von

HOYT im Rahmen der Chicagoer Modelle der Sozialökologie ziehen. MEYER-KRIESTEN et al. (2004: 31, 35) beschreiben die innerstädtische Fragmentierung symbolisch als „Inseln der Reichen“ in einem „Meer der Armen“. Fragmentierung hat mit Unterschieden in Bezug auf Zugang und Ausschluss zu tun (vgl. BORS DORF und BENDER 2010: 370). Zu diesen Inseln zählen unter anderem riesige Einkaufszentren oder der Central Business District (vgl. MEYER-KRIESTEN et al. 2004: 31, 35; HEINEBERG 2017⁵: 401; BORS DORF und BENDER 2010: 369). Bewachte Einkaufszentren fallen in diese Sparte, weil auch in diesem Fall nur diejenige Bevölkerungsgruppe Zutritt hat, die über ausreichend finanzielle Mittel verfügt, der Rest darf nicht hinein oder wird gegebenenfalls aufgefordert, die Gebäude zu verlassen (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 128). Eine weitere bauliche Form, die diese Charakteristika zum Ausdruck bringt, sind die Gated Communities (vgl. MEYER-KRIESTEN et al. 2004: 31, 35; HEINEBERG 2017⁵: 402). Die Gated Communities weisen mehrere Merkmale auf, zum einen sind sie Wohnviertel, die abgegrenzt und geschlossen sind (vgl. FASSMANN 2009³: 168). Die physischen und sichtbaren Zeichen der Abgrenzung sind Mauern und Zäune um das Areal, zusätzlich gibt es Videoüberwachung und Alarmanlagen. Darüber hinaus wird der Zutritt zu diesen Wohnanlagen auch durch private Sicherheitsdienste durchgehend, Tag und Nacht, überwacht (vgl. FASSMANN 2009³: 168; GLASZE 2011²: 891). Zum anderen sind die Gebiete im Privatbesitz und stehen somit nicht unter öffentlicher Kontrolle (vgl. FASSMANN 2009³: 168). Normalerweise gehört die Fläche rund um die Wohngebäude, wie Straßen und Gehwege, zum öffentlichen und frei zugänglichen Raum, bei Gated Communities ist das nicht der Fall, weil dabei ein ganzes Areal nicht mehr für die Außenwelt zugänglich ist (vgl. FASSMANN 2009³: 168). In diesem abgegrenzten Areal befinden sich nicht nur Wohnhäuser, sondern auch dazu passende infrastrukturelle Einrichtungen (vgl. FASSMANN 2009³: 168). „Die Infrastruktureinrichtungen reichen hierbei von der gemeinsamen Grünfläche über Sporteinrichtungen (Fußball, Tennis, Golf etc.), Spielplätze, Schwimmbad bis zum Clubhaus“ (BORS DORF und BENDER 2010: 376). Sie können aber auch „künstlich angelegte Seen, Kinderspielplätze (...)“ (BASTEN und GERHARD 2016: 127) aufweisen. Die Gated Communities verfügen über eine Selbstverwaltung, die alle notwendigen Dienstleistungen zur Verfügung stellt und sich auch um das Erscheinungsbild der Gebäude kümmert (vgl. GLASZE 2011²: 891). Gated Communities bestehen einerseits aus Teilen, die gemeinschaftlich, von allen Bewohnern der Anlage, benutzt werden können, wie die oben beschriebenen, und andererseits haben die Bewohner auch ein Wohnrecht bzw. die Wohngebäude stehen in ihrem Privateigentum (vgl. GLASZE 2011²: 890-891). Diese ungleichen Besitzverhältnisse machen es erst möglich, dass das Areal als Ganzes eingezäunt werden kann, weil die Grundstücke zum Beispiel einer

Immobilienfirma oder einer anderen Gesellschaft gehören, hingegen die Wohngebäude den Bewohnern (vgl. BASTEN und GERHARD 2016: 127; BORSDORF und BENDER 2010: 377). Die Gated Communities werden von der gehobenen Mittel- und Oberschicht bewohnt (vgl. FASSMANN 2009³: 168). Die Anlagen werden entweder von Grund auf als eine Einheit neu errichtet oder es besteht auch die Möglichkeit, dass ein bestehendes Wohngebiet im Nachhinein abgeriegelt wird (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 402; HEEG und ROSOL 2007: 502). FASSMANN (2009³: 169) betont, dass Gated Communities eigentlich „Ghettos der sich selbst Ausschließenden“ sind, das heißt, dass sich die Bewohner bewusst für diese Art des Wohnens entscheiden und sich damit klar von der übrigen Stadtbevölkerung absondern. Als Gegensatz sieht FASSMANN (2009³: 169) die „Ghettos der Ausgeschlossenen“, damit sind illegale Behausungen wie „Slums, Squatter-Siedlungen, Shanty Towns, Barrios, Favelas“ gemeint. Die Squatter-Siedlungen werden bei der anschließenden Analyse der Stadt Kairo noch eine wichtige Rolle spielen. In beiden Fällen wurde der öffentliche Raum verwendet, um daraus einen Ort zu machen, der nur mehr von einer bestimmten Bevölkerungsschicht betreten wird (vgl. FASSMANN 2009³: 169-170). Bei den Gated Communities haben außer den Anrainern keine anderen Personen Zutritt, während in die Squatter-Siedlungen meistens niemand anderer freiwillig hineingeht, somit bleiben die jeweiligen Bevölkerungsgruppen unter sich (vgl. FASSMANN 2009³: 168-170). Von diesem Vergleich sprechen auch BORSDORF und BENDER (vgl. 2010: 369), indem sie sagen, dass sich die sozialschwächeren Bewohner einer Stadt ebenfalls Teile des öffentlichen Raumes aneignen und dort ihre informellen Wohngebiete errichten. Dabei bleiben diese Viertel unter sich und entziehen sich dadurch auch dem Einfluss der Stadtverwaltung (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 369). KRAAS (vgl. 2011²: 883) beschreibt ebenfalls den extremen Kontrast zwischen Gated Communities und Behausungen, die informell errichtet worden sind, dabei liegt dieser Unterschied in der globalen ökonomischen Entwicklung begründet. BORSDORF und BENDER (vgl. 2010: 376) weisen darauf hin, dass FRIEDMANN und WULFF (vgl. 1975) die entgegengesetzten Pole als Ghetto und Zitadelle bezeichnet haben. Die Konnotationen für die Burg oder Zitadelle sind zum einen moderne Geschäftsgebäude im Central Business District und zum anderen auch die erwähnten Gated Communities (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 376). Abgesehen vom beschränkten Zugang, hat auch die Stadtpolitik Schwierigkeiten, in diese Konstrukte einzugreifen und darin etwas zu verändern (vgl. FASSMANN 2009³: 170). Der Ursprung für die Fragmentierung der Städte liegt laut MEYER-KRIESTEN, PLÖGER und BÄHR (vgl. 2004) eindeutig in der Globalisierung und in der neoliberalen Arbeitsweise vieler Politiker und Politikerinnen und Ökonomen (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 402). Ein Grund für die massive Zunahme an Gated

Communities dürfte darin liegen, dass die Bau- und Immobilienwirtschaft verstärkt Einfluss auf die Stadtentwicklung und Stadterweiterung bekommt und diese auch mitbestimmt, weil die Nationalstaaten zurückgedrängt werden (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 402-403; BORSDORF und BENDER 2010: 368-369). Auch die lokale Bevölkerung fragt diese Wohnmöglichkeit stärker nach, weil sie in den Medien Beiträge über Kriminalität in den Städten sieht und sie dadurch ein Gefühl von Unsicherheit verspüren, was aber durch Gated Communities abgeschwächt wird (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 403; GLASZE 2011²: 890). Gleichzeitig wird aber kritisiert, dass deren sogenannte „Angstarchitektur“ (GLASZE 2011²: 890) das Gefühl vermittelt, dass anscheinend eine gewisse Gefahr vorhanden ist und man sich schützen sollte, dadurch verstärkt sich nochmals das Gefühl der Unsicherheit. Gated Communities entstehen meist in Städten, in denen die Einwohner das Gefühl verspüren, dass die Stadtpolitik nicht ausreichend das Gemeinwohl sichert (vgl. GLASZE 2011²: 891). Dort wird auf private Anbieter zurückgegriffen (vgl. GLASZE 2011²: 891). Insgesamt merken BORSDORF und BENDER (2010: 369) an, dass diese fragmentierten Stadtteile soweit in ihrer Entwicklung vorangeschritten sind, dass sie „global austauschbar[e]“ geworden sind. Nicht nur das Auftreten von Gated Communities in Städten auf der ganzen Welt ist gleich, sondern es kommt zunehmend auch zu einer ähnlichen Bauweise, sodass das Aussehen der Wohnhäuser und der Gebiete auf globaler Ebene ähnlicher wird (vgl. BORSDORF und BENDER 2010: 377).

5 Vergleich der Transformationsprozesse am Beispiel der Städte Kairo und Dubai

5.1. Kairo

5.1.1. Stadtentwicklung

5.1.1.1. Historische Stadtentwicklung

Die Stadt Kairo ist mehr als 1000 Jahre alt (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323). In der Mitte des 7. Jahrhunderts wurde Babylon, das sich südlich des Nildeltas befand, eingenommen, aus diesem Grund war ein Feldlager für das arabische Militär notwendig (vgl. DENOIX 2007: 17). Aus der Besiedelung von Babylon, einer christlichen Stadt, mit seiner byzantinischen Festung und dem Feldlager entstand die Siedlung Fustat, deren Name aus dem Griechischen kommt und Graben bedeutet (vgl. DENOIX 2007: 17f.; BONINE 1983: 290). Allmählich etablierte sich Fustat als eine Provinzhauptstadt (vgl. DENOIX 2007: 18). In den darauffolgenden Jahrhunderten folgten einige Herrscherwechsel, in diesem Zusammenhang ist um das Jahr 750 Fustat durch ein neues Soldatenlager erweitert worden (ebd.: 17f.). Im Jahr 969 wurde Ägypten, zum damaligen Zeitpunkt sunnitisch geprägt, von der schiitischen Fatimiden-Dynastie eingenommen, dabei wurde nördlich von Fustat nochmals eine zusätzliche Siedlung mit dem Namen al-Qahira errichtet (vgl. DENOIX 2007: 18; GHANNAM 2002: 26). Diese Bezeichnung ist vom Planeten Mars abgeleitet, der al-Qahir auf Arabisch heißt, al-Qahira bedeutet übersetzt die Siegreiche, im englischen Sprachgebrauch wurde hingegen Cairo verwendet (vgl. DENOIX 2007: 18; ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323; GHANNAM 2002: 26; RODENBECK 1998: 67; BONINE 1983: 290). Das Datum 969 nach Christus wird als das Gründungsdatum der Stadt Kairo angesehen (vgl. GHANNAM 2002: 26). Die beiden Siedlungen, Fustat und al-Qahira, sind in Abbildung 15 eingezeichnet.

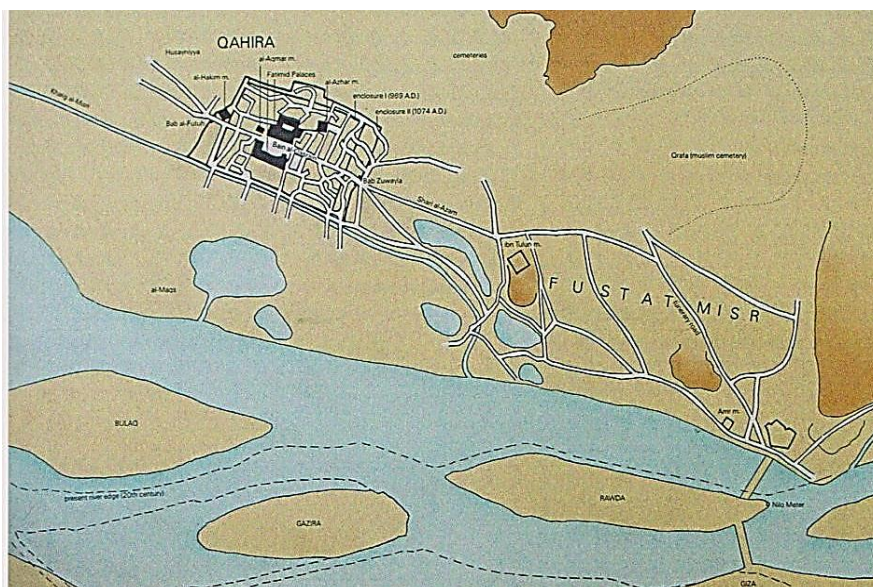


Abbildung 15 Die historischen Siedlungen Fustat und al-Qahira; Quelle: DENOIX 2007: 19

Die neue Stadt beherbergte vor allem die Herrscherfamilie der Fatimiden und das Militär, bald erhielt sie eine Stadtmauer, Paläste, Hauptverkehrsruuten und einen Straßengrundriss, der fast rechtwinkelig war (vgl. DENOIX 2007: 18, BONINE 1983: 290). Die Siedlung Fustat, das mittlerweile zu Fustat-Misr umbenannt wurde, wurde als Wohnort für das Volk genutzt und hatte keine Stadtmauer (vgl. DENOIX 2007: 18; BONINE 1983: 290). Einige Zeit später wurde Fustat ein bedeutender Hafenort, weil die Fatimiden-Herrscher dafür sorgten, dass der Handelsweg für Gewürze umgelenkt wurde und fortan über das Niltal verlief, um mehr Gewinne zu machen (vgl. DENOIX 2007: 18f.). Die davon ausgehenden Wachstumsimpulse erhöhten den Wohlstand in Fustat (vgl. DENOIX 2007: 18-19). Im 11. und 12. Jahrhundert erlebte Fustat jedoch turbulente Zeiten, aufgrund von Dürre und Pest um das Jahr 1060 sank die Einwohnerzahl, sodass einige Stadtteile baulich verfielen (vgl. DENOIX 2007: 19; BONINE 1983: 290). 1074 erfolgte der Wiederaufbau, ehe 1168 ganz Fustat im Zuge der Kreuzfahrerbelagerung abgebrannt wurde (vgl. DENOIX 2007: 19). Auch diesmal wurde Fustat wiederaufgebaut (ebd.). Während des 12. und 13. Jahrhunderts kam es auch zu Veränderungen im nördlichen al-Qahira, die Stadt wurde mehrmals von den Kreuzfahrern bedroht, die Herrschaft über die Stadt wechselte und schließlich wurde al-Qahira bzw. Kairo, das bis dahin Sitz des Herrschers und der Armee war, für die zivile Bevölkerung zugänglich gemacht (vgl. DENOIX 2007: 20-21; BONINE 1983: 290). Wie in Abbildung 16 sichtbar ist, wurde der Stadtteil al-Qahira Richtung Westen und Süden erweitert, im Süden und Osten befanden sich Friedhöfe, die heute den Namen „Cities of the Dead“ (SUTTON und FAHMI 2002: 77) tragen; dieses Gebiet wird aus Sicht der Gegenwart als altes oder historisches Kairo bezeichnet (vgl. SUTTON und FAHMI 2002: 77).



Abbildung 16
Stadterweiterung
von Kairo 12. bis
16. Jahrhundert;
Quelle: DENOIX
2007: 20

Ab 1250 übernahmen die Mamluken, eine ausländische Armee, die Herrschaft in Ägypten, wodurch es zu einer Vielzahl an Veränderungen und Stadterweiterungen kam und Kairo wurde dabei zur Hauptstadt des Mamluken-Reiches erhoben (DENOIX 2007: 20-21; BONINE 1983: 290). Die Mamluken hatten ein eigenes Steuersystem und kauften mit dessen Einnahmen Grundstücke (vgl. DENOIX 2007: 20-21). Außerdem wurde neben Fustat-Misr auch Bulaq als Hafen für den staatenübergreifenden Transithandel genutzt (ebd.). Es wurden viele Bauwerke, Wohnviertel und ein neuer Kanal errichtet (ebd.). Das Wachstum der Stadt führte auch zur Eingliederung der Friedhöfe im Norden und Osten in das Stadtgebiet (ebd.). Die Einwohnerzahl im 14. Jahrhundert betrug rund 250 000 (vgl. WILLIAMS 2006: 272). Im Übergang vom 14. in das 15. Jahrhundert kam es zu einer negativen Entwicklung, einige Teile wurden schwer getroffen, wie Fustat-Misr, sodass sogar die Grenze um die Stadt neu gezogen werden musste (vgl. DENOIX 2007: 21). Im Jahr 1517 veränderte sich nicht nur die herrschende Dynastie, die Macht ging dabei nach fast 270 Jahren von den Mamluken zu den Osmanen über, sondern auch die administrative Funktion der Stadt (vgl. DENOIX 2007: 22; WILLIAMS 2006: 272). Unter den Mamluken war Kairo die Hauptstadt des Reiches, zur Zeit der Osmanen war sie nur eine Provinzstadt, was aber der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt keinen Abbruch leistete, denn aufgrund der günstigen Lage florierte der Handel mit Kaffee, Zucker und Textilien und die Häfen blieben weiterhin ein wichtiger Umschlagplatz für den Warenverkehr (vgl. DENOIX 2007: 22). Im Mittelalter war Kairo durch seine Lage zu einem wichtigen Ort des Handels für Waren in alle Welt geworden (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323). Die Vormachtstellung innerhalb der arabisch-islamischen Welt behielt Kairo über die Jahrhunderte hindurch besonders in den Bereichen politischer Macht und Kultur (vgl. BONINE 1983: 290). Die Bautätigkeit im 17. und 18. Jahrhundert war geprägt einerseits von der Errichtung neuer Gebäude als auch von Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen der älteren Bausubstanz, wobei die Grundlage der Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1630 war (vgl. DENOIX 2007: 22-23). In diesen beiden Jahrhunderten fand die Stadterweiterung ihr vorläufig größtes Ausmaß, bevor um 1800 das Wachstum der Stadt vorübergehend zu einem Stillstand kam (vgl. DENOIX 2007: 22/23). Während des 18. Jahrhunderts lebten schätzungsweise ungefähr 263 000 Einwohner in der Stadt (vgl. SPEISER 2007: 24).

Im Laufe des 19. Jahrhunderts kam es zu zwei wesentlichen Entwicklungen, einerseits wurden Dämme am Nil gebaut, wodurch neues Land entstand, das für die Stadterweiterung genutzt wurde, und andererseits fällt diese Zeit zusammen mit dem kolonialen Vordringen europäischer Länder in Afrika und Asien (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323; SUTTON und FAHMI 2002:

75). Die moderne Stadtentwicklung nach westlichem Vorbild wurde als Gefahr für die historische, über Jahrhunderte lang gewachsene Architektur und Stadtstruktur betrachtet, weil sie in direktem Kontrast zu dieser steht (vgl. DENOIX 2007: 22-23; SUTTON und FAHMI 2002: 75). Die Kolonialmächte, für Kairo war es Frankreich, bauten neben den bestehenden Stadtteilen eigene Regionen nach europäischem Vorbild, beispielsweise mit Parks oder Villen (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323; DENOIX 2007: 24; SUTTON und FAHMI 2002: 75). Der Grund für den französischen Einfluss war der Feldzug von Napoleon, im Jahr 1798 marschierte Napoleon mit seinem Heer in Ägypten ein (vgl. HAMMER 2005: 21). Mit diesem Feldzug verfolgte er zwei Ziele, einerseits war für ihn das Land Ägypten die „Wiege der abendländischen Kultur“ (HAMMER 2005: 21), folglich wollte er dieses Gebiet unter europäische Herrschaft bringen; andererseits wollte er seine militärische Vormachtstellung in der Mittelmeerregion weiter ausbauen und das Gebiet um Suez in französischen Besitz bringen (vgl. HAMMER 2005: 21). Die neue Altstadt hätte eine Nachbildung der Stadt Paris werden sollen (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323). Die Franzosen verbreiterten die Durchgangsstraßen, erstellten nach Vermessung einen Stadtplan im Maßstab 1:2000, verlangten, dass alle Geburten und Sterbefälle gemeldet werden und führten ein Verbot von Bestattungen innerhalb des Stadtgebietes ein (vgl. DENOIX 2007: 24). Im Jahr 1801 wurde die Kolonialmacht Frankreich von den Briten und Osmanen in Ägypten besiegt und es folgte ab 1805 die Herrschaft von Mohammed Ali, einem Militärführer des osmanischen Reiches (vgl. DENOIX 2007: 24; GHANNAM 2002: 27; HAMMER 2005: 21). Unter dessen Herrschaft wurde der Stadtteil Bulaq baulich wieder aufgewertet (vgl. DENOIX 2007: 24). Kairo bestand zu der Zeit aus insgesamt drei Stadtteilen – Bulaq, al-Qahira und Misr al-Qadima (vgl. DENOIX 2007: 24).

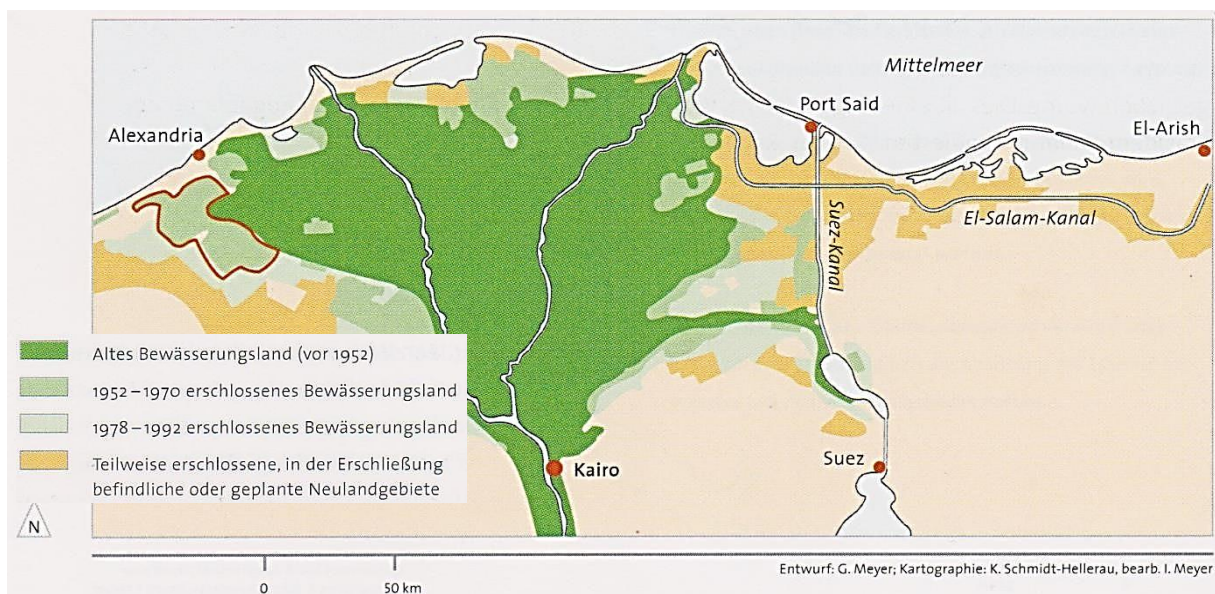


Abbildung 17 Lage von Alexandria, Kairo und der neu gegründeten Stadt Port Said; Quelle: MEYER G. 2007: 186

Genau diese drei Teile sollten zu einer Hauptstadt zusammengeschlossen werden (ebd.: 26). Der Sohn von Mohammed Ali war verantwortlich dafür, dass zwischen Alexandria und Kairo erstmals eine Eisenbahnlinie errichtet wurde (ebd.: 24). Im Jahr 1859 gab es die Initiative für eine neue Stadtgründung mit dem Namen Port Said an der Stelle, wo der Suezkanal in das Mittelmeer mündet, diese Hafenstadt sollte modern sein und das Straßennetz rechtwinkelig (vgl. DENOIX 2007: 24). Abbildung 17 verdeutlicht die geographische Lage von Kairo, Alexandria und der neu gegründeten Stadt Port Said.

1869 wurde der Suezkanal in der Amtszeit von Ismail, dem Enkelsohn von Mohammed Ali, eröffnet, danach stieg die Bevölkerungszahl in den nächsten Jahrzehnten, wodurch es zu einer Expansion und einer neuen Parzellierung in der sogenannten Downtown, dem Stadtteil im Westen der Altstadt, kam (vgl. DENOIX 2007: 26; GHANNAM 2002: 27; BONINE 1983: 291). Ismail verfolgte strikt seinen Plan, Kairo in eine moderne und europäische Stadt zu transformieren, indem zusätzliche Stadtteile errichtet, alte Teile der Stadt saniert und neue Straßen gebaut wurden (vgl. GHANNAM 2002: 27; BONINE 1983: 291). Ismails Ideal war Paris, das er laut IBRAHIM (vgl. 1987) und RODENBECK (vgl. 1998) mit der Errichtung von kulturellen Einrichtungen wie einem Theater oder einem Opernhaus oder durch öffentliche Parks und Plätze erreichen wollte (vgl. GHANNAM 2002: 27). Die Motivation hinter diesem mächtigen Bauvorhaben war, dass Ismail im Zuge der Eröffnung des Suezkanals seinen Gästen aus Europa etwas bieten wollte, allerdings verschuldete sich Ägypten dadurch enorm, dass er die Herrschaft an seinen Sohn, Tawfiq, abgeben musste (vgl. GHANNAM 2002: 27). Bald darauf, im Jahr 1879, übernahmen die Engländer die Macht über Kairo, von denen wiederum zahlreiche Wachstumsimpulse ausgingen, wie die Expansionen in den Norden, Westen und Süden von Kairo sowie auf die Inseln im Nil, Rhoda, Zamalek und Gezira (vgl. DENOIX 2007: 26-27; GHANNAM 2002: 27; BONINE 1983: 291). Während im Jahr 1866 die Einwohnerzahl 282 000 betrug, erreichte sie im Jahr 1882 bereits 375 000 (vgl. SPEISER 2007: 26). Die Innenstadt war konfrontiert mit einem extremen Bevölkerungszuwachs von Menschen aus dem ländlichen Umfeld sowie aus anderen arabischen Ländern, weil diese Personen durch die Möglichkeit einer Arbeits- und Wohnstätte in der Stadt angelockt wurden (vgl. DENOIX 2007: 26-27). Die Voraussetzungen in der Stadt waren aber für diesen Zustrom nicht gegeben, die Flächen wurden dicht verbaut, die Wohnquartiere teilweise überbelegt, dass die Statik der Gebäude in der Innenstadt bedroht war (ebd.). Gleichzeitig wurde die Infrastruktur ausgebaut, 1896 wurde das öffentliche Wassernetz errichtet und die Straßenbahn in Betrieb genommen und 1912 das Kanalisationssystem (ebd.). Nach dem Ersten Weltkrieg blieb die Bevölkerungszunahme

unverändert hoch, jedoch wurden mehr Wohnungen der oberen Preiskategorie nachgefragt und es wurden im östlichen und südlichen Teil der Stadt neue Flächen für Wohnraum hinzugefügt (vgl. MEYER W. 2003: 28).

Die von den Kolonialmächten errichtete Neustadt erlebte eine Transformation in ein modernes, westlich-geprägtes Geschäftszentrum, wobei „(...)Banken mit repräsentativen Fassaden, Handelshäuser großer europäischer Kaufhausketten, Restaurants, Cafés, Clubs und Kinos(...)“ (MEYER W. 2003: 28) einen großen Beitrag zur Etablierung eines markanten Stadtbildes leisteten und so Kairo „den Charakter einer europäischen Großstadt“ (MEYER W. 2003: 28) verliehen bekommen hat. Gleichzeitig wird angemerkt, dass es durch die Errichtung der Neustadt zu einer Zweipoligkeit mit zunehmenden Unterschieden zwischen der Altstadt und der Neustadt kam, weil auf der einen Seite die Altstadt die orientalische Kultur widerspiegelt, gleichzeitig deren Bausubstanz aber sanierungsbedürftig war, und auf der anderen Seite die Neustadt einen modernen und westlichen Charakter innehatte (vgl. GHANNAM 2002: 27; BONINE 1983: 291; ABAZA 2011: 1081; MITCHELL 1988). Abbildung 18 zeigt die räumliche Lage von Altstadt und Neustadt, wobei die Altstadt der dunkel eingefärbte, längliche Bereich im Osten ist. Das modern-westliche geprägte Stadtzentrum schließt im Westen an die Altstadt an.

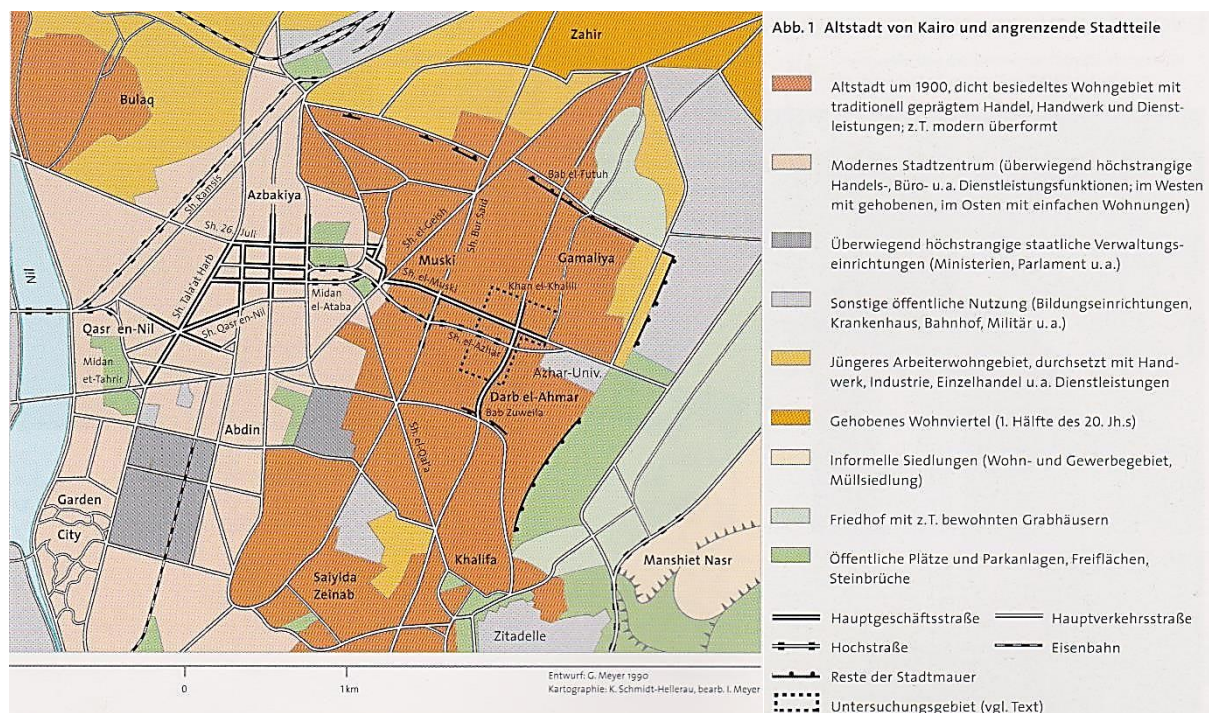


Abbildung 18 Neustadt und Altstadt in Kairo; Quelle: G. MEYER 2004: 42

1922 wurde Ägypten eine konstituierende Monarchie, ähnlich wie Großbritannien, und die Handelsverbindungen mit Großbritannien verbesserten sich, dass der Stadt mehr Geld zur Verfügung stand, das für die Errichtung von Geschäftsgebäuden und exklusiver Wohnanlagen in der Innenstadt sowie auf der Insel Zamalek verwendet wurde (vgl. MEYER W. 2003: 28). Nach dem Ersten Weltkrieg veränderte sich die Bevölkerungsstruktur; während die europäischen Zuwanderer ihren Einfluss auf die Stadt zunehmend verloren hatten, kam es zu einem erneuten Zustrom von Menschen aus ganz Ägypten auf der Suche nach Arbeit und einem Wohnort, wobei die neuen Stadtviertel der Unter- und Mittelschicht den Bereich zwischen der Altstadt und den westlich-geprägten Stadtteilen einnahmen (vgl. BONINE 1983: 291). Das Bevölkerungswachstum führte zu einer extrem hohen Dichte in der Altstadt von Kairo (vgl. BONINE 1983: 291). Die Abbildung 19 zeigt die Zunahme der Einwohnerzahl zwischen 1900 und 1947.

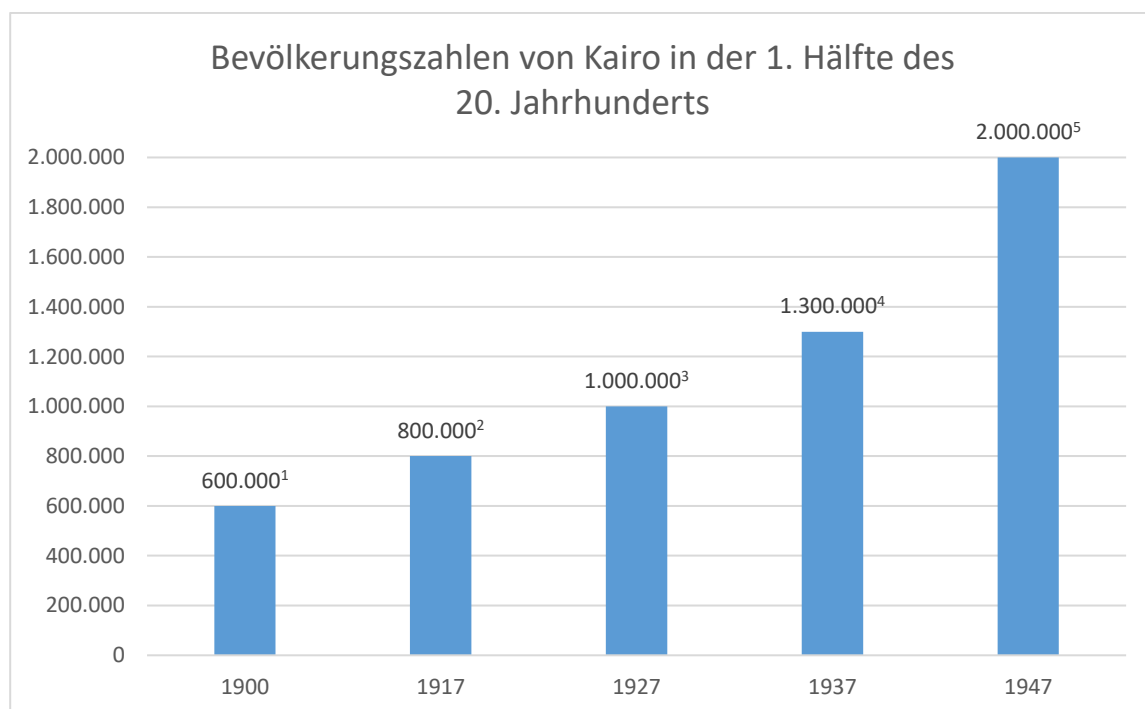


Abbildung 19 Entwicklung der Einwohnerzahl Kairos zwischen 1900 und 1947; eigene Bearbeitung nach ¹GHANNAM 2002:26; ^{2,3,5}BONINE 1983: 291; ⁴DAWLETSCHEIN-LINDER 1989: 132

In Abbildung 20 sieht man die Expansionsphasen von Kairo, von der Gründung im 10. Jahrhundert über die Zeit der Mamluken und des Kolonialismus bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts.

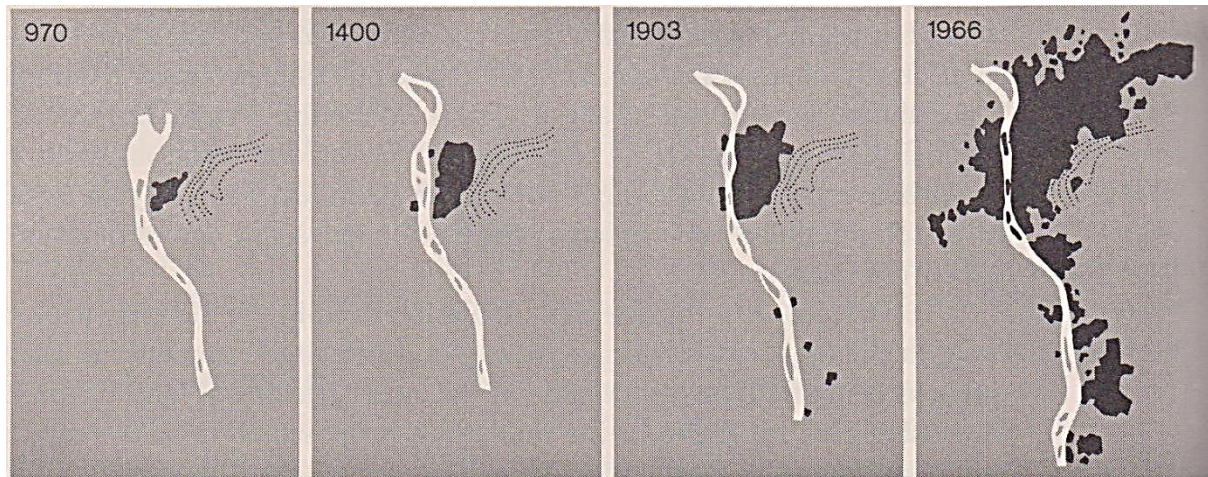


Abbildung 20 Stadtentwicklung von Kairo 970-1966; Quelle: BONINE 1983: 292

5.1.1.2. Stadterweiterungsprozesse ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde Ägypten eine unabhängige Republik und die Stadt Kairo war mit einer weiteren Land-Stadt-Migration konfrontiert, weil sich die Landbevölkerung durch die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen in der Stadt bessere Lebensbedingungen erwartete (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324; MEYER W. 2007: 29). Gleichzeitig gingen die exklusiven Wohngebiete der Herrscherfamilie und der Europäer in den Besitz der einheimischen Bevölkerung über (vgl. MEYER W. 2007: 31). Dadurch wuchs die Bevölkerung von Kairo stark an und es mussten in kürzester Zeit Wohnblöcke errichtet werden, die aber oft von schlechter Qualität waren (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Nicht nur die Stadtverwaltung, sondern auch die Regierung Ägyptens war sich der Problematik bewusst und es wurde folglich veranlasst, neue Städte in der Wüste zu bauen (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Diese neuen Satellitenstädte wurden zwischen Kairo und dem Suezkanal errichtet und mit neuen Namen versehen, wie „the 10th of Ramadan City“ (ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Wie am Beispiel der Stadt des 10. Ramadan in Abbildung 21 erkennbar wird, bilden die Industriefabriken ihre wirtschaftliche Grundlage (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324).



Abbildung 21 Struktur in der Stadt des 10. Ramadan; Quelle: MEYER G. 2004: 141

Im Nachhinein stellte sich jedoch heraus, dass die Städte nie ihr Ziel erreichten, denn diese Städte hätten Bevölkerungsteile von Kairo übernehmen sollen, damit Kairo entlastet worden wäre (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Ein weiteres Problem dieser Stadterweiterungsmethode war, dass dadurch große Flächen von wertvollem Ackerland im Nildelta zerstört wurden (vgl. BONINE 1983: 291-292). Um die anhaltende Zuwanderung unter Kontrolle zu bringen, wurde um 1950 ein Masterplan zusammengestellt, der vorschrieb, dass nur 3,5 Million Menschen in der Stadt leben sollten, dieses Ziel war aber nicht einzuhalten (ebd.). Zwischenzeitlich kam es 1952 zu einer Revolution aufgrund der schlechten Versorgung an Wohnraum, Arbeit und Infrastruktur, daraufhin verfolgte Nasser eine sozialistische Politik und sorgte dafür, dass die Arbeiter und die untere Mittelschicht eine Behausung, Zugang zu Bildung und Verfügbarkeit von Land erhielten (vgl. RODENBECK 1998: 225; GHANNAM 2002: 27). Für Nasser war es wichtig, dass Kairo für alle Bevölkerungsschichten zugänglich und ein leistbares Wohnen möglich war (vgl. ALSAYYAD 2011: 262). Diese Initiative erfuhr großen Zuspruch bei der Landbevölkerung und es wurden neben Wohngebieten auch Fabriken gebaut

(vgl. GHANNAM 2002: 27). Um für die Einwohner der Stadt dennoch genügend Unterkünfte bereitzustellen, gab es unter anderem drei Entwicklungsstränge, wobei einerseits die Häuser und Wohnungen in der Altstadt dermaßen überbelegt waren, dass eine Dichte von 25 000 Personen pro Quadratkilometer erreicht wurde, und sogar Wohnstätten auf dem Dach der Häuser eingerichtet wurden (vgl. BONINE 1983: 293). Andererseits wurden auch die Friedhöfe im Osten von Kairo besiedelt, weil dort ursprünglich die Oberschicht ihre Grabstätten, inklusive einer Behausung für Grabbesucher und Friedhofsverwalter, errichten ließ (ebd.). Allmählich siedelten sich jedoch immer mehr Menschen auf diesem Gebiet dauerhaft an, das als Totenstadt bezeichnet wird (ebd.). Abbildung 22 zeigt die Behausungen auf den Friedhöfen.

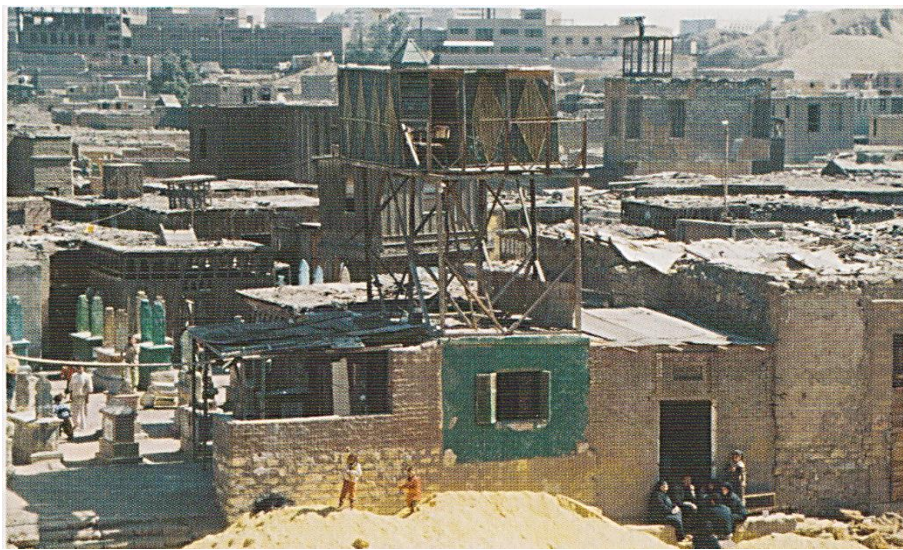


Abbildung 22 Sogenannte Grabhäuser auf den Friedhöfen; Quelle: MEYER G. 2004: 134

Da sowohl die Besiedelung von Dächern als auch von Friedhöfen illegal ist, werden diese Bewohner als Squatter bezeichnet (vgl. SUTTON und FAHMI 2002: 79). Obwohl die Abbildung 23 den Stand der Bebauung im Jahr 1989 darstellt, erkennt man auch hier bereits die großflächige, räumliche Verteilung der Squatter-Besiedelung.

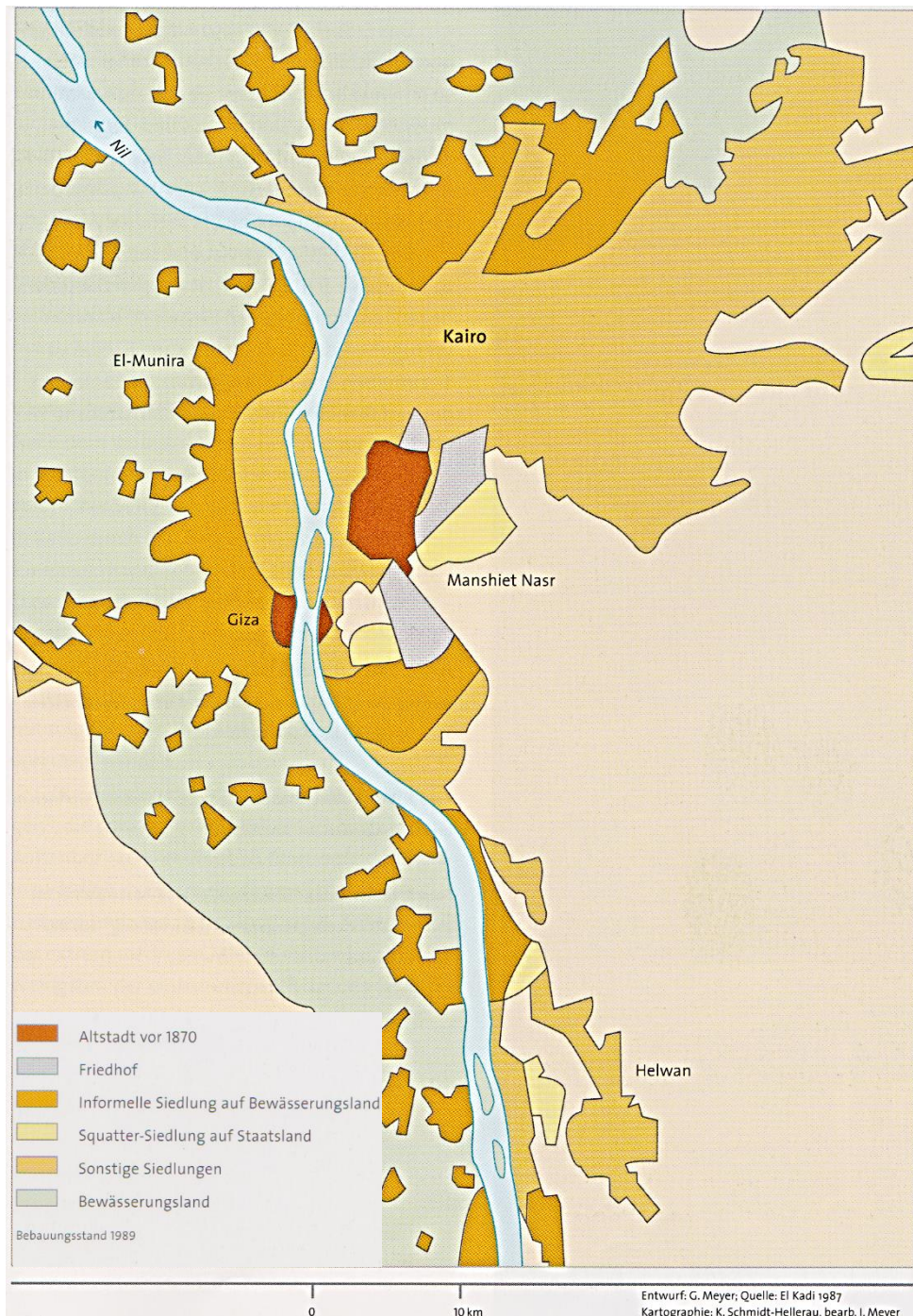


Abbildung 23 Informelle Siedlungen in Kairo; Quelle: MEYER G. 2004: 133

Besonders hoch war die Bautätigkeit nach 1954 durch die „Development and Population Housing Company“ (MEYER W. 2007: 31), da sie im großen Ausmaß günstige Wohnungen errichtete; zusätzlich wurde die Stadt erweitert, mit dem Angebot an einkommensschwächere Gruppen durch günstige Kredite Land zu erwerben (vgl. MEYER W. 2007: 31). Neben einer geringen Anzahl an legalen Wohnbauprojekten wurde die überwiegende Mehrheit der Gebäude in Kairo aufgrund der hohen Nachfrage illegal errichtet (vgl. MEYER W. 2007: 34f.). Abbildungen 24 und 25 zeigen Beispiele für illegal angelegte Siedlungen in Kairo.



Abbildung 24 Illegale Siedlungen im Süden der Stadt; Quelle: MEYER G. 2004: 137



Abbildung 25 Beispiel für informelle Wohngebäude; Quelle: ALSAYYAD 2011: 264

Mit einem Masterplan 1956 wollte die Stadtregierung die Bevölkerungszahl in der Stadt konstant halten und gleichzeitig Teile der Bevölkerung in die neu errichteten Industriezonen umleiten, was aber nicht erreicht werden konnte (vgl. MEYER W. 2007: 31). Die Stadt verzeichnete weiterhin enormes Wachstum und gleichzeitig widrige Bedingungen bei der Versorgung der Einwohner mit angemessenem Wohnraum (ebd.: 32). Im Jahr 1960 wurde aus diesem Grund im Norden von Kairo die Nasr City errichtet, ein neuer Stadtteil für Ministerien und als Wohnort für staatliche Angestellte (vgl. MEYER W. 2007: 33).

Im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war die Globalisierung ein zentrales Thema der Stadtentwicklung, die Präsidenten suchten nach anderen Städten in Europa und den USA, die sie als Vorbild für die künftige Entwicklung von Kairo nahmen, während Ismail dem Ideal von Paris nacheiferte, wollte Sadat Los Angeles oder Houston als Grundlage nehmen (vgl. GHANNAM 2002: 28, 254). Nicht nur in Bezug auf städtische Idealvorstellungen unterscheiden sich die Machthaber von Kairo, auch hinsichtlich ihrer politischen Orientierung gab es

Diskrepanzen, so hatte Nasser das Ziel, Ägypten enger an die Sowjetunion zu binden, Sadat hingegen verfolgte die „open-door policy“ (GHANNAM 2002: 29), indem er sein Land verstärkt der westlichen Welt öffnete und Beziehungen zu den USA herstellte (vgl. GHANNAM 2002: 29). Somit nahm er wenig Rücksicht auf die Unterschicht bzw. die einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen und setzte mehrmals Zwangsübersiedelungen durch (vgl. ALSAYYAD 2011: 262). Damit dieses Projekt umgesetzt werden konnte, waren nationale und internationale Investoren notwendig, die Kapital für infrastrukturelle Einrichtungen zur Verfügung stellten (vgl. GHANNAM 2002: 29). Das Ziel, das dabei verfolgt wurde, bestand darin, ein modernes Ägypten mit Kairo als Zentrum aufzubauen und so für die Wirtschaft und den Tourismus Wachstumsimpulse zu schaffen (vgl. GHANNAM 2002: 29). Am Beispiel des Stadtviertels Bulaq wollte Sadat beweisen, dass die Transformation möglich war und Kairo in eine mit europäischen und nordamerikanischen Städten vergleichbare Destination umgeformt werden konnte (vgl. GHANNAM 2002: 254). Im Zuge des Modernisierungsprozesses kam es vermehrt zu Umsiedelungen von Teilen der Bevölkerung, beispielsweise wurden zwischen 1979 und 1981 ungefähr 5000 Familien gezwungen, das Stadtviertel Bulaq zu verlassen und in andere Stadtteile zu ziehen (vgl. GHANNAM 2002: 30). Für die vertriebene Bevölkerungsgruppe wurde am Stadtrand Ackerland umgewidmet und öffentliche Wohnanlagen bereitgestellt (vgl. GHANNAM 2002: 255). Dieser Stadtteil Bulaq ist einem stetigen Wandel unterzogen, von einem Wohnviertel für die Oberschicht über einen bedeutenden Hafen bis hin zu einem Industrieviertel inklusive Wohnviertel für die einkommensschwache Bevölkerungsschicht; diese Entwicklung passte aber nicht zu den Modernisierungsplänen von Präsident Sadat (vgl. GHANNAM 2002: 30). Bulaq liegt zwar auf der östlichen Nilseite, während die gehobenen Viertel inklusive bedeutender Bauwerke, wie dem Gebäude des World Trade Centers oder des Ramsis Hilton Hotels, gegenüber auf der westlichen Uferseite liegen, aber dennoch in Sichtweite sind (vgl. GHANNAM 2002: 30). Sadat löste diesen Gegensatz auf, indem er die ansässige Bevölkerung von Bulaq umsiedelte und mithilfe von internationalen Bauunternehmen und Investoren die alte Bausubstanz entfernen und den Stadtteil neu aufbauen ließ (vgl. GHANNAM 2002: 30). Im Zuge dessen wurden Luxushotels, Bürohochhäuser, Wohnblöcke und weitere kulturelle Einrichtungen geschaffen, mit dem Ziel, für diese Gegend einen Mehrwert auf touristischer und wirtschaftlicher Ebene zu schaffen (ebd.). Die Großprojekte haben Namen wie „Park Hyatt Cairo Mall, (...) Misr Bank tower, and Nile City“ (WILLIAMS 2006: 286), letzteres verfügt über die höchsten Türme der Stadt (vgl. WILLIAMS 2006: 286). Zugang zu diesen Gebäuden erhält eine kleine Gruppe von Menschen, während die

Anrainer ausgeschlossen sind (ebd.). Diese Transformationsprozesse beruhen auf der Perspektive der Oberschicht und der internationalen Touristen, weil Sadat genau die Erwartungen, die diese beiden Gruppen in Bezug auf eine moderne Stadt haben, erfüllen wollte (vgl. GHANNAM 2002: 31). Dabei wird die Privatsphäre und die Privatheit als ein sehr hohes Gut betrachtet, sowohl im kleinen Umfeld für die Familie als auch für die Stadtgesellschaft als Ganzes (vgl. GHANNAM 2002: 33).

Die Situation der Wohnungsnot verschlechterte sich 1967 noch einmal, als im Zuge des Sechstage-Krieges die drei Kanalstädte Port Said, Ismailia und Suez in einem großen Ausmaß zerstört wurden und deren Bevölkerung nach Kairo übersiedelte (vgl. MEYER W. 2007: 33). In einem nächsten Schritt wurden die zerstörten Städte am Suezkanal wiederaufgebaut und gleichzeitig neue Satellitenstädte außerhalb Kairos geplant, was sich im Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1970 für die Stadtregion Greater Cairo niederschlägt (vgl. MEYER W. 2007: 33). In Abbildung 26 ist Greater Cairo mit seiner unterschiedlichen Struktur abgebildet.

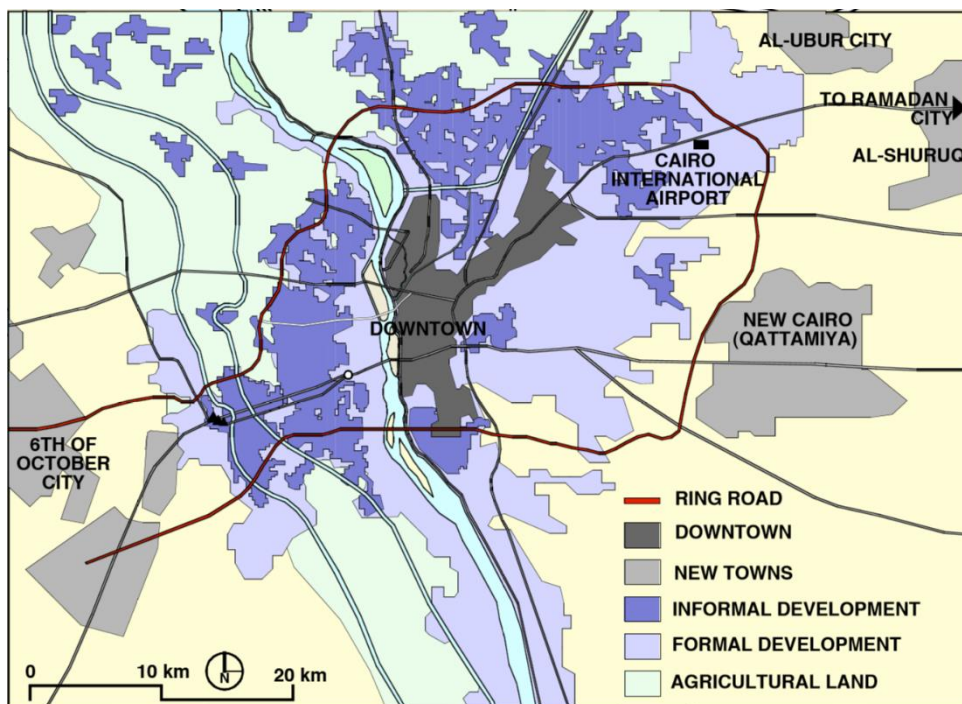


Abbildung 26 Region Greater Kairo; Quelle: ALSAYYAD 2011: 261

Nach der Ermordung von Sadat im Jahr 1981 wurde Mubarak neuer Präsident von Ägypten, in seiner Ära wurde das erste Stadtplanungsgesetz verabschiedet, das sowohl die Stadtentwicklungsprozesse als auch die Flächennutzung rechtlich stützte und die Grundlage für den nächsten Masterplan von 1984 lieferte (vgl. MEYER W. 2007: 34). Rückblickend kann festgestellt werden, dass die Stadt durch die Zuwanderung schneller wuchs als die dafür notwendige Infrastruktur; so wurden schätzungsweise zwischen 1966 und 1986 80% der

Neubauten illegal oder auf Substandard-Niveau errichtet (vgl. WILLIAMS 2006: 270). Die Nachfrage nach Wohnraum konnte nicht durch ein adäquates Angebot bedient werden (vgl. WILLIAMS 2006: 270f.). Wie beschwerlich die Wohnsituation in den 1960er Jahren war, zeigt sich in Abbildung 27.



Abbildung 27 Schlechte Wohnsituation in Teilen der Stadt Kairo in den 1970er Jahren; Quelle: MEYER G. 2004: 132

In Abbildung 28 ist die Entwicklung der absoluten Bevölkerungszahl von Kairo zwischen 1950 und 2015 dargestellt.

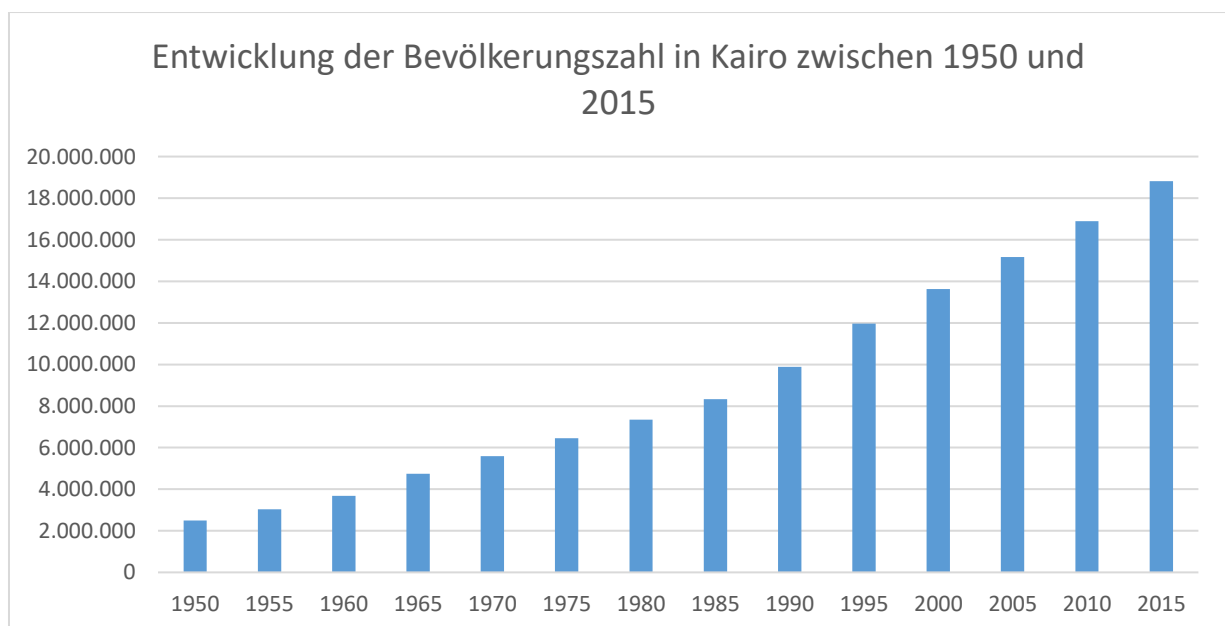


Abbildung 28 Einwohnerzahlen von Kairo zwischen 1950 und 2015; eigene Darstellung nach United Nations - World Population Prospects: The 2018 Revision; WUP2018-F12-Cities_Over_300K; <https://population.un.org/wup/Download/> (Stand 10.04.2020)

Mit Ende der 1980er Jahre erhielt Kairo ein eigenes U-Bahn-Netz, dadurch konnten Distanzen innerhalb der Stadt wesentlich schneller überwunden werden (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Für 2007 war der Ausbau einer zusätzlichen U-Bahn-Linie geplant, um die Neuansiedelungen am Stadtrand mit dem Stadtzentrum zu verbinden (vgl. MEYER W. 2007: 36). Tatsächlich wurde die Linie 3 erst im Jahr 2012 in Betrieb genommen (vgl. N.N. 2012: 13). Seit den 1990er Jahren hat die Globalisierung begonnen, die Stadt Kairo nachhaltig zu verändern (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Nachdem sich mehr Menschen ein Auto leisten konnten, kam es zu suburbanen Entwicklungen (ebd.). Denn speziell in der Innenstadt bestand nicht unbedingt der Bedarf ein Auto zu benutzen, weil die öffentlichen Verkehrsmittel gut ausgebaut sind und für breite Bevölkerungsschichten leistbare Ticketpreise bieten (ebd.: 337).

ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008⁴: 338) gehen sogar soweit, dass sie sagen, dass in der Gegenwart das Erscheinungsbild von Stadterweiterungsprozessen auf der ganzen Welt immer ähnlicher wird, wodurch indirekt hingewiesen wird, dass die Unterschiede zwischen den Städten auf globaler Ebene abnehmen. Durch die Erweiterungsprozesse hat sich die Fläche der Stadt vergrößert, in den 1990er Jahr hat sich die Fläche sogar verdoppelt, trotzdem wies Kairo zur damaligen Zeit einen der am dichtest besiedelten Agglomerationsräume der Welt auf (vgl. VIGNAL und DENIS 2006: 99). Im selben Jahrzehnt war das vorrangige politische Ziel, die Wirtschaft zu liberalisieren (ebd.: 101). Abgesehen von der flächenmäßigen Ausbreitung und der funktionalen Gliederung kommt es auch im Schrägaufriß in der Altstadt zu konvergenten Entwicklungen, denn die ursprünglichen markanten Bauwerke der Altstadt von Kairo wie den Moscheen und Minaretten werden in ihrer Höhe zunehmend von Hochhausbauten übertroffen, sodass anstelle der traditionellen orientalischen Bauten immer mehr global einheitliche Hochhauskomplexe entstehen (vgl. MEYER G. 1990: 108). In den Abbildungen 29, 30 und 31



Abbildung 29 Blick auf Kairo; Quelle: GERTEL 2004: 146

wird deutlich, dass die Hochbauten oftmals in unmittelbarer Nähe zu den ortsüblichen Bauten errichtet werden und in Bezug zur Höhe in einem scharfen Kontrast zu diesen stehen.

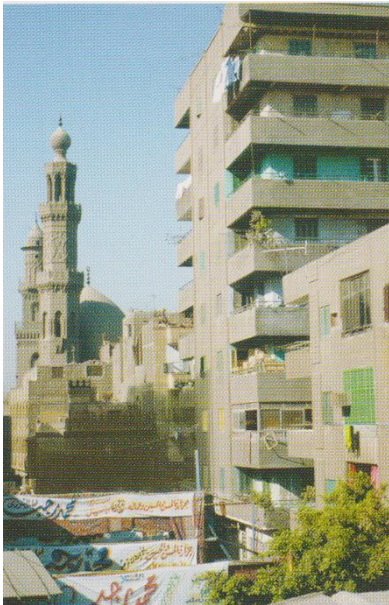


Abbildung 30
Neue Apartmentwohnblöcke neben
traditionellen Bauten; Quelle: MEYER G.
2004: 132



Abbildung 31 Das World Trade Center im Stadtteil
Bulaq; Quelle: ALSAYYAD 2011: 267

5.1.1.3. Wandel des Stadtzentrums

Wie ZEIGLER und STEWART (vgl. 2008⁴: 323) anmerken, ist im Stadtzentrum noch die traditionelle orientalisches-islamische Stadt vorhanden, jedoch wurde die Stadtmauer zugunsten von Stadterweiterungen weitgehend abgerissen. Lediglich drei Stadttore sind erhalten geblieben, die jetzt eine Touristenattraktion bilden (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323). Wie WIRTH (vgl. 2002³: 481, 484) hervorhebt, ist in Kairo die Grundstruktur des Bazars nicht derart komplex wie in anderen orientalischen Städten, gleichzeitig ist in den Bazargassen verhältnismäßig viel von der ursprünglichen Bausubstanz erhalten geblieben. Die Khane für den Großhandel werden in Kairo Wakala bezeichnet und unterscheiden sich insofern, als dass sie gleichzeitig Arbeits- und Wohnstätte sind, das Gewerbe und das Handwerk sind in den unteren Geschossen angesiedelt, während die Wohnungen in den obersten Geschossen zu finden sind (vgl. WIRTH 2002³: 484-487). In den meisten anderen Städten hat der Khan keine Wohnfunktion, in Kairo jedoch schon (ebd.). Diese Innenhofhäuser haben auf der Seite, die der Straße zugewandt ist, nicht wie üblich nur eine Tür, sondern auch Fenster und einen Treppenaufgang, womit sie den Übergang zwischen den Bazargassen und den Wohnvierteln

bilden (ebd.). Im 21. Jahrhundert wurde der Großhandel in Neubauten an den Rand der Altstadt verlagert, die Ähnlichkeiten zu den Khanen haben, aber dem Handwerk und Gewerbe dienen und keine Wohnmöglichkeit aufweisen (ebd.). Für WIRTH (2002³: 487) lässt sich in der Altstadt von Kairo ein Bazar nur noch im Bereich zwischen dem „Khan al-Khalili und Bab Zuwaila“ ausmachen. Abbildung 32 zeigt nicht nur die räumliche Lage dieses Bazarbereiches, sondern auch dessen Struktur.

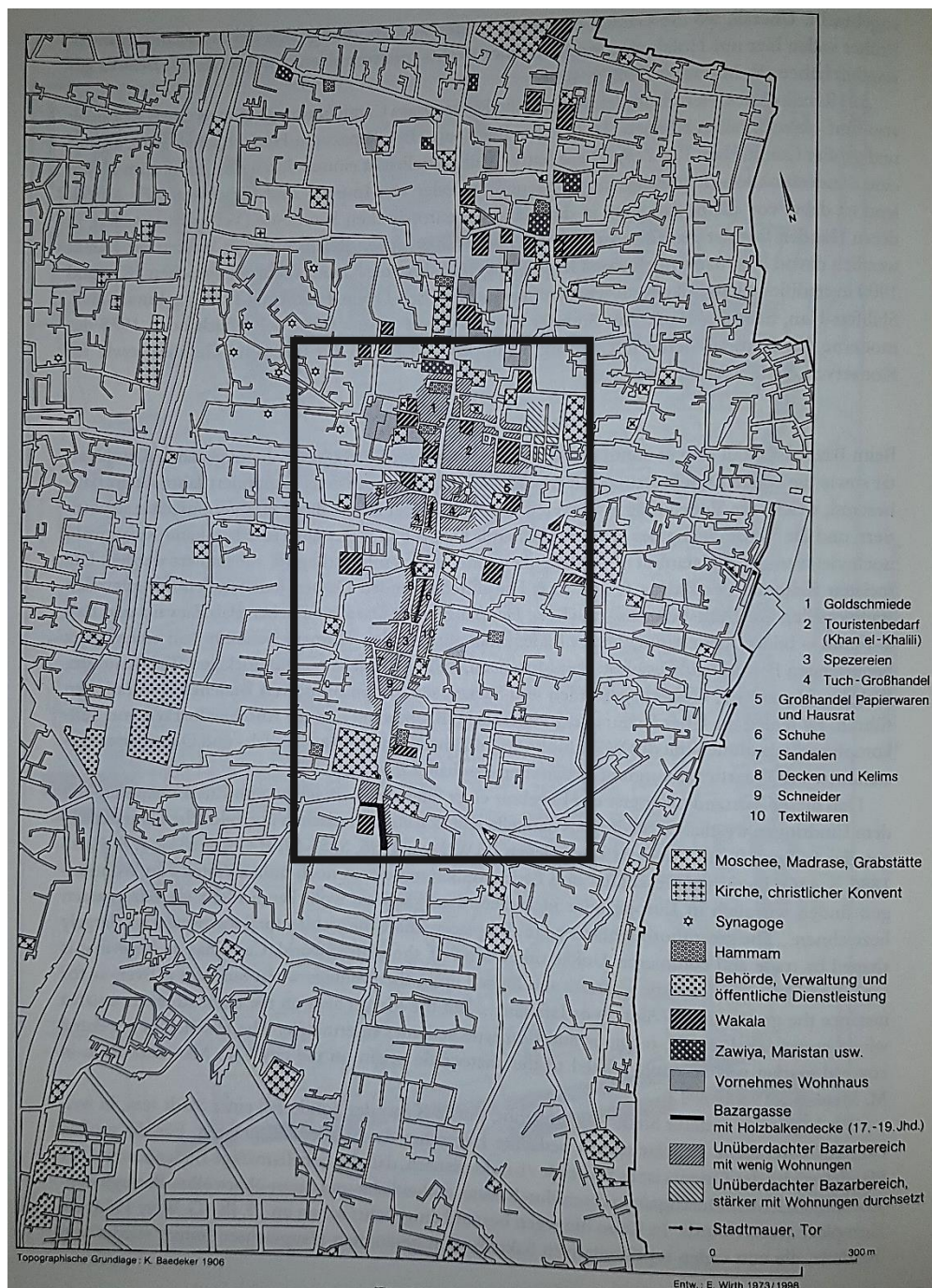


Abbildung 32 Detailausschnitt des Bazars zwischen Khan al-Khalili im Norden und Bab Zuwaila im Süden; Quelle: WIRTH 2002³: 482; eigene Hervorhebung

Während die Größe und das Angebot sowie die Baustruktur nicht mehr den traditionellen Ansprüchen entsprechen, lassen sich trotzdem einige markante Eigenschaften finden, wie die räumliche Aufteilung zwischen dem Handel und dem Handwerk, die typische Sortierung des Bazars nach Branchen und die Nutzung, indem der Bazar teilweise reines Geschäftsviertel geblieben ist ohne Wohnmöglichkeit (vgl. WIRTH 2002³: 487). Während die Anordnung der Sparten nach traditionellem Vorbild passiert, ist die Distanz zwischen Einzelhandel, Gewerbe und Handwerk groß (ebd.: 488). Der Bazar bedient sich nunmehr zweier Zielgruppen, einerseits ist es die einkommensschwächere einheimische Bevölkerung und andererseits sind es die Touristen (vgl. MEYER G. 1990: 93). Folglich wurde auch das Angebot der Waren dementsprechend geändert und angepasst, zum Beispiel durch die Umstellung von traditionellen Stoffen auf folkloristische Bekleidung (ebd.: 95).

Nicht nur der Bazar hat sich verändert, auch in Bezug auf Wohngebiete gab es einige einschneidende Veränderungen. Eine Möglichkeit, die in Kairo zur Anwendung kommt, um alte Gebäude entfernen zu können, dann einen Neubau zu errichten und gleichzeitig die Politik der niedrigen Mieten zu umgehen, ist, dass Hauseigentümer oder Investoren ausgesuchte Häuser kaufen und die Fassaden dermaßen mutwillig beschädigen, dass diese Häuser unbewohnbar werden (vgl. GHANNAM 2002: 18; SUTTON und FAHMI 2002: 79; MEYER G. 1990: 106). Im Anschluss daran werden die Gebäude abgerissen und es werden an derselben Stelle neue Bauten errichtet, allerdings nicht mehr für die ursprünglichen Bewohner, sondern für eine neue Zielgruppe, die aus der Oberschicht und Interessenten aus anderen Ländern besteht (vgl. GHANNAM 2002: 18; MEYER G. 1990: 106). Eine Folgeerscheinung des Bevölkerungszustroms war, dass die traditionelle Trennung der Wohnquartiere nach religiöser oder ethnischer Zugehörigkeit aufgelöst und fortan eher nach sozialen Kriterien geteilt wurde, sodass ein überwiegender Anteil einkommensschwächerer Personen in der Altstadt wohnte (vgl. MEYER G. 1990: 93).

Aus stadtpolitischer Sicht hat das Stadtzentrum besonders ab 1950 seinen in der Vergangenheit bedeutenden Stellenwert verloren, weil der Fokus aufgrund des enormen Bevölkerungswachstums in der Expansion am Stadtrand liegt (vgl. VIGNAL und DENIS 2006: 100; WILLIAMS 2006: 269-270, 274). Einerseits verschlechterte sich der Zustand des baulichen Erbes durch Vernachlässigung in Punkto Erhaltung und andererseits wurden viele wertvolle Gebäude bei einem schweren Erdbeben im Jahr 1992 beschädigt oder zerstört (vgl. WILLIAMS

2006: 275). Zu Beginn des 21. Jahrhunderts widmete sich die Stadtverwaltung wieder dem Stadtzentrum, weil in keiner anderen Stadt im islamischen Kulturkreis dermaßen viele Kulturdenkmäler und Bauten erhalten geblieben sind (vgl. WILLIAMS 2006: 269). Ermöglicht wurde diese Initiative durch die Einnahmen aus dem Tourismussektor, für den gleichzeitig auch das Stadtzentrum revitalisiert wird (vgl. WILLIAMS 2006: 275; SUTTON und FAHMI 2002: 80). Es wurden Maßnahmen gesetzt, um 150 Denkmäler zu sanieren (vgl. WILLIAMS 2006: 270). Die UNESCO nahm im Jahr 1979 die erhalten gebliebenen Denkmäler als Weltkulturerbe auf (vgl. WILLIAMS 2006: 274). Um historische Gebäude zu renovieren wurde „The Historic Cairo Restoration Project“ (WILLIAMS 2006: 275) gestartet, damit sollten Bauwerke in den historischen Stadtteilen renoviert und instandgehalten werden (vgl. WILLIAMS 2006: 275). Von Architekten und Konservatoren wurde dieses Projekt mehrfach kritisiert, denn sie vermuten, dass die ursprünglichen, historischen Elemente von Gebäuden entfernt und durch neue pompöse Materialien wie Marmor ersetzt werden, obwohl normalerweise internationale Standards vorgeben, dass Authentizität im Zuge von Renovierungsarbeiten äußerst wichtig ist (vgl. WILLIAMS 2006: 279; STILLE 2002: 53). Das Risiko ist hoch, dass nach der Fertigstellung der historische Gehalt zugunsten einer touristischen Inwertsetzung abgenommen hat (vgl. WILLIAMS 2006: 279). Der weitere Verwendungszweck ist wiederum auf den Tourismus angelegt, einerseits ist die Umwandlung der Gebäude in Museen eine mögliche Variante und andererseits die Vermietung der Bauwerke für Veranstaltungen (vgl. WILLIAMS 2006: 282). Für WILLIAMS stellt sich die berechtigte Frage, ob die Touristen solche Geisterviertel überhaupt sehen möchten (ebd.: 285). Da bis zu dem damaligen Zeitpunkt die Interessen der Anrainer nicht beachtet wurden, wäre es vorteilhaft eine Lösung zu finden, von der sowohl die angrenzenden Bewohner als auch die Bauwerke profitieren, denn die Errichtung von Museen würde das Gegenteil bewirken und die Gebäude zu einzelnen über das Stadtviertel verteilten Ausstellungsstücken verkommen lassen, ohne direkten Bezug zur unmittelbaren Nachbarschaft (ebd.: 282). Im Zuge des Historic Cairo Restoration Projektes werden auch slumähnliche Wohnviertel, beispielsweise im ursprünglichen Stadtviertel al-Qahira, erneuert, indem die dort lebende Bevölkerung, vor allem bestehend aus Händlern, Verkäufern und Handwerkern, umgesiedelt wurde (vgl. WILLIAMS 2006: 284). Weitere Umsiedelungen für touristische Zwecke im selben Viertel wurden in Auftrag gegeben, so mussten mehr als 1000 Textilverkäufer ihre Verkaufsstände aufgeben und wurden in ein großes Einkaufszentrum verlagert, weil sich die Atmosphäre rund um ihre traditionellen Stände angeblich negativ auf die Touristenzahlen auswirkt (vgl. WILLIAMS 2006: 284-285). Diese Evakuierung steht jedoch

nicht im Einklang mit den religiösen Stiftungen, denn wenn diese Stiftungen Bauwerke erwerben, besteht eine Verbindung zwischen dem Gebäude und deren Nutzung und diese Symbiose darf aus ihrer Sicht nicht einfach verändert werden (vgl. WILLIAMS 2006: 285). Die Verlagerung der Textilhändler wirkt sich auch auf das traditionelle wirtschaftliche Gefüge der Innenstadt mit dem Bazar, der Käuferschicht und den vor- und nachgestellten Gewerben aus (vgl. WILLIAMS 2006: 285; MEYER G. 1990: 93). Teilweise mussten andere Branchen mit finanziellen Einbußen rechnen oder es kam soweit, dass die Besitzer einzelner Läden ihre Stände an große Unternehmer der Einzelhandelsbranche verkauften (ebd.: 95).

In diesem Kontext kommt von WILLIAMS (vgl. 2006: 287) der kritische Einwand, dass Ägypten im Allgemeinen und Kairo im Speziellen das Risiko eingehen, ihr historisches Erbe, das noch in wenigen Bereichen in seiner Authentizität zu spüren ist, zu verkaufen, um durch Tourismus Gewinne zu erzielen, die wahrscheinlich nur kurzfristig anhalten, weil es nicht absehbar ist, ob die neurenovierten Bauwerke und Hochhäuser auch auf lange Zeit von den Touristen angenommen werden (vgl. WILLIAMS 2006: 287; ABAZA 2011: 1081). EL-KHISHIN (vgl. 2003: 132-133) merkt an, dass die Bauprojekte einen Aufwärtstrend auslösten, jedoch ist eine bauliche Aufwertung noch nicht genug, sondern es müssten auch die staatlichen Einrichtungen vereinfacht und an die globalen Anforderungen angepasst werden. Derselben Ansicht sind SUTTON und FAHMI (vgl. 2002: 90), indem für sie der Tourismus einen zu dominanten Stellenwert von Seiten der Stadtpolitik erhält und die Interessen und Bedürfnisse der dort lebenden Bevölkerung nicht beachtet werden. Darüber hinaus wurden nicht nur einzelne Gebäude saniert, sondern auch neue Verkehrswege und Durchgangsstraßen im Altstadtgebiet gebaut, was zur Folge hatte, dass die Wohnviertel ihre traditionelle Abschottung verloren haben und in den öffentlichen Raum integriert wurden (vgl. MEYER G. 1990: 95).

Wenn von der Altstadt oder dem Stadtzentrum Kairos gesprochen wird, sind meist drei Stadtteile gemeint – das fatimidische, das islamische und das historische Kairo (vgl. WILLIAMS 2006: 272). Das fatimidische Kairo ist gleichgesetzt mit dem Bezirk al-Qahira, der ursprünglichen Besiedelung, daran schließt im Süden das islamische Kairo an, welches zusätzlich noch die Friedhöfe im Süden und Osten miteinschließt (vgl. WILLIAMS 2006: 272; SUTTON und FAHMI 2002: 77). Die ältesten Teile, Misr al-Qadima, Fustat und Bulaq, bilden

das historische Kairo (vgl. WILLIAMS 2006: 272). Diese drei Bereiche sind in Abbildung 33 eingezeichnet.

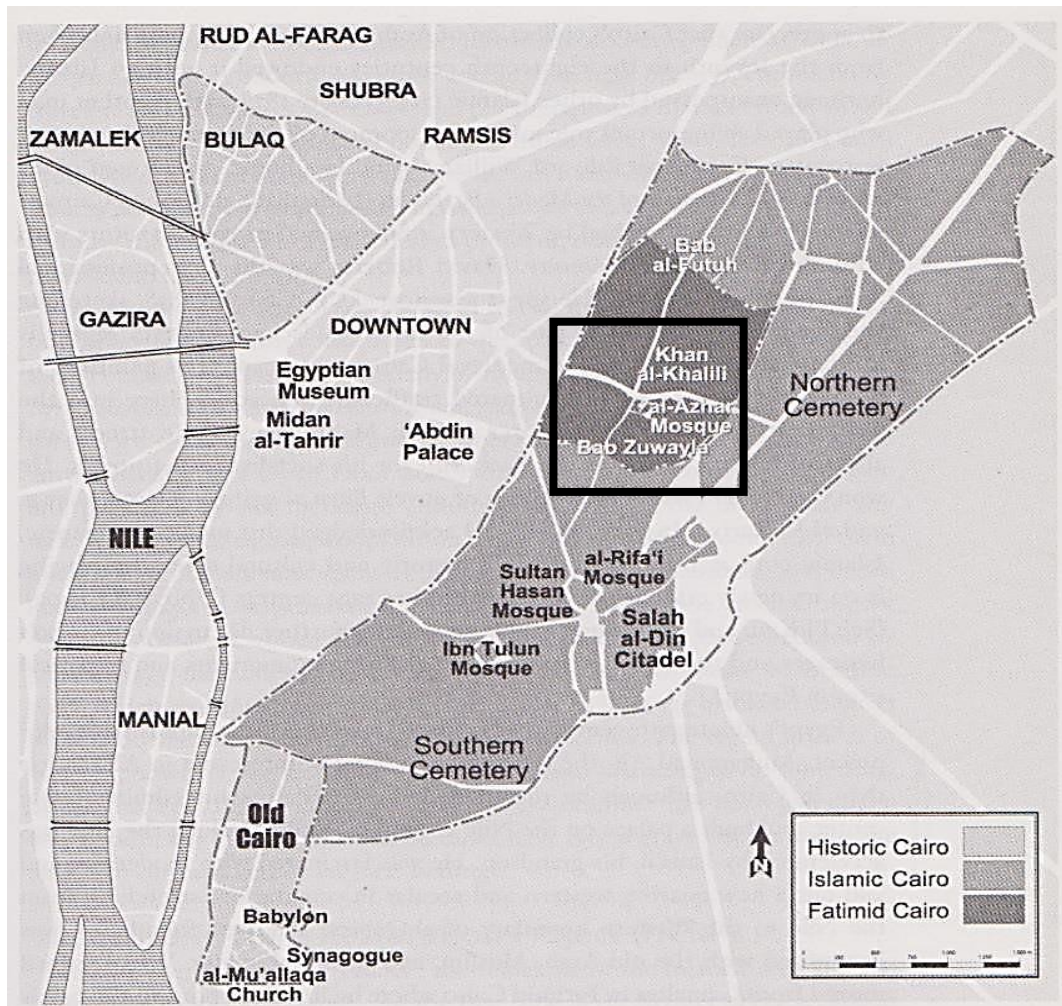


Abbildung 33 Stadtteile in der Altstadt von Kairo und Überreste des Bazars; Quelle: WILLIAMS 2006: 273; eigene Hervorhebung

5.1.2. Stadtstruktur

Nachdem in Kairo lange Zeit die sozialen Schichten durchmischt gewesen waren, kristallisierte sich allmählich eine ökonomische Segregation in Form von sozialen als auch räumlichen Unterschieden zwischen den armen und den reichen Bevölkerungsgruppen heraus (vgl. BONINE 1983: 294). Die Stadtteile mit den schlechtesten Wohnbedingungen sind einerseits die alten, ehemaligen Industriegebiete und andererseits die Hafenviertel entlang des östlichen Nil-Ufers (ebd.: 293). Die Bevölkerungsgruppen der Unterschicht wohnten vor allem im nördlichen Teil der Stadt, auf dem Gebiet, das bis vor dem ersten Weltkrieg wertvolles Ackerland gewesen war (vgl. BONINE 1983: 293). Gehobene Wohnviertel finden sich vor allem in den Stadtteilen, die von den Kolonialmächten nach europäischem Vorbild gebaut wurden, das wären die Inseln

Rawdah und Gezirah, das West- und Ostufer des Nils, Heliopolis im Nordosten und zusätzlich Bezirke im Südwesten (vgl. BONINE 1983: 294). Bei den genannten Stadtteilen sind auch die historischen Viertel Bulaq und al-Qahira miteingeschlossen (vgl. WILLIAMS 2006: 286). In diesen Vierteln befinden sich Top-Immobilien und gleichzeitig traditionelle Bausubstanz, die im Zuge vom Historic Cairo Restoration Project saniert und renoviert wird, wodurch wiederum das Risiko für Umsiedelungen von Bevölkerungsteilen besteht (vgl. WILLIAMS 2006: 286). Die Binnenwanderungen innerhalb des Stadtgebietes waren nicht immer nur gezwungenermaßen, sondern auch aus freien Stücken, weil sich durch Einkommenssteigerungen die Bewohner der Altstadt Neubauten am Stadtrand leisten konnten (vgl. MEYER G. 1990: 104).

Von ABAZA (vgl. 2011: 1078) wird das Areal mit den meisten Hochhäusern als Bermudadreieck bezeichnet, das sich entlang der Küstenstraße Nile Corniche befindet und seinen Ursprung in der Amtszeit von Sadat hat. Seit Ende des 20. Jahrhunderts befinden sich dort „the World Trade Centre, the Ahli Bank and the Ministry of Foreign Affairs towers, the Conrad Hotel and Arcadia Mall, and the two recently completed huge Nile Towers“ (ABAZA 2011: 1078). Jedoch wird von der Autorin angezweifelt, dass diese Häufung von neuen Gebäudekomplexen ausreicht, damit ein Central Business District entstehen kann (vgl. ABAZA 2011: 1078). Dieser Bereich könnte unter anderem als neuer Standort für den Finanzsektor aufgebaut werden (ebd.). Gleichzeitig befinden sich dort auch noch Wohngebiete der Unterschicht sowie informelle Dienste, beispielsweise werden dort Lebensmittel und Kleidung in bazarähnlicher Weise angeboten (ebd.: 1079). Abbildung 34 macht das Nebeneinander von westlich geprägten Geschäftsgebäuden und Wohnvierteln der Unterschicht deutlich.



Abbildung 34 Wohngebiet neben Nile Towers; Quelle: ABAZA 2011: 1078

Nachdem der Prozess der Globalisierung in den 1990er Jahren Kairo erreichte, eröffneten internationale Fast-Food-Ketten wie „Chili’s, TGIF, Hardee’s“ (ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324) oder „McDonald’s, Pizza Hut, Kentucky Fried Chicken“ (GHANNAM 2002: 25) Filialen im ganzen Stadtgebiet (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324; GHANNAM 2002: 25). Darüber hinaus entstanden Einkaufszentren, Hochhäuser mit Büros und Hotels in exklusiven Lagen entlang des Nil-Flusses (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Im suburbanen Bereich wurden spezielle Projekte wie das „Dreamland“ entwickelt, die als Wohngebiete für die Oberschicht dienen (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Abbildung 35 zeigt einen Blick in das Wohngebiet Dreamland.



Abbildung 35 Gated Communities in Dreamland; Quelle: ABAZA 2011: 269

Die Entwicklungen im Laufe des 20. Jahrhunderts haben dazu geführt, dass Kairo zu einer Megacity geworden ist (ebd.). Es wird auch mehrmals davon gesprochen, dass Kairo möglicherweise ein „Freilichtmuseum“ (ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324) wurde (vgl. WILLIAMS 2006: 277; MEYER G. 1990: 108). Allerdings wird darauf hingewiesen, dass das Ziel hinter der musealen Ausrichtung weniger die Instandhaltung der Gebäude und die Verbesserung der Wohnsituation ist als vielmehr die Akkreditierung von internationalen Touristen (vgl. WILLIAMS 2006: 277).

Da das jetzige Stadtgebiet viele kleine ehemalige Siedlungen miteinschließt, lässt sich ein Bezug zu dem Mehrkerne-Modell von Harris und Ullman herstellen (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 324). Diese Mehr-Kerne beziehen sich nicht nur auf die ursprünglichen

Siedlungsanlagen al-Qahira und Fustat Misr, sondern auch auf die Dualität zwischen der Altstadt und den neuen westlich-geprägten Stadtteilen, darüber hinaus ist das Stadtgebiet von Kairo von einer Vielfalt in Bezug auf Architektur geprägt (vgl. GHANNAM 2002: 25). In diesem Zusammenhang sprechen die Einheimischen oft von der Stadt Kairo als der Mutter der Welt, weil für sie laut GHANNAM (vgl. 2002: 25) in Kairo Elemente aus der ganzen Welt zu finden sind oder umgekehrt formuliert, weil für sie Kairo die Welt darstellt. Auf politischer Ebene wurden Diskussionen geführt, in welche Richtung die Stadtentwicklung gehen soll, dabei steht zur Debatte, Kairo als moderne Stadt neu aufzubauen, indem speziell die ursprünglichen Stadtteile als Attraktion für die Touristen genutzt werden, oder aber die Stadt von den Elementen zu säubern, die nicht in das Bild einer modernen Stadt passen, wie die alte Bausubstanz (vgl. GHANNAM 2002: 30). Aufgrund des Umstandes, dass das Altstadtgebiet von Kairo eine große Fläche aufweist, scheint es für MEYER G. (vgl. 1990: 109) als unrealistisch, daraus tatsächlich ein Museum machen zu können, vielmehr sieht er eine Chance darin, dass das traditionelle Stadtbild teilweise erhalten werden kann, indem Hochhäuser und Gebäudekomplexe nach westlichem Vorbild nicht in unmittelbarer Nähe zu Kulturdenkmälern gebaut werden dürften.

5.1.3. Vernetzungen der Stadt

5.1.3.1. lokale Vernetzungen mit dem Umland

Kairo ist nicht nur die Hauptstadt von Ägypten, sondern auch die größte Stadt des Landes, wobei die Bevölkerung Kairos ein Viertel der Gesamtbevölkerung Ägyptens ausmacht (vgl. GHANNAM 2002: 26). Kairo ist nicht nur auf politischer Ebene das Zentrum Ägyptens, sondern auch auf wirtschaftlicher und kultureller Ebene (ebd.). Diese Vormachtstellung dürfte eindeutig in Zusammenhang mit der Entwicklungsgeschichte der Stadt Kairo stehen, die sich über Jahrhunderte bzw. fast über ein Jahrtausend erstreckt (ebd. 26).

Im Kontext der Verbindungen von Kairo mit anderen Städten in Ägypten spielen die Satellitenstädte eine wichtige Rolle. Im Zeitraum zwischen 1975 und 1980 entstanden achtzehn selbstständige Satellitenstädte, einige davon heißen „10th of Ramadan“, „al-Sadat City“, „al-Amal-City“, „15th of May“, „6th of October“, „al-Obour“ und „al-Badr City“ (MEYER W. 2007: 33-34; ALSAYYAD 2011: 260). In Abbildung 36 sind etliche dieser Satellitenstädte eingezeichnet.

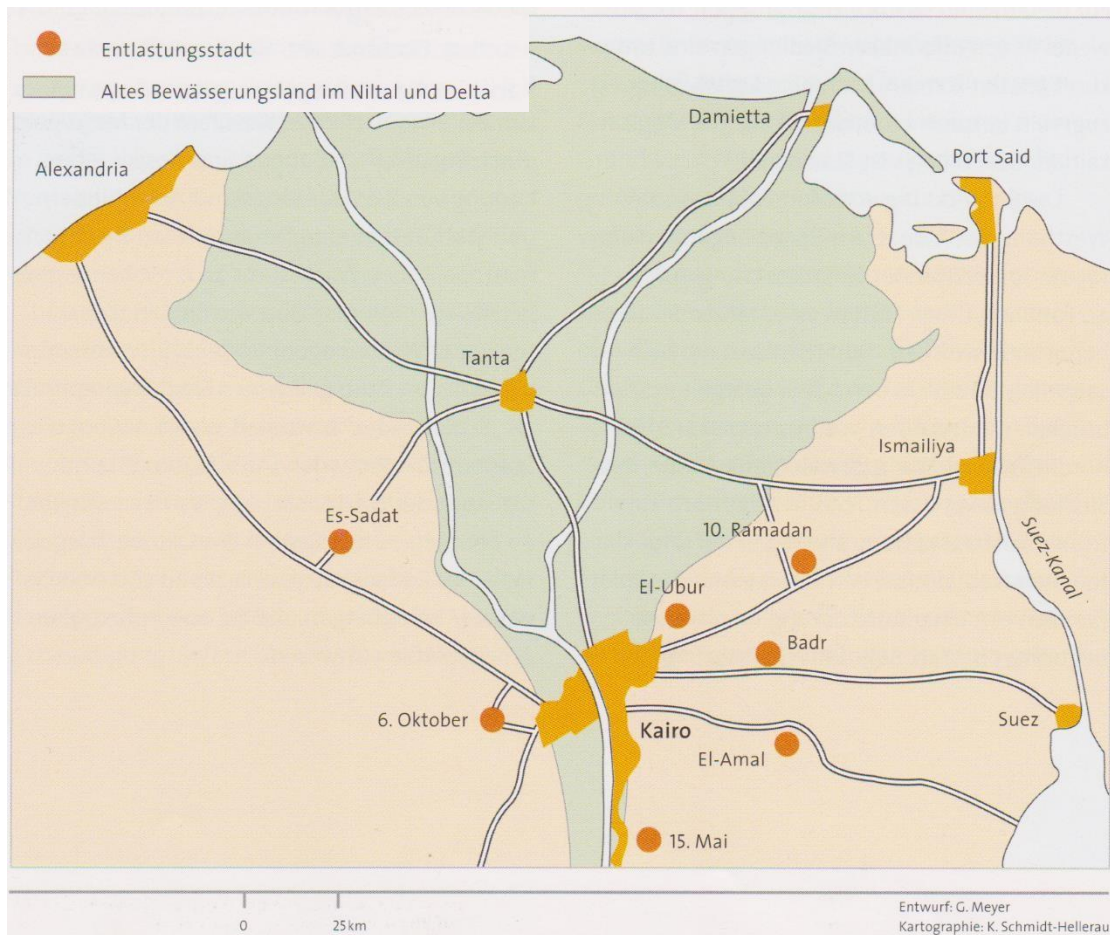


Abbildung 36 Lage der Satellitenstädte in der Umgebung von Kairo; Quelle: MEYER G. 2007: 140

Diese Namen wurden deswegen gewählt, weil jeder mit einem Ereignis während der Amtszeit von Sadat verbunden ist (vgl. ALSAYYAD 2011: 260). Das Ziel, das durch die Errichtung von Satellitenstädten der Bevölkerungsdruck auf Kairo abgeschwächt werden konnte, indem Kairos Einwohner motiviert wurden, die neuen Städte zu besiedeln, wurde nicht erreicht (vgl. ALSAYYAD 2011: 262). Als ein möglicher Grund für das Verfehlen des Zieles wird ein fehlendes Konzept und eine mangelnde Infrastruktur genannt (vgl. ABAZA 2011: 1077). Jedoch wurde bisher wertvolles Ackerland unkontrolliert für die Expansion der Stadt genutzt, bei den Satellitenstädten war das nicht der Fall, denn diese wurden in der Wüste gebaut, was in Abbildung 36 angedeutet ist (vgl. ALSAYYAD 2011: 262).

5.1.3.2. regionale Vernetzungen mit anderen MENA-Städten

Kairo hat sich als eine der populärsten Städte sowohl des Orients als auch von Afrika als ganzen Kontinent etabliert (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323; BONINE 1983: 290). Obwohl mehrere Länder die Vormachtstellung im orientalischen Kulturkreis anstrebten, behielt Ägypten bzw. Kairo diese führende Stellung bis in das 20. Jahrhundert (vgl. SADEK 2006: 156-157; VIGNAL und DENIS 2006: 111; ELSHESHTAWY 2006: 236; ALSAYYAD 2011: 275). Sie wurde auch als Hauptstadt der arabischen Welt bezeichnet (vgl. VIGNAL und DENIS 2006: 111). Erst in den 1970er Jahren stiegen die ölproduzierenden Staaten Saudi Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate, Kuwait und Irak in ihrem Einfluss auf dieselbe Ebene wie Kairo oder Ägypten auf und befanden sich fortan zueinander in einem direkten Wettbewerb um die Vormachtstellung in der arabischen Welt (vgl. SADEK 2006: 156-157, 161). In diesem Wettbewerb wird der Unterschied zwischen Kairo und anderen Städten wie Dubai zunehmend größer, wodurch Kairo mehr Ressourcen und Kapital aufwenden müsste, um mithalten zu können (vgl. EL-KHISHIN 2003: 133). Erreicht hat Kairo diesen Status durch sein kulturelles Angebot, insbesondere in der arabischen Sprache, aber auch dadurch, dass das Hauptquartier der Arabischen Liga in der Stadt stationiert ist, womit eine politische Macht verbunden ist (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323). Zwischenzeitlich wurde dieses Hauptquartier 1978 nach Tunesien verlegt, ehe es 1990 wieder nach Kairo zurückkam (vgl. SADEK 2006: 161). Die geographische Lage von Kairo ist äußerst günstig, weil die Stadt ein verbindendes Element zwischen Nordafrika und Vorderasien darstellt und somit auch in der Mitte der arabischen Welt liegt (vgl. ZEIGLER und STEWART 2008⁴: 323). Ein weiterer Vorteil ist die räumliche Nähe zum Nildelta (vgl. DENOIX 2003: 17).

Darüber hinaus gibt es einen intensiven Austausch zwischen Kairo und der Arabischen Halbinsel, indem Männer aus Kairo für eine Arbeitsstelle in Länder wie Saudi-Arabien oder die Vereinigten Arabischen Emiraten vorübergehend ziehen (vgl. GHANNAM 2002: 18). Das dabei verdiente Geld verwenden sie hauptsächlich dafür, um sich in Kairo eine Wohnung leisten zu können und für andere Konsumgüter, somit fließt die Wertschöpfung nach Kairo (vgl. GHANNAM 2002: 18). Ein Nachteil dabei ist allerdings, dass dadurch die Preise in den inneren Bereichen der Stadt angestiegen sind (vgl. GHANNAM 2002: 29). Jedoch behaupten VIGNAL und DENIS (vgl. 2006: 103), dass Kairo dennoch wenig Zusammenarbeit mit anderen Städten seines Kulturkreises aufweist.

5.1.3.3. globale Vernetzungen mit Städten weltweit

Kairo ist eine Stadt mit vielfältigen Verbindungen zu Städten und Ländern auf der ganzen Welt, hauptsächlich durch Handel aber auch durch Reisen (vgl. GHANNAM 2002: 17). Diese kosmopolitische Ausrichtung besteht seit dem 10. Jahrhundert, seit Mitte des 20. Jahrhunderts kam es zu einer Verstärkung der Vernetzungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht aufgrund von verbesserten Transportmöglichkeiten und Kommunikationstechnologien (ebd.: 17f.). Der Grund dafür liegt in der Politik von Sadat ab dem Jahr 1974, mit der versucht wurde, Touristen und internationale Investoren für Ägypten und im Speziellen für Kairo zu gewinnen. Daraus entstand ein kultureller Austausch zwischen Kairo und Städten in Europa (vgl. SINGERMAN und AMAR 2006: 15). Kairo verfügt über drei spezielle Eigenschaften, die ihr auf globaler Ebene eine besondere Rolle zukommen lassen. Sie ist sowohl die größte Stadt in der arabischen Welt als auch deren Mittelpunkt (vgl. BADAWEY et al. 2015: 449; VIGNAL und DENIS 2006: 111; SADEK 2006: 153; AHMAD 2012: 1357). Diese führende Rolle von Kairo in der arabischen Welt zeigt sich auf kultureller, politischer, sozialer und religiöser Ebene (vgl. SADEK 2006: 153). Aus kultureller Sicht stehen das Kino und das Theater als Institutionen sowie Fernsehproduktionen im Fokus (vgl. SADEK 2006: 161-184). In Bezug auf die Religion lässt sich sagen, dass sich Kairo ausgehend von der Herrschaft der Mamluken zwischen dem 13. und 16. Jahrhundert zur Hauptstadt der islamischen Welt entwickelt hat (vgl. WILLIAMS 2006: 272). Einer der Gründe dafür ist die al-Azhar-Universität, die seit dem 1. Jahrtausend nach Christus durchgehend das „geistige Zentrum der muhammedanischen Welt“ (KRAEMER 1958: 365) ist. Die Studierenden kommen nicht nur aus anderen afrikanischen Staaten, sondern auch aus südostasiatischen Ländern und China (vgl. KRAEMER 1958: 365). In der islamischen Welt ist dieser Ort sehr wichtig, für praktizierende Muslime dürfte nur Mekka noch wichtiger sein (ebd.). Darüber hinaus nimmt Kairo als größte Stadt auf dem Kontinent Afrika auch eine Vormachtstellung ein (vgl. BADAWEY et al. 2015: 449).

VIGNAL und DENIS (vgl. 2006) beschäftigten sich mit der Frage, ob Kairo den Stellenwert einer Global City erreicht hat (vgl. SINGERMAN und AMAR 2006: 15). Diese Zuordnung ist kritisch zu betrachten, weil sie rein aus ökonomischen Gründen getroffen wurde. Ansätze in Richtung Global City sind zwar vorhanden, dennoch attestieren sie der Stadt diesbezüglich einen negativen Befund, denn die Wirtschaftszweige, die für eine Global City essentiell sind, sind in Kairo noch nicht gut genug ausgebaut (vgl. SINGERMAN und AMAR 2006: 15; VIGNAL und DENIS 2006: 100). Außerdem erzeugte die politische Instabilität in der Region eine Unsicherheit, die potenzielle internationale Investoren fernhielt, was für Kairo nachteilig ist,

um sich als Global City zu etablieren (ebd.). Für EL-KHISHIN (vgl. 2003: 134) ist es eindeutig, dass Kairo das Potenzial und die Ressourcen hat, eine Global City zu werden, allerdings mangelt es an einem Konzept dafür.

5.2. Dubai

5.2.1. Stadtentwicklung

5.2.1.1. Historische Stadtentwicklung

Die Stadt Dubai verfügt seit ihrem Ursprung über eine günstige Lage am Creek, einem Wasserarm, der ungefähr 10 Kilometer ins Landesinnere hineinreicht (vgl. SCHARFENORT 2004: 21). Die ersten Aufzeichnungen der Stadt Dubai von Gasparo Balbi und Marco Polo führen zurück in das 16. Jahrhundert, darin wird beschrieben, dass die wirtschaftliche Grundlage der damaligen Stadt die Perlenfischerei darstellte (vgl. SCHARFENORT 2004: 32). Der Ursprung der Perlenfischerei im Persisch-Arabischen Golf dürfte auf die Antike zurückzuführen sein, jedoch sieht man in Abbildung 37, dass die arabische Seite begünstigt ist, weil der Golf auf dieser Seite nicht so tief und deshalb auch ruhiger ist und dadurch mehr Perlen zu finden waren (vgl. SCHARFENORT 2004: 32). Die Perlen wurden als Einnahmequelle genutzt, hingegen bildete ab dem 18. Jahrhundert die Fischerei die Grundlage für das Leben und gewährleistete die Versorgung der Bevölkerung (vgl. SCHARFENORT 2004: 32). So verblieb Dubai bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts „ein kleines und eher unbedeutendes Fischerdorf“ (SCHARFENORT 2004: 32).

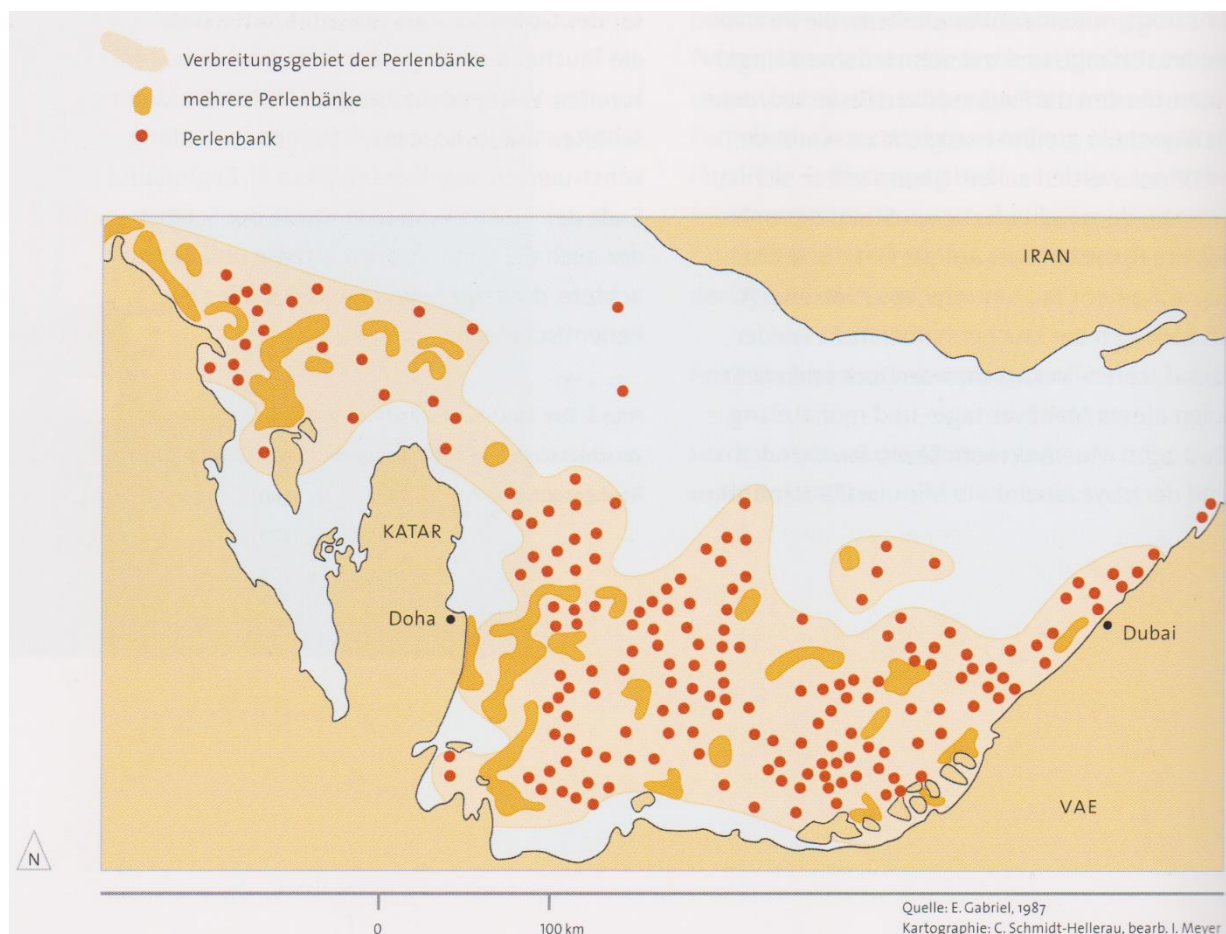


Abbildung 37 Perlenbänke vor der Küste der Vereinigten Arabischen Emirate; Quelle: GABRIEL 2004: 306

1820 wurde zwischen Großbritannien und Dubai der „General Treaty of Peace“ (SCHARFENORT 2004: 29) unterschrieben, dadurch wurde Dubai als ein Scheichtum in die Trucial Coast aufgenommen (vgl. SCHARFENORT 2004: 28-33). Als Trucial Coast wird die Vertragsküste bezeichnet, damit sind die Scheichtümer auf der arabischen Seite des Persisch-Arabischen Golfs gemeint (ebd.). Das vorrangige Ziel des Friedensvertrages der Briten war es, Frieden zwischen den Stämmen zu etablieren und die „(...) Seewege zwischen Indien und Mesopotamien (...)“ (SCHARFENORT 2004: 28) freizuhalten. Im Jahr 1833 kamen Ahnen der heutigen Herrscherfamilie Maktoum nach Dubai und übernahmen die politische Führung (vgl. SCHARFENORT 2004: 33). Diese Gruppe kam aus der Linie des Volksstammes der Bani Yas, dieser Stamm lebte auf dem Gebiet der heutigen Vereinigten Arabischen Emirate und zählte zur damaligen Zeit die meisten Mitglieder (vgl. SCHARFENORT 2004: 146). Der Klan siedelte sich in Shindagha an (ebd.). Bald darauf wurde der natürliche Hafen zu einem Handelshafen ausgebaut und die Siedlung Dubai wurde unabhängig (ebd.: 33; 147). Dennoch ähnelte Dubai damals einem Dorf auf dem Land mit einer dünnen Besiedelung, mit einer traditionellen Bauweise von Barasti, welche zunehmend ersetzt wurde, sowie ohne jegliche Befestigung rund um die Stadt, denn eine Stadtmauer wurde um Dubai nie errichtet (vgl. SCHARFENORT 2004: 146; PACIONE 2005: 259). Die Behausungen der Menschen, die Barasti, waren damals Hütten aus Palmzweigen, es gab keinen Strom und kein Wasser (vgl. SCHARFENORT 2004: 127, 146; PACIONE 2005: 259). Allmählich wurden speziell in Bur Dubai von den zugezogenen Händlern kleine Häuser aus Lehm errichtet, im Zuge dessen vergrößerte sich die Vielfalt der Baustile, weil dadurch Elemente aus den Herkunftsländern miteinfließen (vgl. SCHARFENORT 2004: 127). Auf diese Weise kamen die sogenannten Windturmhäuser von Persien nach Dubai, die ein charakteristisches Merkmal für die Stadt Dubai bilden (ebd.). Speziell in dieser frühen Phase wurden die Wohnhäuser in Gruppen nebeneinander gebaut, damit die Privatsphäre der Einwohner gesichert bleibt und damit sie sich sicher fühlten (vgl. PACIONE 2005: 259). Dadurch weist die Stadt Dubai in ihren Grundzügen einen wesentlichen Aspekt der traditionellen orientalischen Stadt auf.

In Lingah, einer persischen Hafenstadt, kam es um das Jahr 1870 zu Veränderungen, die für die weitere Entwicklung von Dubai von essentieller Bedeutung waren (vgl. SCHARFENORT 2004: 34). Einerseits verlor die Stadt Lingah ihre Vormachtstellung im Perlenhandel in der Region am Persisch-Arabischen Golf und andererseits führte diese Stadt Zölle auf Importe ein; beide Entwicklungen hatten zur Folge, dass Händler mit ihren Familien aus Lingah wegzogen und sich in Nachbarstädte, darunter auch Dubai, ansiedelten (ebd.). Da die Händler eher in andere

Städte als Dubai abwanderten, sollte für Dubai einen Standortvorteil geschaffen werden, indem um 1900 im Zuge der liberalen Wirtschaftspolitik die erste Freihandelszone am Hafen in Dubai einrichtet und auf Steuern für Import und Export verzichtet wurde (ebd.). Gleichzeitig wurde vom damaligen Herrscher Dubais ein eigenes Umsiedelungsprogramm für die besagten Handelsfamilien aufgestellt (ebd.). Daraufhin fuhren die Schiffe mit indischen Waren zunehmend den Hafen in Dubai an und weniger die persischen Häfen, was zur Folge hatte, dass sich der Hafen von Dubai sowohl zu einem Verteilungszentrum für importierte Güter entwickelte als auch zu einem Standort für den Re-Export, weil Dubai ein Umschlagplatz für Waren wurde, die für die anderen Scheichtümer oder Persien gedacht waren (vgl. SCHARFENORT 2004: 34; HEARD-BEY 1982: 244). Die Kombination aus liberaler Wirtschaftspolitik und der günstigen Lage am Creek ermöglichte es Dubai, sich zu einer bedeutenden Handelsstadt am Golf zu etablieren (vgl. SCHARFENORT 2004: 34). Das hatte auch Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung. „Während im Jahr 1910 nur rund 10 000 Menschen in der Stadt lebten, verdoppelte sich deren Anzahl innerhalb von nur 20 Jahren“ (SCHARFENORT 2004: 35).

Im Anfang bestand die Stadt aus den drei Zentren Shindagha, Bur Dubai und Deira, die alle um den Creek angesiedelt waren (vgl. SCHARFENORT 2004: 35). In Abbildung 38 ist der Ursprung

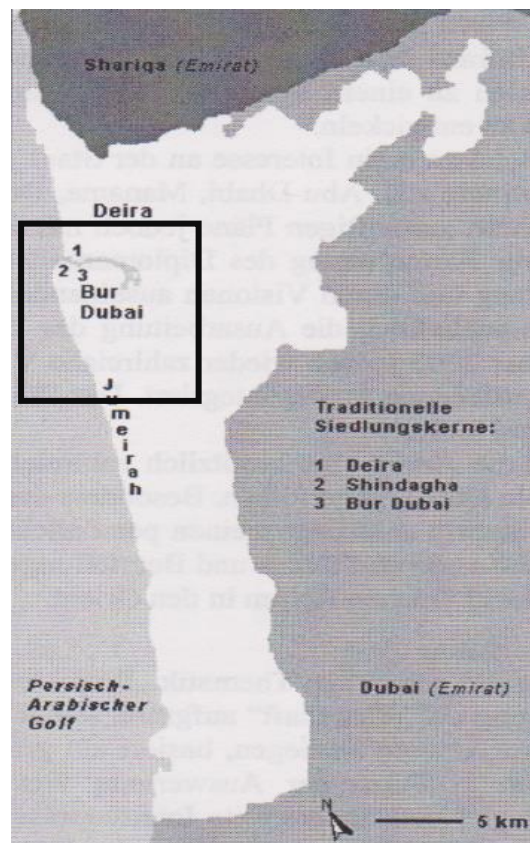


Abbildung 38 Stadt Dubai mit Lage der drei ursprünglichen Siedlungen am Creek; Quelle: SCHARFENORT 2004: 10; eigene Hervorhebung

der Stadt Dubai eingezeichnet, dabei sieht man den Creek und mit den Zahlen 1 bis 3 sind die Siedlungen markiert.

Der Stadtteil Shindagha befindet sich im Südwesten des Creeks, an der Mündung zum Golf, die Mehrheit der dort lebenden Menschen war arabischer Herkunft (vgl. SCHARFENORT 2004: 35). Früher hatte die Herrscherfamilie Maktoum in diesem Stadtteil ihren Wohnsitz (vgl. PACIONE 2005: 259). Neben Shindagha landeinwärts liegt das Stadtviertel Bur Dubai, dessen Bewohner hauptsächlich Händler aus Indien waren, die den Bazar mit seinen rund 70 Läden als wirtschaftliche Grundlage nutzten (vgl. SCHARFENORT 2004: 35; 127). Deira, als das dritte Zentrum, unterscheidet sich von den anderen beiden in mehrfacher Weise. Es liegt auf der nordöstlichen Seite des Creeks, beherbergte einen großen Bazar mit ungefähr 350 Geschäftsständen und war das Wohngebiet für Menschen unterschiedlicher Herkunft, wie Arabern und Persern (vgl. SCHARFENORT 2004: 35; 126; PACIONE 2005: 259). Von diesen drei Stadtteilen rund um den Creek kam es durch einen Anstieg der Bevölkerungszahl zu einer Expansion der Stadtfläche, sowohl von Deira in Richtung Hinterland als auch im gegenüberliegenden Bur Dubai, dort wurde Jumeirah als neuer Stadtbezirk hinzugefügt (vgl. SCHARFENORT 2004: 149). Lange Zeit jedoch blieben die gegenüberliegenden Seiten Deira und Bur Dubai durch den Wasserarm getrennt, erst die Brücke Al Maktoum schaffte im Jahr 1963 eine Verbindung (vgl. SCHARFENORT 2009: 126; SCHARFENORT 2004: 57). Obwohl um das Jahr 1930 die Perlenfischerei ihre Bedeutung verlor und es damit verbunden zum Ende des Wirtschaftswachstums kam, konnte Dubai seine Stellung in Verbindung mit seinem Hafen als Knotenpunkt verschiedener Waren, darunter auch Gold, beibehalten (vgl. SCHARFENORT 2004: 37). Der Grundstein dafür wurde bereits von den Briten gelegt, als um das Jahr 1900 britische Dampfschiffe Dubai erreichten und Güter für den Handel hierher transportierten (vgl. SCHARFENORT 2004: 33). Als Dubai damals mit dieser geänderten wirtschaftlichen Situation konfrontiert wurde, stand Dubai noch in starker Abhängigkeit zu dem Emirat Abu Dhabi und war ein kleines Fischerdorf (ebd.).

5.2.1.2. Stadterweiterungsprozesse ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Um das Jahr 1954 drohte der Wasserarm des Creeks zu verschlicken, die Tiefe und die Breite der Wasserrinne verringerten sich, sodass nur mehr wenige Schiffe fahren konnten, und in der Fischerei brachen die Erträge ein (vgl. SCHARFENORT 2004: 60f.). Somit veranlasste der damalige Machthaber Shaik Rashid, die Fahrrinne durch den Creek wieder instand zu setzen; sie wurde ausgebaggert und vertieft (vgl. SCHARFENORT 2004: 60f.). Das ausgehobene Material

verwendete man, um künstliche Sandbänke im Stadtteil Deira anzulegen und so Neuland zu gewinnen (vgl. SCHARFENORT 2004: 60f.).

Die Initiative, Dubai als eine moderne Stadt aufzubauen, ging von Shaikh Said aus; er ist der Großvater von Shaikh Maktum, dem gegenwärtigen Oberhaupt. Der Sohn von Shaikh Said und Vater von Shaikh Maktum ist Shaikh Rashid, der „als geistiger Architekt des Frühstadiums der Entwicklung Dubais“ (SCHARFENORT 2004: 53) bezeichnet wird. Shaikh Rashid war es auch, der die Stadtentwicklung zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts bewusst gestaltete und vorantrieb und Dubai zu einem Handelsstandort mit einer Re-Export-Funktion ausbaute (vgl. SCHARFENORT 2004: 37). Durch die Handelsaktivitäten und den Erdölsektor konnte die Stadt hohe Einnahmen lukrieren, die in weiterer Folge für die Verbesserung der Infrastruktur in der Stadt verwendet wurden (vgl. SCHARFENORT 2004: 37). Auf diese Weise entwickelte sich Dubai zu einer Metropole; ein wesentlicher Grundstein dürfte auch in diesem Fall die Regentschaft von Shaikh Rashid sein, er war mehr als 50 Jahre im Amt und bei den Bewohnern beliebt, weil er als eine charismatische Führungsperson gesehen wurde (vgl. SCHARFENORT 2004: 37). Shaikh Rashid war ein Visionär, erstellte Pläne für Jahre im Voraus und setzte bewusst Handlungen, um die Wirtschaft Dubais weiterzuentwickeln und um Dubai zu einem global player zu machen (vgl. SCHARFENORT 2004: 54f.). Sowohl aus diesem Grund als auch aufgrund der Zunahme der Bevölkerung gab es bereits im Jahr 1960 den ersten Stadtentwicklungsplan; dieser Development Plan wurde von John Harris erstellt und sollte die Stadt in verschiedene Zonen unter anderem für Wirtschaft, Bildung und Wohnen einteilen und ein neues Straßennetz schaffen (vgl. SCHARFENORT 2004: 57; SCHARFENORT 2009: 132). Allerdings verfügte Dubai zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht über die dafür notwendig gewordenen finanziellen Mittel, wodurch nur wenige Vorhaben, wie die Veränderungen im Straßennetz, in die Realität umgesetzt werden konnten, jedoch wurden viele, wie die Wohnraumbeschaffung, erst später als geplant durchgeführt und einige ganz verworfen, so zum Beispiel die neuen Industriezonen direkt in der Wüste (vgl. SCHARFENORT 2004: 57). Aufgrund der Wohnungsnot und der Mietpreiserhöhung gab Sheikh Rashid den Auftrag, dass günstige Wohnhauskomplexe auf freien Arealen am Rande der Stadt errichtet werden sollen (vgl. SCHARFENORT 2009: 135; WILSON 1999: 104).

Bereits im Jahr 1971 folgte der nächste Development Plan, der wiederum von John Harris entwickelt wurde (vgl. SCHARFENORT 2004: 58). Dieser zweite Stadtentwicklungsplan verfolgte eher Ziele zur Verbesserung der Infrastruktur und da diesmal das dafür notwendige Kapital aufgewendet werden konnte, wurden die gesteckten Ziele weitestgehend erreicht, wie

der Bau des Shindagha-Straßentunnels, der die Stadtteile Bur Dubai und Deira unterhalb des Creeks verbindet, und die Errichtung der Al Garhoud-Bridge, einer zweiten Brücke über dem Creek (vgl. SCHARFENORT 2004: 58). Durch diese Maßnahmen konnten die Disparitäten in Bur Dubai und Deira verringert werden, denn auf der Seite von Deira befindet sich der internationale Flughafen, der Central Business District und der Hamriya Port, wodurch Deira im Vergleich zu Bur Dubai lange Zeit in seiner wirtschaftlichen Entwicklung bevorzugt war (vgl. SCHARFENORT 2004: 55). Im Entwicklungsplan waren neue Wohngebiete inkludiert gewesen; aufgrund der Bevölkerungszunahme wurden darüber hinaus auch wesentlich mehr Bildungseinrichtungen und medizinische Versorgungsstellen wie Krankenhäuser notwendig (vgl. SCHARFENORT 2004: 58). Ebenfalls im Jahr 1971 schlossen sich die Emirate zusammen und es entstanden die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE), dabei wurde Abu Dhabi zur Hauptstadt erhoben und Dubai zum Hauptstandort für die Wirtschaft und den Handel (vgl. SCHARFENORT 2009: 137). Laut eigener Verfassung sind die VAE ein Bundesstaat und die einzelnen Emirate sind Mitgliedsländer (vgl. NAEEM 2009: 74). Damit verbunden ist die Souveränität der Emirate, sie können selbst über ihre politische Organisation bestimmen (ebd.: 75). In den Vereinigten Arabischen Emiraten führt das dazu, dass die ansässige Herrscherfamilie die ganze Macht besitzt, das Emirat Dubai wird gegenwärtig von Scheich Mohammed bin Rashid Al Maktoum regiert (ebd.). Hingegen bezeichnet EASTERLING (2009: 19) die VAE als „eine Föderation von kleinen monarchischen Reichen“, denn so können die Familiendynastien nach eigenen Vorstellungen und losgelöst von Regulierungen eines Nationalstaates regieren.

Neben der politischen Sonderstellung weist Dubai auch wirtschaftliche Besonderheiten auf. Obwohl bereits früher Kenntnisse über Erdölvorkommen vorlagen, begann die Erdölförderung erst ab den 1960er Jahren (vgl. SCHOLZ 2005: 12). Im Jahr 1966 wurde von der Petroleum Company festgestellt, dass in der Region genügend Öl vorhanden ist, um dieses kommerziell zu nutzen (vgl. SCHARFENORT 2009: 136). In dieser Frühphase waren es hauptsächlich Unternehmen aus Nordamerika und Europa, die das Erdöl wirtschaftlich nutzten, die Emirate hingegen konnten in dieser Phase noch als rückständig und unterentwickelt bezeichnet werden (vgl. SCHOLZ 2005: 12). Erst im Jahr 1973 beschloss die OPEC, dass die Erdölfelder in den Besitz des jeweiligen Landes kommen sollen; durch diese Maßnahme stieg der Ölpreis eines Barrels, das 156 Litern entspricht, um das 30-fache innerhalb der ersten 10 Jahre an, wodurch die Emirate sehr rasch über sehr hohe Staatseinnahmen verfügten (vgl. SCHOLZ 2005: 12-13). Im selben Jahr kam es durch den Oktoberkrieg zu einem massiven Anstieg des Erdölpreises, somit erhöhten sich die Einnahmen noch einmal (vgl. SCHARFENORT 2004: 56). Von Anfang an wurde bei der Entwicklung der Stadt Dubai als auch des Emirates darauf geachtet, dass die

Einheimischen respektiert und in den Transformationsprozess eingebunden wurden (vgl. SCHOLZ 2005: 12f.; SCHARFENORT 2004: 21). Die Bevölkerung lebte bis dahin in eher ärmlichen Verhältnissen, diese Situation sollte verbessert werden, indem die Menschen fortan eine Chance auf einen Arbeitsplatz, auf ein Einkommen, auf Wohnraum und soziale Einrichtungen bekamen (vgl. SCHOLZ 2005: 12f.; SCHARFENORT 2004: 21). Für den Aufbau der Stadt, der auch mit Schwerarbeit und Schmutzarbeit verbunden war, wurden Menschen aus anderen Ländern geholt, die diese Arbeiten zu einem geringen Lohn durchführen sollten; so wird mehrfach betont, dass eigentlich diese billigen Arbeitskräfte es sind, die Dubai als Stadt und Emirat aufgebaut haben (vgl. SCHOLZ 2005: 12-13). Früh wurde erkannt, dass die einseitige Ausrichtung auf Erdöl langfristig negative Auswirkungen haben wird, deshalb bemühten sich die Machthaber, die Wirtschaft zu diversifizieren und die Wirtschaft auf mehrere verschiedene Säulen aufzubauen (vgl. SCHOLZ 2005: 13). Seit dem Jahr 1980 gelang es Dubai, insbesondere im Rahmen der zunehmenden Globalisierung, auf internationaler Ebene beachtet zu werden, denn Dubai wollte sich aus seiner reaktiven und abhängigen Position zu einer aktiven und mitbestimmenden Stadt emanzipieren und wie SCHOLZ (vgl. 2005: 17) formuliert, sollte die Transformation von einem „globalisierten“ (SCHOLZ 2005: 17) Ort zu einer globalen Stadt verlaufen. In diesem Zusammenhang war es der Stadt Dubai wichtig, dass ihre Initiativen im Bauwesen als auch auf Nutzungsebene gut lokal verankert sind und einen konkreten räumlichen Standort aufweisen können (vgl. SCHOLZ 2005: 19). Gleichzeitig sollten alle Vorhaben eine internationale und globale Reichweite haben und eine dementsprechende Nachfrage mit sich bringen (ebd.). Somit wollte Dubai selbstbestimmt auf dem Globalisierungspfad voranschreiten und sich nicht durch Vorschreibungen von außen abhängig machen.

1981 verkündete Sheikh Rashid seinen Rückzug und bestellte seine vier Söhne zu seinen Nachfolgern; diese haben das Erbe ihres Vaters weitergeführt und Dubai zu seinem heutigen Status verholfen (vgl. SCHARFENORT 2004: 53). Im Jahr 1990 verstarb Sheikh Rashid; während seiner Amtszeit legte er den Grundstein für die Entwicklung der Stadt (vgl. SCHARFENORT 2004: 111; SCHARFENORT 2009: 142). Sheikh Rashid sowie seine Söhne investierten in den Ausbau der Infrastruktur, so wurde das Verkehrsnetz für den Autoverkehr als auch für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt ausgebaut, die Versorgung der Häuser mit Wasser und Strom gewährleistet, Einrichtungen für Bildung und die medizinische Versorgung aufgebaut (vgl. SCHOLZ 2005: 17). Darüber hinaus ist die Preispolitik in Dubai auf die Entwicklung einer internationalen Stadt zugeschnitten, das Preisniveau ist niedrig, weil es keine Import- bzw. Exportzölle gibt (vgl. SCHOLZ 2005: 18).

Administrative Veränderungen haben im Jahr 1984 stattgefunden, als die Stadt in Verwaltungseinheiten untergliedert wurde, dabei wurden „Deira, Dubai, Al Mata‘ar, Al Khawar mit neun Subeinheiten zu je neun Kommunen“ (vgl. SCHARFENORT 2009; 142f.) zusammengefasst. Die Einteilung erfolgte über Sektoren, die entstanden sind, nachdem zwei gedachte Linien über das Stadtgebiet gelegt wurden, eine parallel zur Küstenlinie und die andere im rechten Winkel dazu in das Landesinnere (vgl. SCHARFENORT 2009: 142f.). Mit dieser Einteilung konnten die fortlaufenden Stadtentwicklungen einfacher geplant werden (vgl. ebd.). Einer dieser Entwicklungspläne ist der „Structure Plan for the Dubai Urban Area“ (SCHARFENORT 2009: 145f.), der die Zeitspanne von 1993 bis 2012 umfasst und der die acht Themenschwerpunkte „sozioökonomische Entwicklung, Landnutzung, Wohnraumschaffung, Verkehr, technische Infrastruktur, kommunale Einrichtungen, Industrie, Umwelt“ (SCHARFENORT 2009: 144-145) einschließt. Ein zusätzliches Ziel war, dass durch diesen Entwicklungsplan das Stadtgebiet eine geschlossene Fläche von rund 500 Quadratkilometer aufweisen sollte (vgl. SCHARFENORT 2009: 145f.). Im Jahrzehnt zwischen 1980 und 1990 wurde Dubai für den Weltmarkt geöffnet, wodurch sich die Immobilienpreise mehr als verdoppelten und die Lebenshaltungskosten ein Niveau erreichten, mit dem Dubai viele andere Großstädte überholte (vgl. SCHARFENORT 2009: 146f.).

Um nicht nur die institutionellen und administrativen Grundlagen bieten zu können, sondern auch um eine bauliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, kam es, wie SCHOLZ zusammenfasst, zu einer „raschen wie kolossalen, aber auch architektonisch und funktional beeindruckenden Bauaktivität“ (SCHOLZ 2005: 14). Die meisten Bautätigkeiten folgten einem genauen Ablauf, die Initiative kommt dabei von staatlicher Seite, konkret von Mitgliedern der Maktoum-Familie, wie auch die Finanzierung des Bauvorhabens (vgl. SCHOLZ 2005: 14). Das Geld, das dazu verwendet wird, stammt aus den Einnahmen des Erdölsektors bzw. wird von Finanzgesellschaften und Banken, die unter der Kontrolle der Herrscherfamilie stehen, zur Verfügung gestellt (vgl. SCHOLZ 2005: 15, 17). Auch der Bau wird von Seiten des Staates ausgeführt, wodurch eine Vielzahl an Kapazitäten entsteht, die für die Privatwirtschaft und internationale Investoren ohne Risiko zur Verfügung gestellt werden, somit werden diese zum Teil oder zur Gänze privatisiert (vgl. SCHOLZ 2005: 14, 17). Mit dieser Vorgehensweise verschafften sich die Vereinigten Arabischen Emirate und besonders Dubai gute Voraussetzungen, um in das globale Städtenetzwerk eingebunden zu werden, denn diese Bauprojekte sind für alle Lebensbereiche gedacht, von Geschäftsgebäuden und Fabriken über Wohnungen bis hin zu Freizeiteinrichtungen (vgl. SCHOLZ 2005: 14).

Als in den 1990er Jahren die Begrenzung der GeschöŖhöhen aufgehoben wurde, kam es zum Bau von immer mehr Hochhäusern, woraufhin internationale Investoren Interesse zeigten, um in Immobilienobjekte in Dubai zu investieren (vgl. SCHARFENORT 2009: 148). Durch die Zunahme von Investorenprojekten stieg die Dichte in der Innenstadt, weshalb vermehrt Neubauten für Wohnraum am Stadtrand Richtung Landesinnere entstanden (vgl. SCHARFENORT 2009: 149). Allerdings interessierten sich die Investoren auch für Gegenden mit älteren Wohnvierteln, was dazu führte, dass die dortigen Grundbesitzer enteignet wurden und diese Bereiche, die in der Vergangenheit planlos gewachsen sind, entweder nachverdichtet oder durch Neubauten ersetzt wurden (vgl. SCHARFENORT 2009: 149f.). Solche Stadtumbauprojekte haben auch ihre Verlierer, denn oftmals sind die Neubauten dermaßen teuer, dass sich die ursprüngliche Bevölkerung die Preise in dieser Lage nicht mehr leisten kann (vgl. SCHARFENORT 2009: 152). Die ursprünglichen Eigentümer wurden mit Zahlungen und einem neuen Grundstück entschädigt (vgl. SCHARFENORT 2009: 149f.). Es kann auch unterstellt werden, dass die anfänglichen Bewohner nicht mehr die angestrebte Zielgruppe sind, weil die Stadtviertel nach der Aufwertung nur mehr ein idealer Standort für einkommensstarke Gruppen sind (vgl. SCHARFENORT 2009: 152).

Durch die Expansionen erstreckt sich mittlerweile die Stadt als Agglomeration von Sharjah, dem Nachbaremirat im Nordosten, bis Jebel Ali im Westen, außerdem hat sich auch im Osten die Stadt stark erweitert (vgl. SCHARFENORT 2009: 151). Wie man in Abbildung 39 erkennt, ging die Expansion von beiden Vierteln Bur Dubai und Deira rund um den Creek aus. Danach folgten Stadterweiterungen von Deira in Richtung Hinterland und von Bur Dubai entlang der Küste in Richtung Jumeirah. Ab ca. 1988 wurde die Küste bis zum Hafen Jebel Ali verbaut.

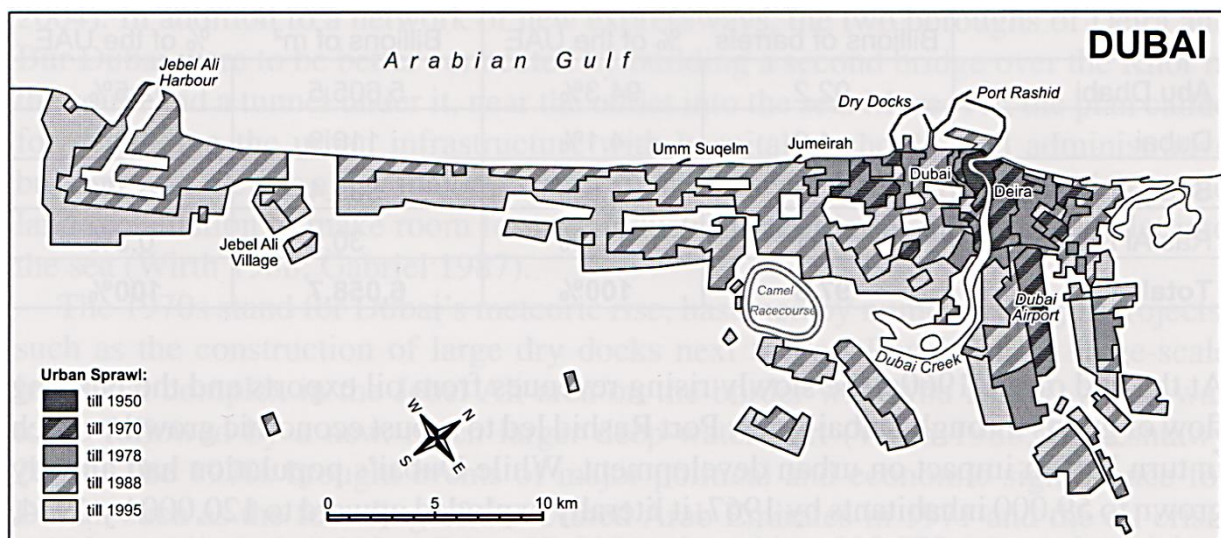


Abbildung 39 Stadterweiterungsprojekte bis in die 1990er Jahre; Quelle: SCHMID 2009: 81

Allerdings gab es zu Beginn des 21. Jahrhunderts auch eine rege Bautätigkeit im Bereich der mittleren und unteren Preiskategorien (vgl. SCHARFENORT 2009: 152). Ab dem Jahr 2000 kam es zu einem weiteren starken Wachstum der Bautätigkeit, dabei dürften die Ausmaße dieses Booms beispiellos auf der Welt sein, denn früher konzentrierte man sich auf die Errichtung von Einzelobjekten, aber heutzutage werden Gesamtobjekte geplant, das heißt, ein Stadtviertel mit diversen Attraktionen (vgl. SCHARFENORT 2009: 150f.). Abbildung 40 zeigt einige Beispiele dazu. Dabei wird deutlich, dass die Bautätigkeit unterschiedliche Bereiche abdeckt, beginnend mit Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten, über infrastrukturelle Einrichtungen wie Straßen, Flug- und Seehäfen, bis hin zur Aufschüttung künstlicher Inseln.

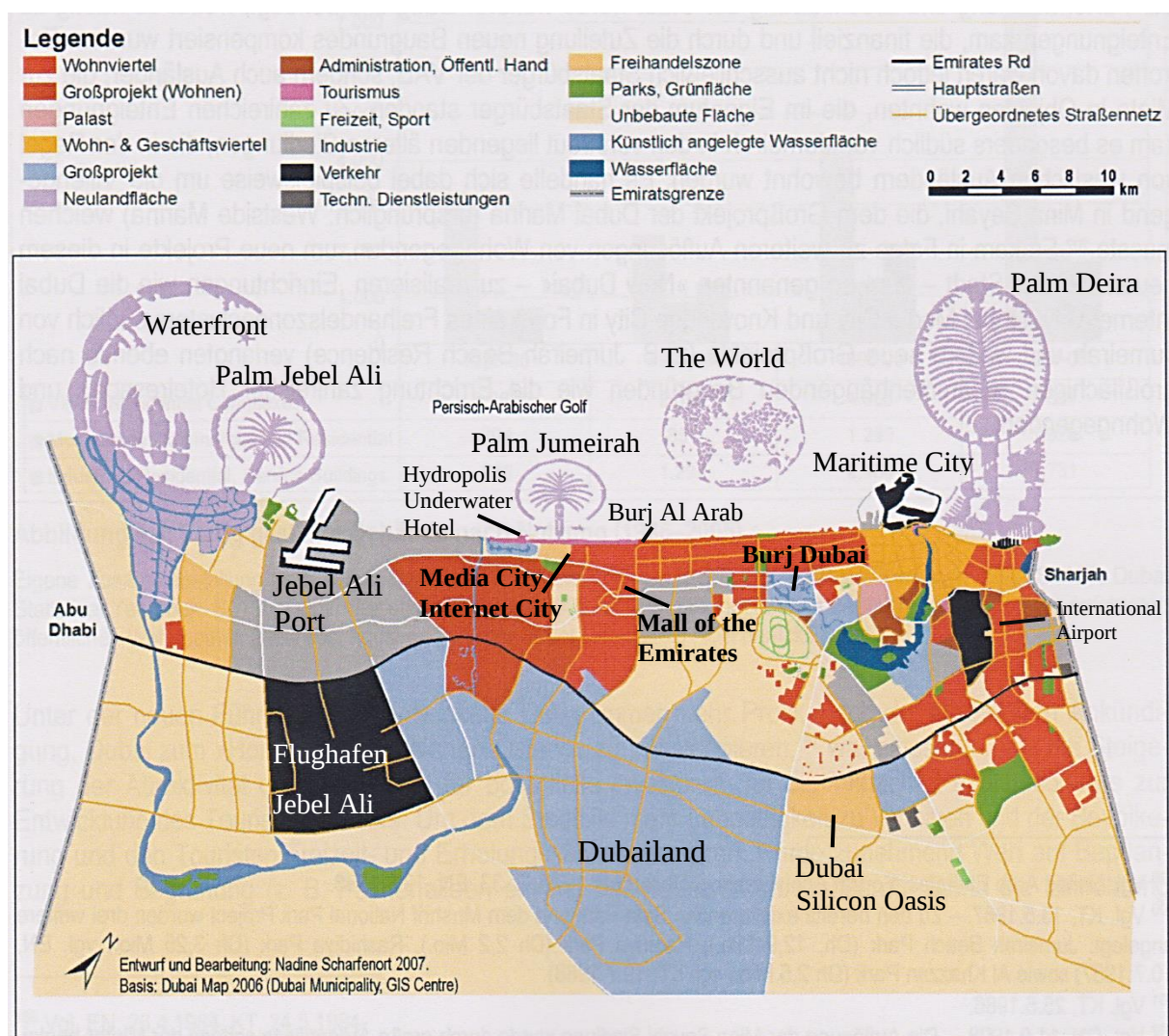


Abbildung 40 Großprojekte mit diversen Funktionen an Land und im Wasser; Quelle: SCHARFENORT 2007: 162

Zwischenzeitlich hatte die weltweite Wirtschaftskrise im Jahr 2008 sowie in den Folgejahren große Auswirkungen auf die Stadt Dubai, aufgrund der geringen Nachfrage nach

Wohnimmobilien sanken nicht nur die Hauspreise, sondern auch die Mieten (vgl. BLOCH 2010: 947). In dieser Situation wurden viele Bauvorhaben gestoppt, darunter auch die geplante Stadterweiterung in Richtung Jebel Ali Hafen (ebd.: 947f.). Während die Krise den Immobiliensektor schwer getroffen hat, dürften andere Sektoren in Dubai die Herausforderungen leichter überstanden haben, so zum Beispiel der Tourismus und die Handelsaktivitäten über die Seehäfen und Flughäfen (vgl. BLOCH 2010: 949; LIPPS 2009: 224).

Bald danach wurde rasch hintereinander wieder Bauwerke errichtet, die sich gegenseitig mit Superlativen übertreffen, so wurde, abgesehen von den Inseln und dem Burj Dubai als dem im Jahr 2010 höchsten Gebäude der Welt, mit dem Dubailand der größte Freizeit- und Themenpark der Welt geschaffen und mit der Dubai Mall und der Mall of Arabia die größten Einkaufszentren (vgl. SCHMID 2009: 91; 152f.; BLOCH 2010: 945; EASTERLING 2009: 5). Die Organisation Council on Tall Buildings and Urban Habitat veröffentlicht regelmäßig eine Liste mit den höchsten Bauwerken der Welt. Seit dem Jahr 2010 rangiert der Burj Khalifa mit seinen 828 Metern dabei auf dem ersten Platz (vgl. Council on Tall Buildings and Urban Habitat 2020). Mit derartigen gigantischen Bauwerken möchte Dubai die Aufmerksamkeit von internationalen Medien gewinnen, um in weiterer Folge mehr Touristen sowie Investoren verzeichnen zu können (vgl. SCHMID 2009: 153; 219). Zusätzlich zum Versuch, immer im Maßstab des Superlativs zu bauen, nimmt der spektakuläre und außergewöhnliche Aspekt eine weitere große Rolle ein, denn so wurde mit der Hydropolis ein Hotel unter Wasser geschaffen und der Freizeitpark Mall of the Emirates beherbergt ein Mountain Resort mit einer Schipiste, einem Lift und einer Eisbahn (vgl. SCHOLZ 2005: 19). Auf Abbildung 41 sind der Schilift und die Piste zu sehen.



Abbildung 41 Winter-Erlebniswelt im Freizeitpark Mall of the Emirates; Quelle: SCHMID 2009: 163

Das primäre Ziel war, Touristen aus anderen Ländern auf Dubai als neue Luxus-Tourismusdestination aufmerksam zu machen, und damit verbunden Dubai als eine Global City zu vermarkten (vgl. SCHMID 2009: 160). Zusätzlich sollen auch die Teile der einheimischen Bevölkerung, die es sich leisten können, ihr Alltagsleben nach dieser Erlebnisorientierung ausrichten (vgl. SCHARFENORT 2004: 111-112). Die Expansion der Stadtfläche in das Meer war mit einem enormen Bevölkerungswachstum verbunden, denn die Inseln bieten Wohnraum für über eine Million Menschen (vgl. SCHMID 2009: 162). Wie sich diese Projekte auf die Einwohnerzahl um die Jahrtausendwende auswirkten, wird in Abbildung 42 dargestellt.

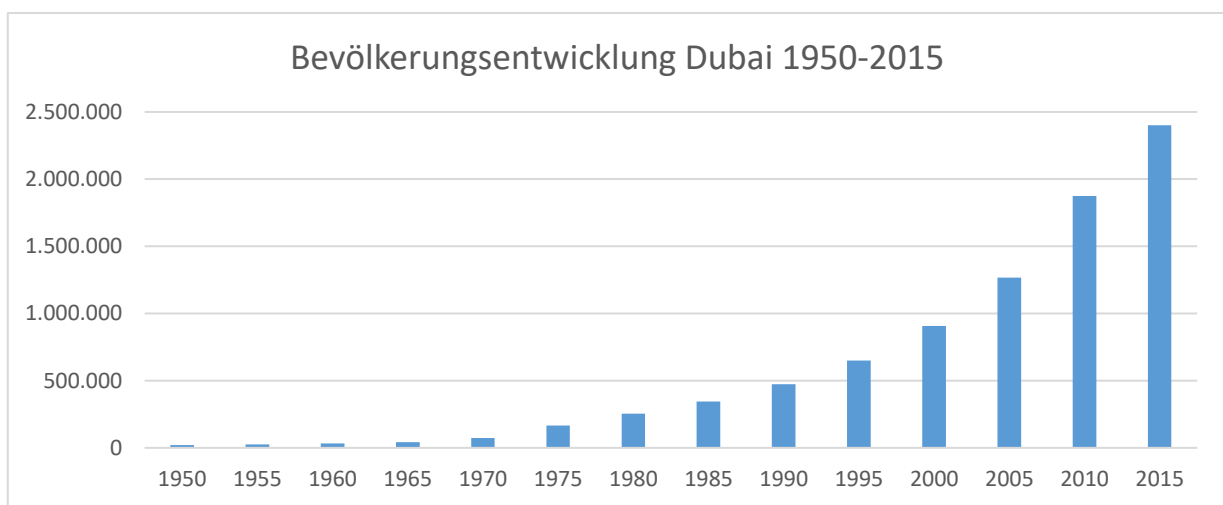


Abbildung 42 Entwicklung der Einwohnerzahlen von Dubai seit 1950; eigene Darstellung nach United Nations - World Population Prospects: The 2018 Revision; WUP2018-F12-Cities_Over_300K; <https://population.un.org/wup/Download/> (Stand 10.04.2020)

Darüber hinaus wird mit den Großbauprojekten die Strategie vertreten, dass die Stadt und auch das Leben künstlich produziert wird, das bedeutet, dass alles was nicht durch die natürlichen und örtlichen Gegebenheiten vorhanden ist, neu geschaffen wird und so eine Künstlichkeit entsteht, wie KATODRYTIS (2009: 150) treffend zusammenfasst „On a barren landscape anything goes and anything is new.“ Zum Beispiel konnte durch die Errichtung der Inseln die Küstenfläche vermehrt werden. Darüber hinaus können gleichzeitig verschiedene Ziele erreicht werden; die Objekte dienen nicht nur einem Zweck, wie Wohnen oder Arbeiten, sondern verfügen über eine Multifunktionalität, indem sie mehrere Lebensbereiche abdecken (vgl. KATODRYTIS 2009: 152). So kann es durchaus vorkommen, dass die Anlagen den Menschen derart viele Möglichkeiten für Freizeit und Beruf bieten, dass sie sich darin Tag und Nacht aufhalten und leben können, ohne nach außen gehen bzw. fahren zu müssen (vgl. SCHARFENORT

2004: 112); diese Konstellation wird bei SCHARFENORT (2004: 112) als „City within the City“ bezeichnet. Dadurch wird Dubai zu einem „constructed leisure land“ (vgl. KATODRYTIS 2009: 151), wobei die Menschen animiert werden, in dieser Umgebung ihren Alltag zu verbringen und das Angebotene auch zu konsumieren.

Für SCHMID steht hinter der Stadtentwicklung Dubais die „Ökonomie der Faszination“ (SCHMID 2009: 24f.) als theoretischer Rahmen. Dieser Ansatz wird verwendet, um Städte der Postmoderne und themenorientierte städtische Räume zu analysieren (ebd.: 64). Dabei geht es um Zeichen und Symbole, deren Bedeutung, Interpretation und Einsatz (ebd.: 27). Der Oberbegriff von Faszination ist Aufmerksamkeit, wobei die Aufmerksamkeit von Konsumenten durch Zeichen und Symbole gewonnen werden soll und die Faszination einen unbewussten Prozess beschreibt, in dem sich Konsumenten steuern, manipulieren und abhängig machen lassen (vgl. SCHMID 2009: 24, 25, 64). Dadurch erhalten die Produzenten Macht und Einfluss über ihr Zielpublikum (vgl. SCHMID 2009: 25). Den Empfängern werden künstlich errichtete Welten, wie Freizeiteinrichtungen oder Einkaufszentren, angeboten, deren symbolischer Wert den funktionalen Wert weit übersteigt (vgl. SCHMID 2009: 24, 65). Diese Einrichtungen haben für Konsumenten eine große Anziehungskraft und ihr Verlangen wird nach jeder weiteren Erinnerung und Begegnung damit noch größer; diese Situation führt zu einem Abhängigkeitsverhältnis zwischen Produzent und Konsument (vgl. SCHMID 2009: 24-25). Für SCHMID (vgl. 2009: 68) besteht die „Ökonomie der Faszination“ aus drei Ebenen. Die erste Stufe heißt „Level of Action“ (SCHMID 2009: 68), dabei geht es darum, welche Akteure involviert sind und welche Strategien verwendet werden; zusätzlich bleibt die Frage nach den Zielen und Hintergrundmotiven. Auf der zweiten Ebene geht es um die Zeichen und Symbole, die in der Formensprache der Bauten und in der Werbung verwendet werden, um bestimmte Botschaften zu vermitteln, und es ist zu klären, wie der Sender dieser Botschaften versucht, den Empfänger zu manipulieren (vgl. SCHMID 2009: 68). Auf der dritten Stufe, die „Level of fascinate binding“ (SCHMID 2009: 68) heißt, spielt die Faszination eine große Rolle, dabei wird unterschieden zwischen Faszination als Druck von außen und innerem Verlangen; und es wird versucht, die Kraft, die hinter dem Wunsch nach Erfüllung steckt, zu analysieren (vgl. ebd.).

Im Folgenden werden einige der Bauwerke und Großprojekte Dubais näher beschrieben. Ein konkretes Beispiel für ein solches Gebäude ist der Burj Dubai bzw. Burj Khalifa, oder Dubai Turm, der 830 Meter an Höhe erreicht, dieses Megaprojekt wurde im Jahr 2008 von staatlicher

Seite errichtet, mit dem Ziel, interessierte Geldgeber aus der ganzen Welt auf Dubai aufmerksam zu machen und sie zu überzeugen, in den Stadtausbau zu investieren und gegebenenfalls ihren Standort nach Dubai zu verlegen (vgl. SCHOLZ 2005: 14; SCHMID 2009: 88; 152f.; HANEEF et al. 2019: 270). Dieses Gebäude ist in den Abbildungen 43 und 44 dargestellt.



Abbildung 43 Burj Dubai oder Burj Khalifa;
Quelle: GOOGLE MAPS (Stand 23.03.2020)



Abbildung 44 Burj Dubai vor den Hochhäusern entlang der
Sheikh Zayed Road; Quelle: BLUM UND NEITZ 2008: 149

Ein anderes Projekt, das Ähnlichkeiten mit dem Burj Dubai aufweist, ist das Hotel Burj Al Arab, das in den Abbildungen 45 und 46 zu sehen ist (vgl. SCHARFENORT 2009: 150).



Abbildung 45 Hotel Burj Al Arab; Quelle: SCHMID 2009: 90



Abbildung 46 Hotel Burj Al Arab; Quelle: GOOGLE MAPS (Stand 23.03.2020)

Davor wurde bereits im Jahr 1979 das World Trade Center eröffnet, das eine Höhe von 210 Metern und 39 Stockwerke aufweist und somit damals das höchste Bauwerk in der Region darstellte (vgl. SCHARFENORT 2009: 141f.). Ursprünglich war es das einzige Hochhaus und repräsentierte symbolisch betrachtet das Tor in die Stadt, im Laufe der Zeit wurden weitere Hochbauten in unmittelbarer Nähe errichtet und es entstand eine Wirtschaftsmeile entlang der Sheikh Zayed Road (vgl. SCHARFENORT 2009: 142). Wie sich die Sheikh Zayed Road im Zeitraum zwischen 1985 und 2012 veränderte, zeigen die Abbildungen 47 bis 49. Es wird deutlich, dass speziell zwischen 1995 und 2012 die Anzahl und die Dichte der Hochbauten entlang der Straße enorm zugenommen hat.



Abbildung 47 Sheik Zayed Road 1985; Quelle: SCHOLZ 2005: 15



Abbildung 48 Sheikh Zayed Road 1995; Quelle: <https://www.arabianbusiness.com/photos/in-pictures-dubai-then-now-481140.html> (Stand 24.03.2020)



Abbildung 49 Sheikh Zayed Road 2012; Quelle: <https://www.arabianbusiness.com/photos/in-pictures-dubai-then-now-481140.html> (Stand 24.03.2020)

Ein weiteres extravagantes Bauprojekt sind die „Inseln Palm Jumeirah, Palm Jebel Ali, The World und die ‚Pfahlbautensiedlung‘ Dubai Maritime City“ (SCHOLZ 2005: 18). Dabei werden vor der Küste Inseln in Form von Bilden, wie einer Palme oder einer Weltkarte, künstlich aufgeschüttet und darauf Wohnanlagen, Hotels und Einkaufsmöglichkeiten errichtet (vgl. SCHOLZ 2005: 18). Die Palm Jumeirah wurde 2001 im Golf als Dattelpalme künstlich angelegt und mit einer Ausstattung von tausenden Luxusvillen, 40 Hotels, einigen Yachthäfen sowie Einkaufsmöglichkeiten und medizinischen Einrichtungen versehen (vgl. SCHOLZ 2005: 18; SCHMID 2009: 90). Zu seiner Zeit war diese Anlage die größte künstlich geschaffene Insel der Welt und bietet 70 000 Bewohnern Platz zum Leben (vgl. SCHMID 2009: 152f.; 162). Personen, die sich in diese Projekte einkaufen, erhalten ein vollkommenes Eigentumsrecht und kommen zuerst einmal aus den angrenzenden Golfstaaten, dann aus Europa, dabei vor allem aus Deutschland und Großbritannien, und auch aus Asien, vorrangig dabei aus Japan, Korea, Indien und Russland (vgl. SCHOLZ 2005: 18; SCHMID 2009: 90). Die Nachfrage nach Immobilien auf den Inseln der Palm Jumeirah war derart groß, dass in den folgenden Jahren weitere Palmen-Inseln, wie die Palm Jebel Ali oder die Deira Palm, aufgeschüttet und auf ähnliche Weise ausgestattet wurden (vgl. SCHMID 2009: 90; 152f.). Dabei wurde speziell bei der Palm Jebel Ali auf das internationale Klientel Rücksicht genommen und folglich die Wohngebäude in verschiedenen markanten Baustilen von der Mittelmeergegend bis Südamerika erbaut (vgl. SCHMID 2009: 160).

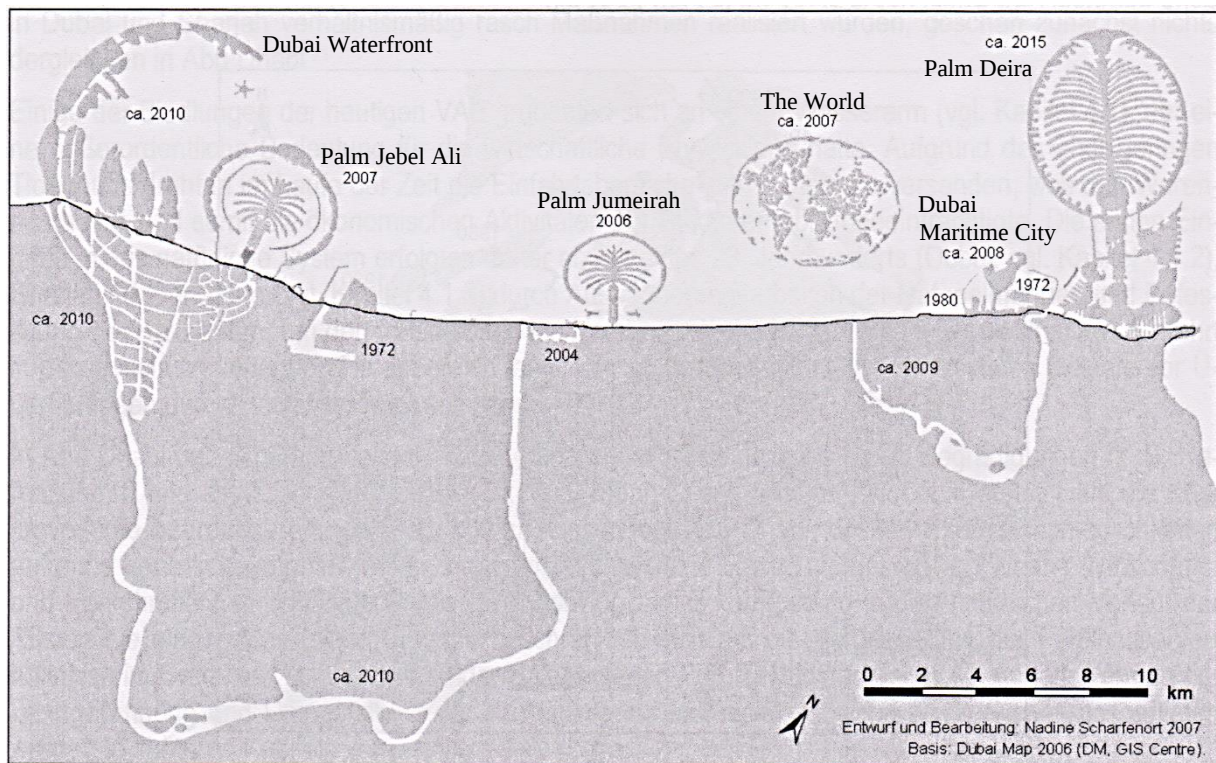


Abbildung 50 Landgewinnung durch künstliche Anschüttung von Inseln; Quelle: SCHARFENORT 2007: 194; eigene Hervorhebung

Abbildung 50 zeigt Großprojekte, bei denen durch Anschüttung im Meer künstlich neues Land gewonnen wird. Die Jahreszahlen neben den Projekten stellen das Fertigstellungsdatum dar, allerdings waren die Projekte, bei denen die Jahreszahl mit ca. angegeben ist, im Jahr 2007 noch in Planung.

Das Projekt der Palmen-Inseln verschaffte Dubai viele Vorteile. Der Stadt war es wichtig, mit diesem Projekt regionale sowie internationale Elemente zu verbinden, das beginnt damit, dass die Planung von einem Architekten aus Neuseeland gemacht wurde (vgl. SCHMID 2009: 160). Auch die Form einer Dattelpalme wurde bewusst gewählt, weil diese Pflanze in den arabischen Ländern ein wichtiges identitätsstiftendes Symbol darstellt (vgl. SCHMID 2009: 160). Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten verfügt das Emirat Dubai über eine begrenzte Küstenfläche, jedoch konnten mit den künstlichen Inseln seine Kapazitäten an exklusiven Lagen an der Küste um viele Kilometer ausgeweitet werden (ebd.). Es gibt zwei weitere Merkmale, die die Inseln so einzigartig machen, zum einen ist es ihre Unüberschaubarkeit aus horizontaler Perspektive oder anders gesagt ihre Überschaubarkeit, die sich nur aus der Luft, sei es aus dem Flugzeug oder aus dem Weltraum, erschließt (vgl. SCHMID 2009: 160). Auf der anderen Seite will Dubai damit der Welt beweisen, dass für sie als Stadt alles möglich ist, neben der Anschüttung von

Inseln besitzt sie auch die Fähigkeit, auf dem Wasser zu schreiben, denn die Anlage von Palm Jebel Ali ist zusätzlich zur Palmen-Form auch als Schriftzug angelegt (vgl. SCHMID 2009: 161). In Abbildung 51 wird die Struktur der Palmen-Insel Jebel Ali, inklusive dem Schriftzug, sichtbar.



Abbildung 51 Insel Palm Jebel Ali; Quelle: SCHMID 2009: 161

Als Weiterentwicklung zu den Palmen-Inseln ist die Anlage „The World“ gedacht, die im Jahr 2003 eröffnet wurde, dieses Areal besteht aus ungefähr 300 künstlich angelegten Inseln, die insgesamt eine Weltkarte bilden (vgl. SCHMID 2009: 162). Eine dieser Inseln inklusive Bebauung ist in Abbildung 52 zu sehen.



Abbildung 52 Eine bewohnte Insel auf "The World"; Quelle: PUTZ 2006: 59

5.2.1.3. Wandel des Stadtzentrums

Das Stadtzentrum von Dubai war in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einem tiefgreifenden Wandel unterworfen. In den zwei Jahrzehnten zwischen 1960 und 1980 war die Architektur der Häuser schlicht, es waren wenig Unterschiede in der Bauweise vorhanden und es wurde eher auf den funktionalen Nutzen als auf die Ästhetik geachtet (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Ein Schwerpunkt lag auf dem sozialen Wohnbau, besonders im Stadtteil Deira gab es fast ausschließlich schlichte, niedrige Apartment-Wohnhäuser und innerhalb des Zentrums waren die Gebäude sehr eng nebeneinander gebaut, wodurch sich die Bebauungsdichte erhöhte, aber dennoch war der Sackgassengrundriss noch vereinzelt vorhanden (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts waren noch große Areale mit Häusern vorhanden, die den ursprünglichen Baubestand aufwiesen, allerdings wurden im Zuge der Stadtentwicklungspläne von 1960 und 1971 diejenigen Gebäude, die sanierungsbedürftig erschienen, abgerissen, weil sie nicht mehr in das Stadtbild einer modernen Stadt passten (vgl. SCHARFENORT 2009: 133). Abgesehen von diesen Eingriffen wurde dennoch das Ziel verfolgt, dass die Stadt ihre traditionellen Elemente beibehalten sollte (vgl. SCHARFENORT 2009: 133). Bis 1969 gab es die Vorschrift, dass in der Stadt Dubai Häuser nicht mehr als neun Geschosse aufweisen dürfen, allerdings war der Zustrom in das Stadtzentrum dermaßen groß, dass die inneren Bereiche verdichtet und überbaut wurden und folglich diese baurechtliche Beschränkung zurückgezogen wurde (vgl. SCHARFENORT 2009: 140). Die Nachfrage war auch so groß, dass in Bur Dubai und in Deira Hochbauten mit vielen Stockwerken gebaut wurden, wobei diese neben der Funktion als Wohngebäude auch für Geschäftszwecke und Büros genutzt wurden (ebd.). Diese Mischnutzung sowie die stark steigenden Immobilienpreise im Zentrum führten zu der Entwicklung, dass die Eigentümer in den Gebäuden Wohnungen und Büros vermieteten und sie selbst in die Neubauten an den Stadtrand übersiedelten, wodurch „ein nachhaltiger ethnischer und sozialer Bevölkerungsaustausch in den Innenstadtbezirken erfolgte“ (SCHARFENORT 2009: 140). Durch die Auflösung der Höhenbeschränkung für Häuser veränderte sich rasch das Stadtbild von Dubai, weil danach viele spektakuläre Bauwerke mit rund 30 Stöcken gebaut wurden, was wiederum für viel Aufmerksamkeit in den umliegenden Ländern sorgte und Investoren anlockte (vgl. SCHARFENORT 2009: 148). Als ab 1980 der Globalisierungsprozess die Stadt Dubai erreichte, wurden vermehrt Hochhäuser gebaut und im Stadtzentrum weitere Apartment-Blöcke hinzugefügt, um Zuwanderern und Gastarbeitern eine günstige Unterkunft zur Verfügung zu stellen (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Zusätzlich zu Gastarbeitern zogen auch Geschäftsleute nach Dubai, da diese aber meist nur für einige Wochen oder Monate in Dubai blieben, erwies es sich für sie als günstige Gelegenheit, dass sie für den

gewünschten Zeitraum eine Wohnung in einem der Apartment-Häuser mieten konnten (vgl. SCHARFENORT 2009: 146f.). Die Nachfrage blieb weiterhin auf einem hohen Niveau und die Immobilienpreise stiegen weiter, es entstanden viele Neubauten in verschiedenen Preiskategorien, so wurden auch ab 1995 Villen und Luxusapartmenthäuser verstärkt nachgefragt (vgl. SCHARFENORT 2009: 148).

SCHARFENORT (vgl. 2009: 200) hält fest, dass es weder in Dubai noch in einem anderen Emirat eine traditionelle Altstadt wie in anderen orientalischen Städten gibt. Außerdem lässt sich auch keine Trennung zwischen Wohnbereich und Arbeitsstätten finden, lediglich gibt es einen spürbaren Unterschied zwischen Stadtviertel, die nur zum Wohnen genutzt werden, und jenen, die sowohl eine Wohnfunktion als auch eine Wirtschaftsfunktion beinhalten (vgl. SCHARFENORT 2009: 202f.). Abbildung 53 zeigt, dass sich im Jahr 2007 die Viertel, in denen es eine Mischung der Funktionen gibt, hauptsächlich zu beiden Seiten des Creeks befinden. Die reinen Wohnviertel schließen daran an, einerseits landeinwärts entlang der Grenze zum Nachbaremirat Sharjah und andererseits entlang der Küste des Golfs.

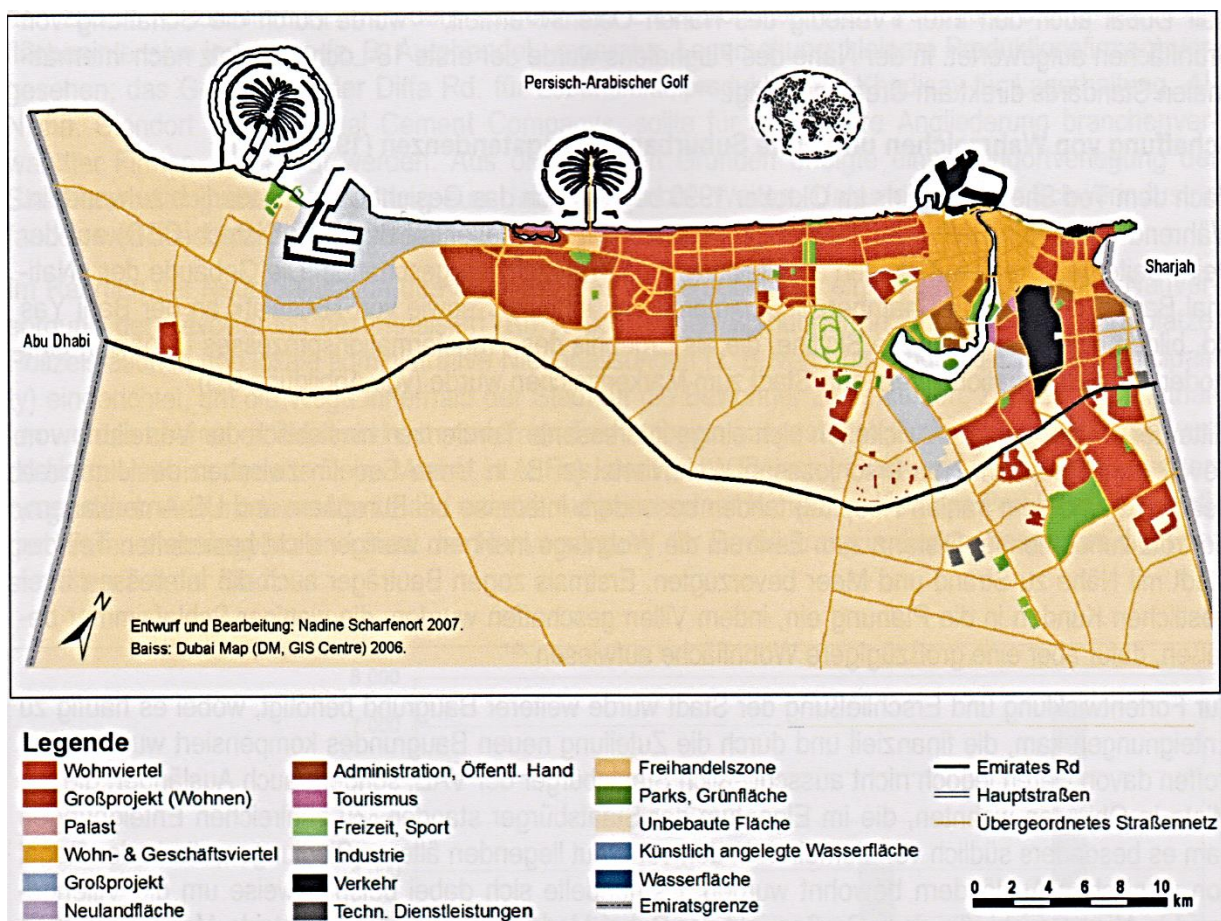


Abbildung 53 Stadtstruktur Dubai 2007; Quelle: SCHARFENORT 2007: 162

Im Zuge der Liberalisierung der Wirtschaft Dubais kommt es zu gravierenden Veränderungen, so hat Carrefour, eine französische Supermarktkette, einige Niederlassungen in der Stadt errichtet, wodurch jedoch der Bazar in seiner Grundfunktion für die Versorgung der Bevölkerung verdrängt wird und wodurch es in weiterer Folge zu einer Vernachlässigung und fehlender Instandhaltung der Gebäude des traditionellen Bazars kommt (vgl. SCHOLZ 2005: 14). So wie andere orientalische Städte verfügt auch Dubai über einen Bazar, allerdings spielt dieser im Stadtgefüge keine große Rolle mehr, teilweise existieren seine ehemaligen Standorte gar nicht mehr, weil sie durch Neubauten eine andere Nutzung erfahren haben (vgl. SCHARFENORT 2009: 205). Außerdem betont SCHARFENORT (vgl. 2009: 205), dass der Bazar, so wie er früher definiert wurde, in Dubai nicht mehr vorhanden ist, der einzige Ort, an dem in Dubai von einem Bazar gesprochen werden kann, weil dieser auch so ausgewiesen ist, ist in Deira, wo es zwei Geschäftsstraßen unter diesem Namen gibt.

5.2.2. Stadtstruktur

Bis zum Jahr 1970 verfügte die Stadt Dubai nur über einen Hafen, zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurden die Kapazitäten um weitere drei künstlich angelegte Häfen erweitert, so wurden neben dem ursprünglichen, natürlichen Hafen des Creeks auch der Hafen Jebel Ali, im Jahr 1975 der Hamriya Port und 1972 der Port Rashid eingerichtet (vgl. SCHARFENORT 2004: 60f.; SCHARFENORT 2009: 139f.). Während der Hamriya Port und der Hafen am Creek kleiner sind als die anderen beiden und für die lokale und regionale Versorgung zuständig sind, sind die anderen als Tiefseehäfen für den internationalen Handel ausgebaut (vgl. SCHARFENORT 2004: 60f.). Bei seiner Eröffnung im Jahr 1983 war Jebel Ali der vierte und vorläufig letzte Hafen in Dubai und zugleich der größte Hafen der Welt, der künstlich errichtet worden war (vgl. SCHARFENORT 2009: 141). Dieser befindet sich in ungefähr 40 Kilometer Entfernung südlich des Stadtzentrums (vgl. SCHARFENORT 2009: 149). Aufgrund der Anzahl und der Ausstattung der Häfen hat Dubai diesbezüglich eine regionale Vormachtstellung erlangt (vgl. SCHARFENORT 2004: 64). Beim Port Rashid soll ein Schifffahrtzentrum auf einem eigens dafür angelegten Areal mit entsprechender Infrastruktur entstehen, darin inkludiert sind einerseits die Dubai Dry Docks, das sind Werkstätten, um Schiffe reparieren zu können, andererseits der Dubai Ferry Terminal und der Dubai Cruise Terminal (ebd.: 62). Der Dubai Cruise Terminal wurde als Anlageplatz speziell für Passagiere von Kreuzfahrtschiffen errichtet, dabei war dessen Lage ausschlaggebend, denn einerseits sind die Kreuzfahrttouristen eine ideale

Zielgruppe für Dubai, weil angenommen wird, dass Kreuzfahrt mit Luxus in Verbindung steht, und andererseits sollten die Gäste das Stadtzentrum sowie den internationalen Flughafen schnell erreichen können (vgl. SCHARFENORT 2004: 63). So wird berechtigterweise von Dubai als einer bedeutenden Hafenstadt und auch Handelsstadt gesprochen (vgl. SCHOLZ 2005: 15).

Abbildung 54 zeigt die Standorte der Häfen Jebel Ali Port, Port Rashid inklusive den Dubai Drydocks und dem Cruise Terminal, Hamriya Port und Creek Port sowie die beiden Flughäfen Dubai International Airport und Dubai World Central. Mit schwarzer Schrift sind diejenigen Projekte eingezeichnet, die im Jahr 2007 bereits fertiggestellt waren, mit grau sind die Projekte gemeint, die zum damaligen Zeitpunkt noch in Planung waren.

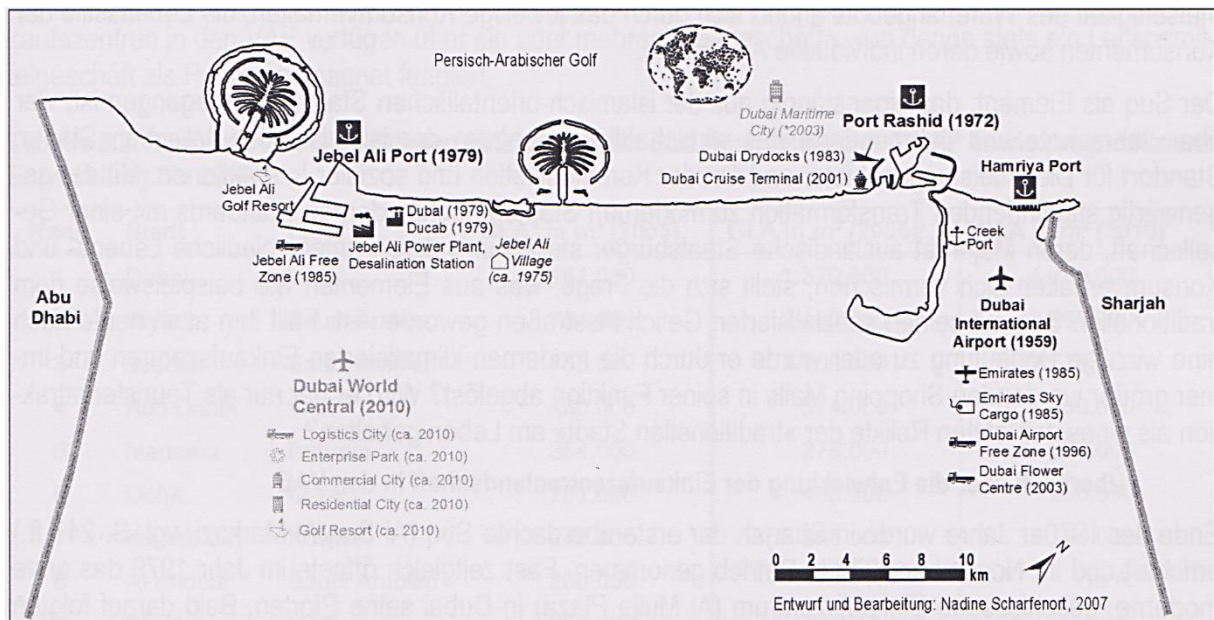


Abbildung 54 Lage der Seehäfen und Flughäfen in Dubai; SCHARFENORT 2007: 239

Weitere Themenstädte innerhalb des Stadtgebietes sind auf den Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie ausgerichtet (vgl. SCHOLZ 2005: 19). So wurden in Dubai eine Internet City und eine Media City sowie ein Knowledge Village und eine Silicon Oasis gebaut, wodurch in der Stadt Dubai ein internationales Zentrum für Medien und Technologie entstanden ist, alleine schon die 2000 gegründete Internet City umfasst rund 14 000 Mitarbeiter und 700 Firmenniederlassungen, darunter weltmarktführende Unternehmen wie Microsoft, IBM oder HP (vgl. SCHOLZ 2005: 19; BLOCH 2010: 954). Abbildung 55 zeigt die Struktur der Internet

City, Media City und des Knowledge Village, dieser Komplex befindet sich an der Küste in unmittelbarer Nähe zur Insel Palm Jumeirah.

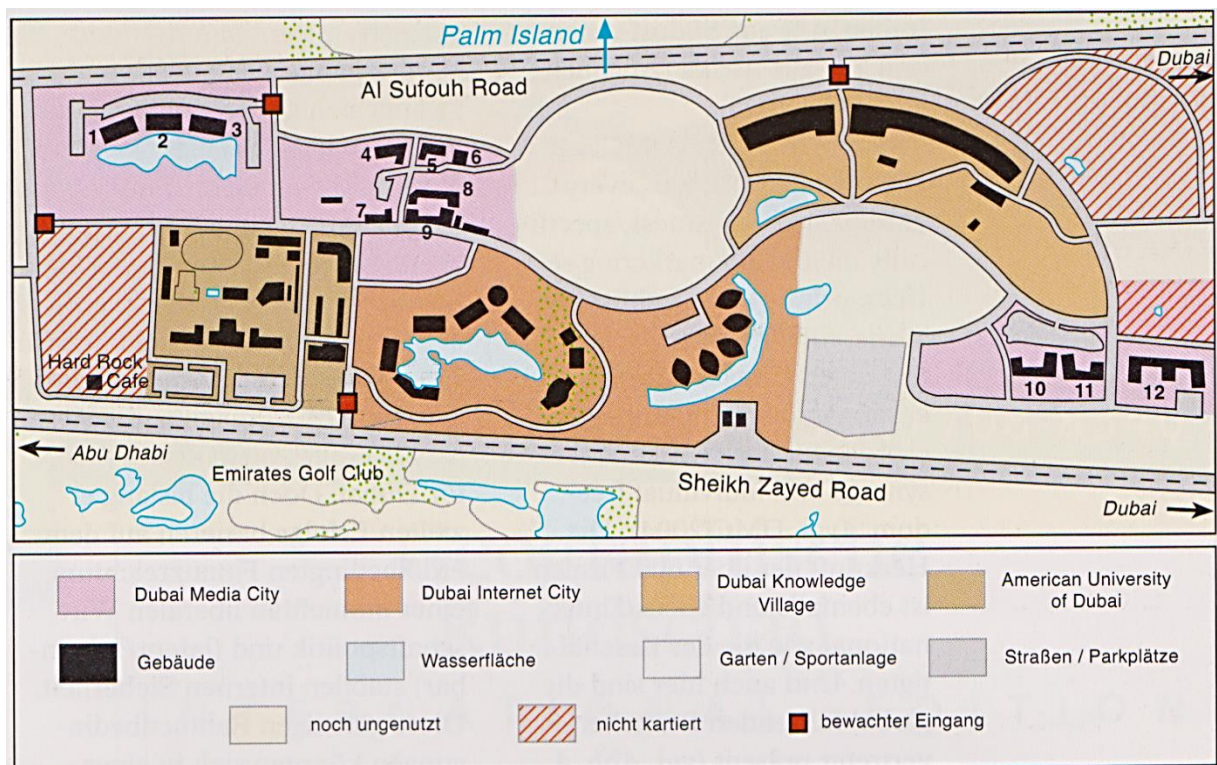


Abbildung 55 Struktur der Anlage mit Media City, Internet City und Knowledge Village; Quelle: SCHOLZ 2005: 19

Die früher in orientalischen Städten traditionelle Gliederung der Einwohner nach Herkunft und Ethnie ist in Dubai in dieser Weise nicht mehr zu finden, allerdings ist eine Unterteilung der Bevölkerung nach sozialen Unterschieden erkennbar (vgl. SCHARFENORT 2004: 59). Die Struktur der Stadt Dubai ist von einem gewissen Dualismus zwischen der privilegierten und der nicht-privilegierten Bevölkerungsschicht gekennzeichnet, diese Zwei-Klassen-Gesellschaft wird hauptsächlich durch die beiden Gruppen von ausländischen Gastarbeitern und Touristen begründet (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Dieser Unterschied zeigt sich auch darin, dass jede der beiden Gruppen eigens auf sie zugeschnittene Einkaufsmöglichkeiten hat, während die Einkaufszentren für die Touristen ein großzügiges Warenangebot und architektonisch bedeutende Fassaden aufweisen, sind die Einkaufszentren für die Gastarbeiter eher funktional mit einem genau zugeschnittenen Angebot ausgestattet und einfach konzipiert (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Für SCHARFENORT (vgl. 2004: 59) kann die Wohnbevölkerung in Dubai in drei große Gruppen eingeteilt werden, zum einen in die einheimische Bevölkerung und zum anderen in die Gastarbeiter sowie in die ausländische Bevölkerung. Die Stadtteile, in

denen mehrheitlich die Einheimischen leben sind „Hudeiba, al Safa, al rashidiya, Za‘abel, al Ramla, Abu Hail, al Baraha, Hor al Anz, al Kahbeesi, Al Mateena“ (SCHARFENORT 2004: 59), die Häuser in diesen Vierteln weisen vor allem in der Größe Unterschiede zu anderen Vierteln auf (vgl. SCHARFENORT 2004: 59). Hingegen leisten sich einkommensstärkere Einheimische durchaus eigene Villen mit diversen zusätzlichen Elementen wie Gärten, Swimmingpools oder sportlichen Einrichtungen wie Tennisplätzen, wobei um einige dieser Villen Mauern gebaut worden sind (ebd.). Die Villenstandorte befinden sich auf der Deira-Seite in den Vororten „Al Baraha, Hor al Anz, Al Mateena“ (SCHARFENORT 2004: 59). Die Gastarbeiter wohnen hauptsächlich in den älteren Stadtteilen wie „Ayal Nasir, al Ras, al Sabka, al Daghaya, al Rifa‘a, al Ghubaiba, al Bastakiya“ (SCHARFENORT 2004: 59) sowie auch in den Vororten „al Rigga, al Qoz und al Satwa und mazhar“ (SCHARFENORT 2004: 59). Ihre Häuser weisen eine einfache und schlichte Bauweise auf, das gilt ebenso für ihre äußere Erscheinung und die innere Aufteilung, wodurch die Funktion und das Zweckmäßige mehr im Vordergrund stehen als Fragen zur Ästhetik (vgl. SCHARFENORT 2004: 59). Deren Gebäude stammen aus der Mitte des 20. Jahrhunderts (ebd.). Bei der dritten Gruppe, der Bevölkerung aus dem Ausland, herrscht sowohl eine Trennung nach sozialen als auch nach ethnischen Aspekten vor, so verfügen diese Gruppen über mittlere bis hohe Einkommen und stammen überwiegend aus Arabien oder Asien und Europa oder Nordamerika (vgl. SCHARFENORT 2004: 59). Die asiatische Bevölkerung hat sich vor allem in „Muraqqabat, al Khabeesi und al Karama“ niedergelassen, während sich die westliche Bevölkerungsgruppe an der Küste angesiedelt hat, auch hier werden die Gebäude teilweise durch eine Mauer umgrenzt (vgl. SCHARFENORT 2004: 59).

5.2.3. Vernetzungen der Stadt

5.2.3.1. lokale Vernetzungen mit dem Umland

Die Stadt Dubai ist der Hauptort im Emirat Dubai (vgl. SCHOLZ 2005: 12). Gleichzeitig liegt das Emirat Dubai in unmittelbarer Nähe zu weiteren fünf Emiraten, die im Norden angrenzen, sodass die Stadt Dubai ein regionales Zentrum darstellt (vgl. SCHARFENORT 2004: 138). Nicht nur aus natürlichen Gegebenheiten ist Dubai bevorzugt, sondern auch dadurch, dass Sheik Rashid im Emirat Dubai aufgewachsen ist und folglich dazu mehr Bezug hat als zu den anderen Emiraten (vgl. SCHARFENORT 2004: 138). Die räumliche Lage von Dubai innerhalb der Vereinigten Emirate wird in Abbildung 56 deutlich.

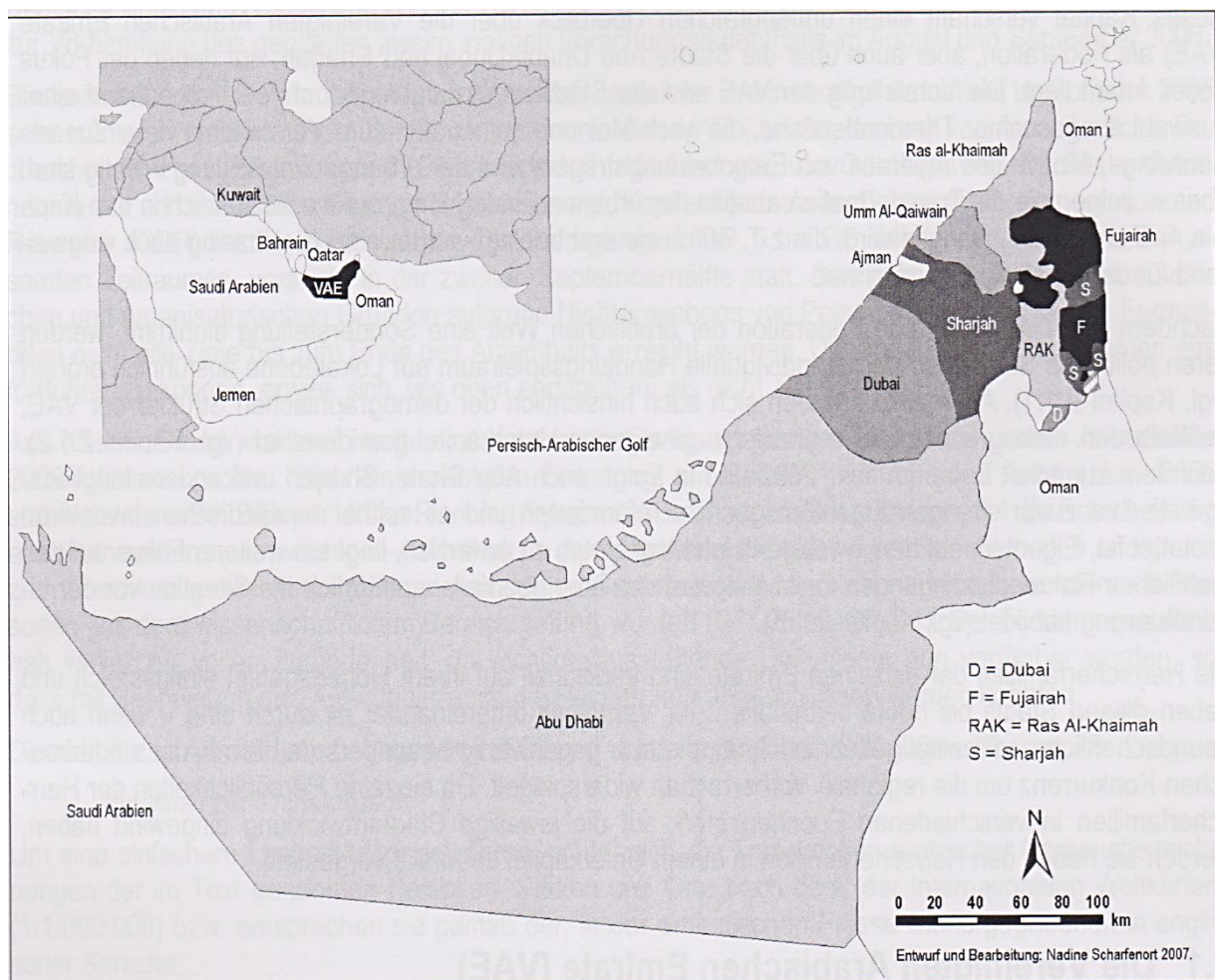


Abbildung 56 Die Vereinigten Arabischen Emirate; Quelle: SCHARFENORT 2007: 20

Bei der Frage nach der Einordnung der Stadt Dubai wendet SCHARFENORT (vgl. 2004: 144) die Theorie der Zentralen Orte an. Laut SCHARFENORT (vgl. 2004: 144) kann Dubai für das gleichnamige Emirat als Primatstadt bezeichnet werden, weil innerhalb des Emirates Dubai in der Stadt Dubai die meisten Menschen leben und sich dort die administrativen Einrichtungen befinden. Das Stadtgebiet ist gut abgrenzbar und isoliert gegenüber seinem Umland (vgl. Scharfenort 2004: 21). Neben der Stadt Dubai gibt es im gleichnamigen Emirat nur noch kleine Dörfer und Oasensiedlungen, die über wenig „Markt-, Verkehrs- und Verwaltungsfunktion verfügen“ (Scharfenort 2004: 144). Dadurch bestehen zwischen der Stadt und dem Hinterland wenige Verknüpfungspunkte, stattdessen könnte das Stadtgebiet innerhalb des Emirates noch ungehindert erweitert werden (vgl. Scharfenort 2004: 21). Allerdings gilt diese alleinige Vormachtstellung Dubais nicht uneingeschränkt für das gesamte Gebiet der Vereinigten Arabischen Emirate, denn die Hauptstadt der VAE ist Abu Dhabi, wo sich die politischen Einrichtungen befinden (vgl. SCHARFENORT 2004: 144). Für das Gebiet der VAE spielt Dubai

eine wichtige Rolle als Standort für die Wirtschaft, so ist Dubai führend in den Bereichen Verkehr und Handelswesen (ebd.). Dadurch ergibt sich eine relativ eindeutige Verteilung der Funktionen zwischen Dubai mit wirtschaftlichen Aufgaben und Abu Dhabi mit politischen Agenden, wodurch beide Städte für die Scheichtümer von gleicher Bedeutung sind, nur in unterschiedlichen Bereichen (vgl. SCHARFENORT 2004: 138; 144). Jedoch liefert die Erdölindustrie einen Widerspruch zu dieser Zweiteilung, denn Abu Dhabi ist der Hauptort der Erdölförderung und verfügt über große Mengen an Erdölreserven (vgl. SCHARFENORT 2004: 137f.; SCHMID 2009: 80f.; LIPPS 2009: 221). Dubai verfügte über deutlich weniger Ressourcen und hat diese bereits zu einem Großteil verbraucht, deshalb war das Bewusstsein früh vorhanden, die wirtschaftliche Ausrichtung von einer Monozentrierung zu einer Diversifizierung zu lenken (vgl. SCHARFENORT 2004: 137; SCHOLZ 2005: 16). Aufgrund des in großen Mengen verfügbaren Erdöls wurde Abu Dhabi ab 1965 zu einem wichtigen Geldgeber für Dubai, dadurch steht Dubai in finanzieller Abhängigkeit zu Abu Dhabi (vgl. SCHARFENORT 2004: 56; LIPPS 2009: 221).

Ein großer städtebaulicher Unterschied zwischen Dubai und Abu Dhabi besteht darin, dass es in der Hauptstadt Vorgaben gibt, wonach Neubauten mit traditionellen islamischen Elementen versehen werden sollten (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Hingegen gibt es diese in Dubai nicht, sondern ausschließlich Sicherheitsvorschriften oder solche, die besagen, dass im Zuge von Bauprojekten auch Parkplätze eingeplant werden müssen und dass die Erreichbarkeit von anderen Einrichtungen eine wesentliche Rolle spielt (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Somit entstehen in Dubai Hochhäuser, die viele Gemeinsamkeiten mit jenen in europäischen, nordamerikanischen und asiatischen Städten aufweisen, unter anderem weil bei ihrer Bauweise hauptsächlich die Materialien Stahl, Beton und Glas verwendet werden (vgl. SCHARFENORT 2004: 23f.). Außerdem wurden die Beziehungen Dubais zu seinen Nachbarstädten durch den Ausbau der Hauptverkehrslineen erheblich verbessert, mit dem Projekt Emirates Road im Jahr 2005 wurde ein weitläufiges System an Autobahnen errichtet, wobei nicht nur die Stadtviertel mit dem Zentrum verbunden wurden, sondern auch direkte Verkehrsverbindungen zu Abu Dhabi und den anderen Emiraten geschaffen wurden (vgl. SCHARFENORT 2009: 235; 138; 151). Eine zweite Straße nach Abu Dhabi trägt den Namen Sheikh Zayed Road (vgl. SCHMID 2009: 85).

5.2.3.2. regionale Vernetzungen mit anderen MENA-Städten

Im Kontext von Dubai, seinen Verbindungen und Einflüssen auf andere Städte in den Nachbarstaaten, wurde von ABAZA (2011: 1075) ein eigener Begriff eingeführt, der „Dubaisation“ lautet. Laut ABAZA (vgl. 2001: 1075) versteht man darunter die räumliche Aufteilung zwischen gehobenen und ärmlichen Stadtvierteln, genauer gesagt, liegt der Schwerpunkt auf den sogenannten „islands of luxury“ (ABAZA 2011: 1075) innerhalb des Stadtgebietes. In diese räumliche Segregation fallen neben den auffallenden Hochhauskomplexen im Zentrum auch Gated Communities und bewachte Wohnviertel (vgl. ABAZA 2011: 1075). Die Verbindung unter dem Schlagwort Dubaisation ist unter anderem besonders stark ausgeprägt zwischen Dubai und Kairo. Dabei hat sich Kairo Dubai zum Vorbild genommen und einige Großprojekte nachgeahmt (vgl. ABAZA 2011; ELSHESHTAWY 2006: 236). ELSHESHTAWY (vgl. 2006: 236) nennt zwei Beispiele, so ist das Pendant zur Dubai Internet City das Projekt Smart Village in Kairo und das Kairoer Einkaufszentrum Ma’adi City Center hat Ähnlichkeiten mit dem Center der Handelskette Dubai City. Eigentlich sollte angemerkt werden, dass Dubai nicht selber derartige Projekte aus eigener Idee entwickelt hat, sondern eher eine Vermittlerfunktion einnimmt (ebd.: 239). Denn ursprünglich kommen diese Einrichtungen entweder aus Asien oder aus Nordamerika, im Fall der Internet City von Dubai ist die Grundlage das Silicon Valley in Kalifornien (ebd.). Dubai hat die Konzepte und Strukturen führender Städte und Regionen aufgegriffen und dementsprechend für Dubai angepasste Projekte entwickelt (ebd.: 239, 247). Die Eigenschaft, westliche Ideen aufzugreifen zu können und in die eigene Stadt zu integrieren, ist für Dubai äußerst wichtig, um sich als Global City zu etablieren (ebd.: 247). Da Kairo ebenfalls anstrebt, eine Global City zu werden, versucht die Stadt nun, die Ideen von Dubais Projekten zu übernehmen (ebd.: 239). Teilweise werden diese nachgeahmten Bauprojekte von Unternehmen aus Dubai finanziell unterstützt (ebd.). Andererseits gibt es aber auch einen Einfluss in die entgegengesetzte Richtung von Kairo auf Dubai; für Vermarktungszwecke verwendet Dubai beispielsweise Bilder einer historischen Stadt wie Kairo, um die Öffentlichkeit aufmerksam zu machen, dass Dubai eine fortschrittliche Stadt ist (ebd.: 247). Dieser Einfluss basiert nicht nur auf symbolischer Ebene, sondern manifestiert sich auch auf baulicher Ebene, so wurde die Jumayra Moschee im Stadtteil Bur Dubai nach dem Architekturstil der Mamluken von Kairo entworfen (ebd.). Mit solchen nachgebauten Beispielen soll Dubais Mangel an historischer, traditionell arabischer Bausubstanz kompensiert werden (ebd.). In diese Kategorie fallen zwei weitere Beispiele in Dubai, einerseits die Verwendung des Namen Burj Al-Arab für ein Hotel und andererseits die

Nachbildung eines Bazars in Madinat Jumayra (ebd.: 247-248). Nicht nur für Kairo, sondern auch für andere Städte gilt dieses Phänomen, MARGRAFF et al. (vgl. 2019: 8) verwenden dabei einen anderen Namen, sie nennen diese Vorbildwirkung Dubai-Effekt. Gleich wie bei ABAZA (vgl. 2011) geht es um „touristische Destinationen“, mithilfe derer man auf sich aufmerksam machen möchte. Für MARGRAFF et al. (vgl. 2019: 8) sind diese Impulsgeber sowohl in Richtung der eigenen Bevölkerung gerichtet als auch für internationale Gäste bestimmt.

5.2.3.3. globale Vernetzungen mit Städten weltweit

Da Dubai versuchte, in verschiedene Wirtschaftsbereiche zu investieren und diese aufzubauen, um die Unabhängigkeit von Erdöl zu erreichen, siedelten sich verarbeitende Betriebe an (vgl. SCHOLZ 2005: 13). Ein erfolgreiches Beispiel dafür ist die Dubai Aluminium Company, dieses Unternehmen schaffte es, in mehr als 50 Nationen zu exportieren (vgl. SCHOLZ 2005: 13).

Darüber hinaus versucht Dubai sich in dem Globalisierungsprozess wirtschaftlich zu öffnen, dennoch gibt es gewisse hemmende Faktoren, um global Anerkennung zu finden, so ist der nationale Markt aufgrund der geringen Größe sehr überschaubar und speziell nach dem 11. September 2001 ist eine Unsicherheit auf Seiten von internationalen Investoren spürbar (vgl. SCHOLZ 2005: 13). Das globale Städtenetzwerk und die Weltwirtschaft bieten für Dubai dennoch zahlreiche Chancen, so wurden Teile der Wirtschaft privatisiert, die Märkte für Immobilien und Kapital liberalisiert, der Warenverkehr erleichtert, infrastrukturelle Maßnahmen getätigt, der Verkehr und das Transportwesen verbessert und der Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie ausgebaut (vgl. SCHOLZ 2005: 13). Vor allem in den Bereichen „Handel, Finanzen, Verkehr, Medizin und Tourismus“ hat sich Dubai zu einer Steuerungszentrale auf globaler Ebene entwickelt, dadurch verfügt die Stadt über Kapazitäten, um für internationale Investoren interessant zu werden (vgl. SCHOLZ 2005: 12).

In Dubai gibt es zahlreiche Freihandelszonen, diese sind Einrichtungen, die für globale Zwecke ausgerichtet sind (vgl. SCHARFENORT 2004: 49). Jede dieser Zonen ist ausschließlich für eine spezielle Ausrichtung bzw. Produktgruppe gedacht (vgl. SCHARFENORT 2004: 49). Die Zielgruppe sind ausländische Investoren; diese bekommen in der Freihandelszone eine Fläche für ihre Niederlassung zur Verfügung gestellt, sei es für die Produktion, den Handel oder für Dienstleistungen (vgl. SCHARFENORT 2004: 49). Sie sind dabei vollständig unabhängig von lokalen Einflussfaktoren und haben gleichzeitig die Möglichkeit, uneingeschränkt am regionalen Wirtschaftsleben teilzunehmen und es aktiv mitzugestalten (vgl. SCHARFENORT 2004: 49). Den Investoren wird ein Angebot gemacht, das für sie individuell zugeschnitten

wird, gleichzeitig sind viele Voraussetzungen bereits gegeben, wie die technische Infrastruktur oder ein ausgebautes Verkehrsnetz, das die Verbindungsstraßen zu den Seehäfen und den Flughäfen inkludiert (ebd.). Außerdem wird in den Freihandelszonen der administrative Aufwand für die Investoren gering gehalten, um die Standortbedingungen noch günstiger zu machen (ebd.). Durch diese Freihandelszonen schaffte es Dubai, sich als regionales Wirtschaftszentrum zu etablieren (vgl. SCHARFENORT 2004:50f.). Um für die Arbeiter in diesen Zonen ein adäquates Umfeld bieten zu können, wurde zusätzlich zu den Geschäftsgebäuden, Filialen und Fabriken auch Wohnraum zur Verfügung gestellt, sodass die dort arbeitenden Menschen in unmittelbarer Nähe wohnen können und nicht vom Stadtzentrum in die Zonen pendeln müssen (vgl. SCHARFENORT 2004: 50f.). Diese Subzentren wurden darüber hinaus auch mit Freizeiteinrichtungen ausgestattet. Hinter der Bildung von Subzentren stand die Absicht, das Stadtgebiet von Dubai zu entlasten, einerseits bevölkerungstechnisch und andererseits in Bezug auf das Verkehrsproblem, wobei mehr Autos in der Stadt auch mit mehr Staus verbunden gewesen wären (vgl. SCHARFENORT 2004: 50f.).

Um weitere Aufmerksamkeit zu gewinnen und um anderen Ländern auf der Welt zu zeigen, über welche Kapazitäten die Stadt verfügt, wird Dubai Austragungsort der Weltausstellung; es ist geplant, dass die EXPO in Dubai im Oktober 2020 startet und bis April 2021 dauert (vgl. HANEEF et al. 2019: 273). Die Teilnahme ist an folgende Hoffnung geknüpft: „(...) Dubai Expo 2020 can enable Dubai to build on its established image for excellent infrastructure, attractions, hotels, affordable amenities, easy accessibility and highly developed air and road transport systems“ (HANEEF et al. 2019: 266). Die Auswirkungen der Corona-Pandemie im Jahr 2020 machen es allerdings notwendig, dass die Dubai EXPO 2020 um ein Jahr verschoben und voraussichtlich von Oktober 2021 bis März 2022 stattfinden wird (vgl. EXPO 2020 DUBAI 2020). Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Teilnahme sind gut, denn Dubai hat seine Wirtschaft auf eine breite Basis gestellt und zahlreiche große Investitionen getätigt, dadurch hat Dubai die Gelegenheit, seine vielfältigen Einrichtungen ein weiteres Mal in den Mittelpunkt zu stellen (vgl. HANEEF et al. 2019: 266). Ein zusätzliches Element, das auch hier wiederum zum Tragen kommt, ist, dass Dubai sich dermaßen international ausgerichtet hat, dass man sogar sagen könnte, Dubai habe sich von der Welt abhängig gemacht, denn die Attraktionen sollen im Ausland beachtet werden. Beispielsweise haben im Jahr 2015 über 14 Millionen Menschen Dubai besucht, damit liegt die Stadt im Ranking um die meist besuchten Städte der Welt hinter London, Paris, Bangkok auf dem vierten Platz (vgl. HANEEF et al. 2019: 270). Allerdings erreicht Dubai den ersten Platz, wenn es um das Verhältnis zwischen Einheimischen

und Touristen geht, dabei kamen im Jahr 2015 ca. 5,7 Gäste auf eine einheimische Person (ebd.). Wie HANEEF et al. (vgl. 2019: 270) in diesem Zusammenhang betonen, arbeitet Dubai aktiv dafür, um auf der globalen Landkarte einen fixen Platz zu erhalten, denn wie im Kapitel der postmodernen Stadt näher beschrieben wurde, sieht ROBINSON (vgl. 2002) die Städte im globalen Süden eigentlich oftmals „off the map“ (BASTEN und GERHARD 2016: 132).

6 Resümee und Ausblick

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Elemente der orientalischen Stadt im Gesamtgefüge der Städte einen immer kleiner werdenden Stellenwert einnehmen. Auch ihre Bedeutung wird geringer. Wie sich aus der Stadtentwicklung auf globaler Ebene der letzten Jahrzehnte erkennen lässt, kommt es zu ähnlichen Entwicklungen. Die Städte haben ein Bewusstsein dafür entwickelt, dass die Globalisierung ein internationaler Prozess ist und dass die Globalisierungsprozesse sowohl den globalen Norden als auch den globalen Süden betreffen, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß. Die Städte Kairo und Dubai haben zwar ganz unterschiedliche Voraussetzungen, jedoch haben sich beide bereits vor Jahrzehnten der Tatsache geöffnet, dass alle Städte weltweit in einem Netzwerk miteinander verbunden sind und dass es dadurch zu einem Wettbewerb kommt. Sowohl Kairo als auch Dubai haben explizit formuliert, dass sie Global Cities werden möchten und sich folglich an diesem Wettbewerb beteiligen wollen. Zwei Entwicklungen sind in beiden Städten zu beobachten. Das eine ist die steigende Zahl an Hochbauten vor allem im Stadtzentrum bzw. im Central Business District und das andere betrifft die Beteiligung von internationalen Investoren. Es scheint, dass für die Stadtregierung teilweise die Interessen der Investoren mehr Priorität haben als die der einheimischen Bevölkerung, was sich darin zeigt, dass Menschen großflächig umgesiedelt werden, weil Investoren auf ihrem ehemaligen Platz in der Stadt neue Großprojekte errichten lassen wollen. In Kairo sind Investoren im Vergleich zu Dubai vorsichtiger, weil für sie das Land Ägypten politisch nicht stabil genug erscheint. Das hängt nicht nur von den wechselnden Präsidenten der vergangenen Jahrzehnte ab, sondern auch von den Auswirkungen des Arabischen Frühlings auf Ägypten im Allgemeinen und auf Kairo im Speziellen. Während die Stadt Dubai vom Arabischen Frühling nicht unmittelbar betroffen war, war sie umso mehr mit den Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise konfrontiert.

Aus der Literatur geht hervor, dass Elemente des Modells der orientalischen Stadt noch in Bruchstücken in beiden Städten vorhanden sind, in Kairo aufgrund der Geschichte der Stadt mehr als in Dubai. Wenn solche Merkmale vorhanden sind, dann am ehesten in den Stadtzentren, in Kairo im historischen, islamischen und fatimidischen Stadtteil und in Dubai in Deira, Bur Dubai und Shindagha. In den aufgezählten Stadtteilen gibt es noch das Sackgassensystem. In beiden Städten lassen sich auch noch bazarähnliche Abschnitte finden, allerdings hat sich die Funktion gewandelt, denn der Bazar sollte in der Vergangenheit die Versorgung der einheimischen Bevölkerung gewährleisten, aber durch das Aufkommen von Einkaufszentren verlor der Bazar an Bedeutung. Ein weiterer Bedeutungsverlust folgte durch

die Verlagerung des Handwerks und des Gewerbes an andere Standorte, vor allem an den Stadtrand. Die Zielgruppe des Bazars in Kairo besteht einerseits aus der einkommensschwächeren Schicht der einheimischen Bevölkerung und andererseits aus internationalen Touristen. Aufgrund der veränderten Nachfrage haben die Händler und Verkäufer ihr Warenangebot angepasst. In Dubai soll es nur mehr einen traditionellen Bazar geben, dieser besteht aus zwei Gassen im Stadtteil Deira. Darüber hinaus wurde ein Bazar in Madinat Jumayra nachgebaut. Außerdem wird in den Modellen von DETTMANN und WIRTH die Stadt durch eine Stadtmauer begrenzt, diesbezüglich unterscheiden sich Kairo und Dubai, weil es in Kairo eine Stadtmauer gegeben hat, diese aber im Zuge der Expansionen abgerissen wurde. In Dubai hingegen gab es von Beginn an keine Befestigung um das Stadtgebiet. Wie an den Beispielen erkenntlich wird, hat sich die Funktion verändert, die baulichen Reste der traditionellen orientalischen Stadt werden teilweise als Touristenattraktionen vermarktet. Die Altstadt in Kairo wird sogar als Freilichtmuseum bezeichnet. Abgesehen davon, dass die übriggebliebenen Elemente touristisch in Wert gesetzt werden, werden sie speziell in Kairo auch als rückständig angesehen. Für Dubai stellt es gewissermaßen einen Mangel dar, dass die Stadt nicht auf traditionelle orientalische Stadtstrukturen zurückgreifen kann. Um dieses Ungleichgewicht auszugleichen, versucht Dubai gewisse Elemente künstlich nachzubauen. In Bezug auf Privatheit und Öffentlichkeit ist es zu zwei entgegengesetzten Entwicklungen gekommen. Einerseits wurde durch die Schaffung von Parks und öffentlichen Plätzen das soziale Leben in den öffentlichen Raum geleitet und so der Abgesondertheit in den teilweise abgeschlossenen Wohnvierteln entgegengewirkt. Andererseits kam es durch die Schaffung von Gated Communities zu einer Verstärkung der Abgesondertheit, denn diese greifen den Aspekt der Privatheit auf, weil diese Wohnviertel räumlich getrennt vom Rest der Stadt sind und deren Zugang abgesichert ist.

Beide untersuchten Städte, Kairo und Dubai, wollen ausdrücklich eine Global City werden. In Kairo kommt es hauptsächlich innerhalb des Stadtgebietes zu Veränderungen, so ist es möglich, dass Bewohner umgesiedelt werden, damit ein Stadtteil baulich erneuert und sozial aufgewertet werden kann. Hingegen werden in Dubai Neubauten hauptsächlich auf freien Flächen errichtet. Die Bautätigkeit ist dermaßen hoch, dass große Teile des Emirates verbaut werden; dies ist möglich, weil die Stadt Dubai im Emirat über kein Hinterland verfügt. Gebaut wird nicht nur für funktionale Zwecke, sondern auch um den Menschen Erlebnis, Abenteuer und Vergnügen bieten zu können. Dadurch entstehen oftmals künstliche Welten. Ein Ziel dieser extravaganten Bautätigkeit dürfte sein, dass die Menschen bewusst verleitet werden sollen, die Angebote zu

konsumieren. SCHMID spricht in diesem Zusammenhang von der „Economy of Fascination“ (SCHMID 2009). Allerdings war Dubai vor den Expansionen ein Fischerdorf mit drei Siedlungskernen am Creek. Dubai hat sich das Ziel gesetzt, den Status einer vollwertigen Global City zu erreichen, dieser Plan wird seit Jahrzehnten konsequent verfolgt. Als das Emirat Dubai erkannte, dass es nicht über so viel Ölreserven verfügt wie Abu Dhabi, wurde die Wirtschaftsförderung auf mehrere Säulen gestellt. So haben der Handel, der Tourismus, die Bauwirtschaft und die Freihandelszonen einen großen Stellenwert und werden weiter ausgebaut. Darüber hinaus hat sich Dubai zu einem internationalen Verkehrsknotenpunkt entwickelt, Dubai verfügt über mehrere Seehäfen, zwei Flughäfen und einer eigenen Fluglinie. Dubai will seinen Gästen nicht nur eine große Vielfalt an Angeboten bieten, sondern diese Angebote sollen darüber hinaus in Superlativen gemessen werden, das luxuriöseste Hotel, das höchste Gebäude oder das größte Einkaufszentrum der Welt. Vorfinanziert werden diese Projekte hauptsächlich von staatlicher Seite, mit Unterstützung von Abu Dhabi und dessen Erdöleinnahmen. Danach werden sie privatisiert. Mit solchen Großprojekten verfolgt Dubai die Strategie, internationale Aufmerksamkeit zu erhalten. Damit sollen zwei Zielgruppen erreicht werden, einerseits internationale Touristen und andererseits private Investoren; von den Touristen erwartet man sich Einnahmen und von den Investoren finanzielle Beteiligungen bei weiteren Projekten. Neben den Faktoren der konsequenten Vorgehensweise und der finanziellen Mittel, kann angenommen werden, dass auch die Herrscherfamilie ein wichtiger Impulsgeber für Dubai ist. Die Familie Maktoum kam 1833 nach Dubai und regiert seit damals in Dubai. Das Spezielle dabei ist, dass die politischen und wirtschaftlichen Ziele über Generationen gleichgeblieben sind, so haben die Nachfolger stets auf den Leistungen der Vorgänger aufgebaut und deren Politik weitergeführt. Wodurch auf politischer Ebene ein konstanter Faktor entstanden ist. In Bezug auf die Frage, ob Dubai bereits eine Global City ist, herrscht Uneinigkeit.

Kairo verzeichnete über die Jahrhunderte ein enormes Bevölkerungswachstum, vor allem durch die Land-Stadt-Migration, weil sich die Menschen eine Arbeitsstelle in der Stadt erhofften. Für die steigenden Einwohnerzahlen fehlte es aber an einer adäquaten Versorgung an Wohnraum, sodass viele illegale Siedlungen errichtet wurden. In diesem Zusammenhang wurde einerseits im Stadtgebiet alte Bausubstanz durch Neubauten ersetzt und andererseits wurden Satellitenstädte in unmittelbarer Nähe zu Kairo errichtet. Dadurch veränderte sich die Zusammensetzung der Stadtbevölkerung von der traditionellen ethnischen Gliederung hin zu einer räumlichen Aufteilung anhand sozialer Aspekte. Für die Bautätigkeit im Stadtzentrum wurden teilweise ganze Einwohnergruppen zwangsumgesiedelt. Diese Neubauten waren

oftmals Hochhäuser, die untereinander ähnlich sind. Gleichzeitig wird dadurch die Schrägansicht der Zentren verschiedener Städte immer ähnlicher, wodurch auch in Kairo typische orientalische Merkmale in den Hintergrund gedrängt werden. Eine Grundlage für die internationale Ausrichtung von Kairo liegt in der Regierungsweise der Präsidenten, die sich an europäischen und amerikanischen Städten orientierten. Der ständige Wechsel der Präsidenten, ihre unterschiedlichen Ziele und die politische Instabilität lassen die internationalen Investoren zurückhaltender agieren als in Dubai. Aufgrund ihrer langen Stadtentwicklung und der Größe des Stadtgebietes hatte und hat Kairo in der Gegenwart noch eine politische, wirtschaftliche und kulturelle Vormachtstellung am Kontinent Afrika, in der arabischen und islamischen Welt.

Die Städte Kairo und Dubai haben sich in den vergangenen Jahrzehnten von einer lokalen zu einer immer stärker globalen Ausrichtung hinbewegt. In Zeiten von Wirtschaftswachstum und Prosperität hat dieses Konzept und dieser Entwicklungspfad gut funktioniert, allerdings kam es 2007/2008 zur Finanz- und Wirtschaftskrise, 2011 zu einer politischen Krise im Nahen Osten und Nordafrika durch den Arabischen Frühling und 2020 zu einer gesundheitlichen Krise, die durch das Coronavirus Covid-19 ausgelöst wurde. So bleibt die Frage für weitere Forschungen offen, wie global ausgerichtete Städte, zum Beispiel Kairo und Dubai, mit weltweiten Krisenereignissen umgehen und ob sie ihren bisherigen Aufschwung auch unter erschwerten Bedingungen fortsetzen können.

7 Literaturverzeichnis

ABAZA M. (2011): Critical Commentary. Cairo's Downtown Imagined: Dubaisation or Nostalgia?. – In: Urban Studies 48 (6), 1075–1087.

AHMAD B. (2012): Book Reviews. David Sims 2011: Understanding Cairo: The Logic of a City out of Control. Cairo and New York: The American University in Cairo Press. – In: International Journal of Urban and Regional Research 36 (6), 1349-1364.

ALSAYYAD N. (2011): Cairo: Histories of a City. – Cambridge u.a.

ALTVATER E. und MAHNKOPF B. (1996): Grenzen der Globalisierung. Ökonomie, Ökologie und Politik in der Weltgesellschaft. – Münster.

BAADE J, GERTEL H. und SCHLOTTMANN A. (2014³): Wissenschaftlich arbeiten. Ein Leitfaden für Studierende der Geographie. – o.O. (= UTB 2630).

BADAWY A., KORRAT I, EL-HADIDY M. und GABER H. (2016): Probabilistic earthquake hazard analysis for Cairo, Egypt. – In: J Seismol 20, 449-461.

BÄHR J. und JÜRGENS U. (2009): Stadtgeographie II. Regionale Stadtgeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).

BASTEN L. und GERHARD U. (2016): Stadt und Urbanität. – In: FREYTAG T., GEBHARDT H., GERHARD U. und WASTL-WALTER D. (Hrsg.): Humangeographie kompakt. – Berlin u.a., 115-139.

BLOCH R. (2010): Dubai's Long Goodbye. – In: International Journal of Urban and Regional Research 34 (4), 943-951.

BLUM E. und NEITZKE P. (2008): „We do it our way – and you do it our way“ – In: BLUM E. und NEITZKE P. (Hrsg.): Dubai: Stadt aus dem Nichts. – Berlin, 141-149.

BONINE M. (1983): Cities of the Middle East and North Africa. – In: BRUNN S. und WILLIAMS J. (Hrsg.): Cities of the World. World Regional Urban Development. – New York, 281-322.

BORSDFORF A. und BENDER O. (2010): Allgemeine Siedlungsgeographie. – Wien u.a. (= UTB 3396).

BRENNER N. und THEODORE N. (2002): Spaces of Neoliberalism. Urban Restructuring in North America and Western Europe. – Malden.

CAHEN C. (1958): Zur Geschichte der städtischen Gesellschaft im islamischen Orient des Mittelalters. – In: Saeculum 9, 59-76.

CONN V., VALENTINE J., COOPER H. und RANTZ M. (2003): Grey literature in meta-analyses. – In: Nursing 52 (4): 256-261.

Council on Tall Buildings and Urban Habitat (Hrsg.) (2020): Tall Buildings in Numbers. Tallest 20 in 2020 – Then and Now; <https://www.skyscrapercenter.com/tallest-in-2020> (07.04.2020).

DAWLETSCHIN-LINDER C. (1989): Die Türkei und Ägypten in der Weltwirtschaftskrise 1929-1933. – Dissertation, Universität Hamburg, Stuttgart. (= Studien zur modernen Geschichte 40).

DEAR M. und FLUSTY S. (1998): Postmodern Urbanism. – In: Annals of the Association of American Geographers 88 (1), 50-72.

DENIS E. (2006): Cairo as Neo-Liberal Capital? From Walled City to Gated Communities. – In: SINGERMAN D. and AMAR P. (Hrsg.): Cairo Cosmopolitan. Politics, Culture, and Urban Space in the New Globalized Middle East. – Kairo u.a., 47-72.

DENOIX S. (2007): Kairo, städtebauliche Entwicklung 640-1516. – In: MAYER W. und SPEISER P. (Hrsg.): Der Vergangenheit eine Zukunft. Denkmalpflege in der islamischen Altstadt von Kairo 1973-2004. – Mainz am Rhein, 17-21.

DETTMAN K. (1969): Damaskus. Eine orientalische Stadt zwischen Tradition und Moderne. – Erlangen. (= Erlanger Geographische Arbeiten 26).

DITTRICH E., DORFINGER J., FRIDRICH C., FUHRMANN B., KÖGLER G., MAYER E., MÜLLAUER-HAGER B. und MÜLLNERITSCH I. (2017): global 5 Geographie und Wirtschaftskunde. – Wien.

EASTERBY-SMITH M., THORPE R. und JACKSON P. (2012⁴): Management Research. – Thousand Oaks.

EASTERLING K. (2009): Stadtstaatskunst. – In: BLUM E. und NEITZKE P. (Hrsg.): Dubai: Stadt aus dem Nichts. – Berlin, 18-30.

EHLERS E. (1978): Rentenkapitalismus und Stadtentwicklung im islamischen Orient. Beispiel: Iran. – In: Erdkunde 32, 124-142.

EHLERS E. (1990a): Der Islamische Orient im Lichte der Geographie. – In: EHLERS E., FALATURI A., SCHWEIZER G., STÖBER G. und WINKELHANE G. (Hrsg.): Der Islamische Orient. Grundlagen zur Länderkunde eines Kulturraumes. – Köln, 1-19.

EHLERS E. (1990b): Der Naturraum. – In: EHLERS E., FALATURI A., SCHWEIZER G., STÖBER G. und WINKELHANE G. (Hrsg.): Der Islamische Orient. Grundlagen zur Länderkunde eines Kulturraumes. – Köln, 114-132.

EHLERS E. (1993): Die Stadt des Islamischen Orients. Modell und Wirklichkeit. – In: Geographische Rundschau 45 (1), 32-39.

EHLERS E. und MOMENI M. (2002): Religion und Stadtentwicklung im Islam: das Beispiel Teheran/Iran. – In: Erdkunde 56 (3), 286-309.

EISEND M. (2014): Metaanalyse. – München und Mehring.

EL-KHISHIN K. (2003): Viewpoint. Bidding for ‘global city’ status: a prescription for sustaining Cairo’s financial health. – In: Cities 20 (2), 129–134.

ELMOUELHI H. (2019): New Administrative Capital in Cairo. Power, Urban Development vs. Social Injustice – an Egyptian Model of Neoliberalism. – In: AL-HAMARNEH A, MARGRAFF J. und SCHARFENORT N. (Hrsg.): Neoliberale Urbanisierung. Stadtentwicklungsprozesse in der arabischen Welt. – Bielefeld, 215-245.

ELSHESHTAWY Y. (2006): From Dubai to Cairo. Competing Global Cities, Models and Shifting Centres of Influence? – In: SINGERMAN D. and AMAR P. (Hrsg.): Cairo Cosmopolitan. Politics, Culture, and Urban Space in the New Globalized Middle East. – Kairo u.a., 235-250.

ESCHER A. (1991): Sozialgeographische Aspekte raumprägender Entwicklungsprozesse in Berggebieten der Arabischen Republik Syrien. – Erlangen. (= Erlanger Geographische Arbeiten 53).

EXPO 2020 DUBAI UAE (Hrsg.) (2020): Expo’s one-year postponement confirmed; <https://www.expo2020dubai.com/en/whats-new/expo-stories/bie-announcement> (15.05.2020).

- FASSMANN H. (2009³): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- FINK A. (2014⁴): Conducting research literature reviews – From the internet to paper. – Los Angeles.
- FRIEDMANN J. (1986): The World City Hypothesis. – In: Development and Change 17, 69-83.
- FRIEDMANN J. und WULFF R. (1975): The Urban Transition: Comparative Studies of Newly Industrializing Societies. – London.
- FRIEDRICHS J. (1983³): Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. – Opladen. (= WV studium 104).
- GABRIEL E. (2004): Das Perlenmeer. – In: MEYER G. (Hrsg.): Die Arabische Welt im Spiegel der Kulturgeographie. – Mainz. (= Veröffentlichungen des Zentrums für Forschung zur Arabischen Welt 1), 304-307.
- GANGLER A. (1994): Wenn Großfamilien im gleichen Viertel leben. Die Altstadt von Aleppo als Modell für soziales Gefüge. – In: Forschung. Mitteilungen der Deutschen Forschungsgemeinschaft 1, 7-10.
- GAUBE H. und WIRTH E. (1984): Aleppo: historische und geographische Beiträge zu baulichen Gestaltung, zur sozialen Organisation und zur wirtschaftlichen Dynamik einer vorderasiatischen Fernhandelsmetropole. – Wiesbaden. (= Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients B 58).
- GERHARD U. (2004): Global Cities – Anmerkungen zu einem aktuellen Forschungsfeld. – In: Geographische Rundschau 56 (4), 4-10.
- GERTEL J. (2004): Der Bauch von Kairo: globale Abhängigkeiten – lokale Unsicherheiten. – In: MEYER G. (Hrsg.): Die Arabische Welt im Spiegel der Kulturgeographie. – Mainz. (= Veröffentlichungen des Zentrums für Forschung zur Arabischen Welt 1), 146-153.
- GHANNAM F. (2002): Remaking the Modern. Space, Relocation, and the Politics of Identity in a Global Cairo. – Berkeley u.a.

GLASZE G. (2011²): (Un-)Sicherheit und städtische Räume. – In: GEBHARDT H., GLASER R., RADTKE U. und REUBER P. (Hrsg): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. – Heidelberg, 885-893.

GLASZE G. und ALKHAYYAL A. (2002): Gated housing estates in the Arab world: case studies in Lebanon and Riyadh, Saudi Arabia. – In: Environment and Planning B 29 (3), 321-336.

HAHN H. (1964): Die Stadt Kabul (Afghanistan) und ihr Umfeld. – Bonn. (= Bonner Geographische Abhandlungen 34).

HAMMER M. (2005): Die Carte topographique de l'Egypte des Ägypten-Feldzuges von Napoleon, 1798/99. – In: Cartographica Helvetica: Fachzeitschrift für Kartengeschichte 3132 (31), 21-30.

HANEEF S., ANSARI Z., BHAVANI G. (2019): Attractions of Dubai and Expo 2020: an exploratory study. – In: Worldwide Hospitality and Tourism Themes 11 (3), 266-278.

HEARD-BEY F. (1982): From Trucial States to United Arab Emirates. – Fakenham.

HEEG S. und ROSOL M. (2007): Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. Ein Überblick. – In: PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft 37 (149), 491-509.

HEINEBERG H., KRAAS F. und KRAJEWSKI C. (2014⁴): Stadtgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie).

HEINEBERG H., KRAAS F. und KRAJEWSKI C. (2017⁵): Stadtgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie).

HENRY C. und SPRINGBORG R. (2001): Globalization and the Politics of Development in the Middle East. – Cambridge. (= The Contemporary Middle East 1).

HIRSCH J. (1994): Vom fordistischen Sicherheitsstaat zum nationalen Wettbewerbsstaat. Internationale Regulation, Demokratie und „Radikaler Reformismus“. – In: Das Argument 203, 7-21.

HOFMEISTER B. (1972²): Stadtgeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).

HOFMEISTER B. (1982): Die Stadtstruktur im interkulturellen Vergleich. – In: Geographische Rundschau 34 (11), 482-488.

- HOFMEISTER B. (1996³): Die Stadtstruktur. Ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde. – Darmstadt. (= Wissenschaftliche Buchgesellschaft 132).
- HOLZ I. (1994): Stadtentwicklungs- und Standorttheorien unter Einbeziehung des Immobilienmarktes. – Mannheim. (= Mannheimer Geographische Arbeiten 36).
- HOLZNER L. (1992): Raumsystem Stadt. – In: KÖCK H. (Hrsg.): Städte und Städtesysteme. – Köln. (= Handbuch des Geographieunterrichts 4).
- IBRAHIM S. (1987): Cairo: a Sociological Profile. – In: NASR S. und HANF T. (Hrsg.): Urban Crisis and Social Movements. – Beirut, 87-99.
- JESSON J., MATHESON L. und LACEY F. (2011): Doing Your Literature Review: Traditional and Systematic Techniques. – Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC.
- JESSOP B. (1997): Die Zukunft des Nationalstaates – Erosion oder Reorganisation? Grundsätzliche Überlegungen zu Westeuropa. – In: BECKER S., SABLOWSKI T. und SCHUMM W. (Hrsg.): Jenseits der Nationalökonomie? Weltwirtschaft und Nationalstaat zwischen Globalisierung und Regionalisierung. – Berlin, 50-95.
- KATODRYTIS G. (2009): The Dubai Experiment. – In: BLUM E. und NEITZKE P. (Hrsg.): Dubai. Stadt aus dem Nichts. – Basel, Bosten, Berlin, Gütersloh. (= Bauwelt Fundamente 143), 150-156.
- KOLB A. (1962): Die Geographie und die Kulturerdteile. – In: LEIDLMAIR A. (Hrsg.): Festschrift Hermann von Wissmann. – Tübingen, 42-49.
- KRAAS F. (2011²): Megastädte. – In: GEBHARDT H., GLASER R., RADTKE U. und REUBER P. (Hrsg): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. – Heidelberg, 879-885.
- KRÄTKE S. (2004): Berlin – Stadt im Globalisierungsprozess. – In: Geographische Rundschau 56 (4), 20-25.
- KRAEMER J. (1958): Die Azhar-Universität in Kairo und ihre heutige geistige Bedeutung. – In: Zeitschrift für Religions- und Geistesgeschichte 10 (4), 364-385.
- KUPPINGER P. (2005): Globalization and Exterritoriality in Metropolitan Cairo. – In: Geographical Review 95 (3), 348-372.

LICHTENBERGER E. (1998³): Stadtgeographie. Band 1: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. – Stuttgart u.a.

LIPPS W. (2009): Der Immobilienmarkt in Dubai. Stand der Dinge, Aussichten. – In: BLUM E. und NEITZKE P. (Hrsg.): Dubai: Stadt aus dem Nichts. – Berlin, 212-225.

MARGRAFF J., AL-HAMARNEH A. und SCHARFENORT N. (2019): Einleitung. Neoliberale Urbanisierung. – In: AL-HAMARNEH A, MARGRAFF J. und SCHARFENORT N. (Hrsg.): Neoliberale Urbanisierung. Stadtentwicklungsprozesse in der arabischen Welt. – Bielefeld, 7-29.

MATTISSEK A. (2008): Die neoliberale Stadt. Diskursive Repräsentationen im Stadtmarketing deutscher Großstädte. – Bielefeld.

MAYER W. (2007): Kairo, städtebauliche Entwicklung 1914-2006. – In: MAYER W. und SPEISER P. (Hrsg.): Der Vergangenheit eine Zukunft. Denkmalpflege in der islamischen Altstadt von Kairo 1973-2004. – Mainz am Rhein, 28-36.

MEYER F. (2003): Die „islamisch-orientalische Stadt“ – noch immer ein eigenständiger kulturgenetischer Stadttyp?. – In: POPP H. (Hrsg.): Das Konzept der Kulturerdteile in der Diskussion – am Beispiel Afrikas. Wissenschaftlicher Diskurs – unterrichtliche Relevanz – Anwendung im Erdkundeunterricht. – Bayreuth. (= Bayreuther Kontaktstudium Geographie 2), 63-88.

MEYER G. (1990): Wirtschaftlicher und sozialer Strukturwandel in der Altstadt von Kairo. – In: Erdkunde 44, 93-110.

MEYER G. (2004): Strukturwandel im Suq der Altstadt von Kairo. – In: MEYER G. (Hrsg.): Die Arabische Welt im Spiegel der Kulturgeographie. – Mainz. (= Veröffentlichungen des Zentrums für Forschung zur Arabischen Welt 1), 41-48.

MEYER G. (2004): Wohnen in der Megastadt Kairo. – In: MEYER G. (Hrsg.): Die Arabische Welt im Spiegel der Kulturgeographie. – Mainz. (= Veröffentlichungen des Zentrums für Forschung zur Arabischen Welt 1), 146-153.

- MEYER-KRIESTEN K., PLÖGER J. und BÄHR J. (2004): Wandel der Stadtstrukturen in Lateinamerika. Sozialräumliche und funktionale Ausdifferenzierungen in Santiago de Chile und Lima. – In: Geographische Rundschau 56 (6), 30-36.
- MITCHELL T. (1988): Colonizing Egypt. – Cairo.
- MÖNNINGER M. (1998): Global Cities und Mega-Cities. – In: PRIGGE W. (Hrsg.): Peripherie ist überall. – Frankfurt am Main u.a., 92-97.
- MÖNNINGER M. (1999): Tendenzen der Stadtentwicklung im Spiegel aktueller Theorien. – In: MÖNNINGER M. (Hrsg.): Stadtgesellschaft. – Frankfurt am Main, 7-28.
- NAEEM N. (2009): Die Gesetzgebungsarbeit Dubais und die Verfassung der Vereinigten Arabischen Emirate: Grauzonen der Kompetenzverteilung. – In: BLUM E. und NEITZKE P. (Hrsg.): Dubai: Stadt aus dem Nichts. – Berlin, 74-82.
- NISSEL H. (2004): Mumbai: Megacity im Spannungsfeld globaler, nationaler und lokaler Interessen. – In: Geographische Rundschau 56 (4), 55-60.
- N.N. (2012): Cairo welcomes metro Line 3. – In: International Railway Journal 52 (4), 13.
- PACIONE M. (2005): City profile. Dubai. – In: Cities 22 (3), 255-265.
- PARNREITER C. (1999): Globalisierung, Binnenmigration und Megastädte der „Dritten Welt“ – Theoretische Reflexionen. – In: HUSA K., VIELHABER C., und WOHLSCHLÄGL H. (Hrsg.): Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozess. Mexico City, Jakarta, Bombay – Vergleichende Fallstudien in ausgewählten Kulturkreisen. – Wien. (= Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung 6), 17-58.
- PASSARGE S. (1930): Stadtlandschaften der Erde. – Hamburg.
- PFÄLZNER P. (1997): Die Erklärung städtischen Wandels. – In: WILHELM G. (Hrsg.): Die orientalische Stadt: Kontinuität, Wandel, Bruch. 1. Internationales Colloquium der Deutschen Orient-Gesellschaft 9.-10. Mai 1996 in Halle/Saale. – Saarbrücken, 73-84.
- PRIEBS A. (2019): Die Stadtregion. – Stuttgart. (= UTB 4952).
- PUTZ U. (2006): Der Turmbau zu Dubai. – In: Merian 59 (5). – Hamburg, 52-62.

- REICH R. (1993): Die neue Weltwirtschaft. Das Ende der nationalen Ökonomie. – Frankfurt.
- RENGER J. (1991): Wirtschaft und Gesellschaft. – In: HROUDA B. (Hrsg.): Der Alte Orient. Geschichte und Kultur des alten Vorderasiens. – Gütersloh, 187-216.
- ROBINSON J. (2002): Global und World Cities: A View from off the Map. – In: International Journal of Urban and Regional Research 26 (3), 531-554.
- RODENBECK M. (1998): Cairo: The City Victorious. – Cairo.
- RÖHR N. (2018): Der Vertrag zwischen Venture Capital-Gebern und Start-ups. Eine Analyse der Einflussfaktoren auf den Beteiligungsvertrag und dessen Wirkung. – Dissertation, Technische Universität Dresden, Wiesbaden.
- ROY A. (2011): Slumdog Cities. Rethinking Subaltern Urbanism. – In: International Journal of Urban and Regional Research 35 (2), 223-238.
- SADEK S. (2006): Cairo as Global/Regional Cultural Capital? – In: SINGERMAN D. und AMAR P. (Hrsg.): Cairo Cosmopolitan. Politics Culture, and Urban Space in the New Globalized Middle East. – Kairo u.a., 153-192.
- SASSEN S. (1999): Telematik und Globalisierung: Neue Zentralität statt Neutralisierung des Raumes. – In: Das Magazin 10, 10-13.
- SASSEN S. (2001²): The Global City. – New York u.a.
- SCHARFENORT N. (2004): Dubai. Projekte und Visionen der urbanen Entwicklung und der Diversifizierung der Wirtschaft. – Hamburg. (= Deutsches Orient Institut).
- SCHARFENORT N. (2007): Urbane Rivalität am Arabischen Golf. „Oil-Urbanisation“ und „Post-Oil-Cities“ am Beispiel von Abu Dhabi, Dubai und Sharjah. – Dissertation, Universität Wien, Wien.
- SCHARFENORT N. (2009): Urbane Visionen am Arabischen Golf. Die „Post-Oil-Cities“ Abu Dhabi, Dubai und Sharjah. – Frankfurt am Main.
- SCHMID H. (2009): Economy of Fascination. Dubai and Las Vegas as Themed Urban Landscapes. – Stuttgart. (= Urbanization of the Earth. Urbanisierung der Erde 11).

- SCHMIDT J. (1963): Die agglutinierende Bauweise im Zweistromland und in Syrien. – Dissertation, Technische Universität Berlin, Berlin.
- SCHOLZ F. (2005): Die „kleinen“ arabischen Golfstaaten im Globalisierungsprozess – Beispiel Dubai. – In: Geographische Rundschau 57 (11), 12-20.
- SEGER M. (1975): Strukturelemente der Stadt Teheran und das Modell der modernen orientalischen Stadt. – In: Erdkunde 29, 21-38.
- SEGER M. (1978): Teheran. Eine stadtgeographische Studie. – Wien.
- SINGERMAN D. und AMAR P. (2006): Contesting Myths, Critiquing Cosmopolitanism, and Creating the New Cairo School of Urban Studies. – In: SINGERMAN D. und AMAR P. (Hrsg.): Cairo Cosmopolitan. Politics Culture, and Urban Space in the New Globalized Middle East. – Kairo u.a., 1-46.
- SOJA E. (1995a): Postmoderne Urbanisierung. Die sechs Restrukturierungen von Los Angeles. – In: FUCHS G., MOLTMANN und PRIGGE W. (Hrsg.): Mythos Metropole. – Frankfurt am Main, 143-164.
- SOJA E. (1997): Six Discourses on the Metropolis. – In: WESTWOOD S. und WILLIAMS J. (Hrsg.): Imagining Cities: Scripts, Signs, Memory. – London/New York, 19-30.
- SOJA E. (2000): Postmetropolis. Critical studies of cities and regions. – Oxford.
- STAMM H. und SCHWARB T. (1995): Metaanalyse. Eine Einführung. – In: Zeitschrift für Personalforschung 9 (1), 5-27.
- STEWIG R. (1977): Der Orient als Geosystem. – Opladen. (= Schriften des Deutschen Orient-Instituts).
- STILLE A. (2002): The Future of the Past. – New York.
- STÖBER G. (1986): Habous Public in Marokko: zur wirtschaftlichen Bedeutung religiöser Stiftungen im 20. Jahrhundert. – Marburg an der Lahn. (=Marburger Geographische Schriften 104).
- SUTTON K. und FAHMI W. (2002): The rehabilitation of Old Cairo. – In: Habitat International 26, 73-93.

TRANFIELD D., DENYER D. und SMART P. (2003): Towards a Methodology for Developing Evidence-Informed Management Knowledge by Means of Systematic Review. – In: British Journal of Management 14, 207-222.

VIGNAL L. und DENIS E. (2006): Cairo as Regional/Global Economic Capital? – In: SINGERMANN D. und AMAR P. (Hrsg.): Cairo Cosmopolitan. Politics Culture, and Urban Space in the New Globalized Middle East. – Kairo u.a., 99-153.

WILLIAMS C. (2006): Reconstructing Islamic Cairo: Forces at Work. – In: SINGERMANN D. und AMAR P. (Hrsg.): Cairo Cosmopolitan. Politics Culture, and Urban Space in the New Globalized Middle East. – Kairo u.a., 269-294.

WIRTH E. (1966): Die soziale Stellung und Gliederung der Stadt im Osmanischen Reich des 19. Jahrhunderts. – In: MAYER, T. (Hrsg.): Untersuchungen zur gesellschaftlichen Struktur der mittelalterlichen Städte in Europa. – Konstanz, 403-427.

WIRTH E. (1968): Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der orientalischen Stadt: Versuch eines Überblicks. – In: Erdkunde 22 (2), 101-128.

WIRTH E. (1970): Der Orient. – In: HINRICHS E. (Hrsg.): Illustrierte Welt- und Länderkunde in drei Bänden. – Zürich, 253-319.

WIRTH E. (1975): Die orientalische Stadt. Ein Überblick aufgrund jüngerer Forschungen zur materiellen Kultur. – In: Saeculum 26 (1), 45-94.

WIRTH E. (1991): Zur Konzeption der orientalistisch-islamischen Stadt. Privatheit im islamischen Orient versus Öffentlichkeit in Antike und Okzident. – In: Die Welt des Islams 31, 50-92.

WIRTH E. (1997): Kontinuität und Wandel der orientalischen Stadt. – In: WILHELM G. (Hrsg.): Die orientalische Stadt. – Saarbrücken, 1-44.

WIRTH E. (2002³): Die orientalische Stadt im islamischen Vorderasien und Nordafrika. Städtische Bausubstanz und räumliche Ordnung, Wirtschaftsleben und soziale Organisation. – Mainz.

WOOD G. (2011²): Die Postmodernisierung der Stadt. – In: GEBHARDT H., GLASER R., RADTKE U. und REUBER P. (Hrsg.): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. – Heidelberg, 893-904.

ZEHNER K. (2001): Stadtgeographie. – Gotha und Stuttgart. (= Perthes GeographieKolleg).

ZEIGLER D. und STEWART D. (2008⁴): Cities of the Greater Middle East. – In: BRUNN S., HAYS-MITCHELL M. und ZIEGLER D. (Hrsg.): Cities of the World. World Regional Urban Development. – Lanham u.a., 297-339.

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildungen

Abb. 1: Kulturerdteile nach Kolb und Newig; Quelle: DITTRICH et a. 2017: 20)	7
Abb. 2: Ringmodell von Burgess; Quelle: FASSMANN 2009 ³ : 132	10
Abb. 3: Sektorenmodell nach Hoyt; Quelle: FASSMANN 2009 ³ : 133	13
Abb. 4: Mehrkerne-Modell nach Harris und Ullman; Quelle: FASSMANN 2009 ³ : 135	14
Abb. 5: Die Region Greater Middle East; Quelle: ZEIGLER und STEWART 2008 ⁴ : 296	18
Abb. 6: Grundriss eines Innenhofhauses; Quelle: WIRTH 2002 ³ : 369	23
Abb. 7: Beispiel für den Sackgassengrundriss; Quelle: WIRTH 1968:123	26
Abb. 8: Räumliche Aufteilung im Bazar; Quelle: BÄHR und JÜRGENS 2009: 227	29
Abb. 9: Veränderungen der orientalischen Stadt in räumlicher und zeitlicher Hinsicht; Quelle: EHLERS 1993: 34	31
Abb. 10: Idealschema des Funktionsgefüges einer islamisch-orientalischen Stadt nach DETTMANN; Quelle: HOFMEISTER 1972 ² : 157	34
Abb. 11: Modell der Stadt im islamischen Orient; Quelle: WIRTH 2002 ³ : 68	35
Abb. 12: Strukturschema einer islamisch-orientalischen Stadt nach SEGER; Quelle: ZEHNER 2001: 177	36
Abb. 13: Modell der orientalischen Stadt nach EHLERS; Quelle: EHLERS 1993: 32	37
Abb. 14: Modell der Stadt des Islamischen Orients nach Form, Funktion, Wachstumstendenzen und Verflechtungsbereichen; Quelle: EHLERS 1993: 36	38
Abb. 15: Die historischen Siedlungen Fustat und al-Qahira; Quelle: DENOIX 2007: 19	53
Abb. 16: Stadterweiterung von Kairo 12. bis 16. Jahrhundert; Quelle: DENOIX 2007: 20	54
Abb. 17: Lage von Alexandria, Kairo und der neu gegründeten Stadt Port Said; Quelle: MEYER G. 2007: 186	56
Abb. 18: Neustadt und Altstadt in Kairo; Quelle: MEYER G. 2004: 42	58
Abb. 19: Entwicklung der Einwohnerzahl Kairos zwischen 1900 und 1947; eigene Bearbeitung nach ¹ GHANNAM 2002:26; ^{2,3,5} BONINE 1983: 291; ⁴ DAWLETSCHIN-LINDER 1989: 132	59
Abb. 20: Stadtentwicklung von Kairo 970-1966; Quelle: BONINE 1983: 292	60
Abb. 21: Struktur in der Stadt des 10. Ramadan; Quelle: MEYER G. 2004: 141	61

Abb. 22: Sogenannte Grabhäuser auf den Friedhöfen; Quelle: MEYER G. 2004: 134.....	62
Abb. 23: Informelle Siedlungen in Kairo; Quelle: MEYER G. 2004: 133.....	63
Abb. 24: Illegale Siedlungen im Süden der Stadt; Quelle: MEYER G. 2004: 137.....	64
Abb. 25: Beispiel für informelle Wohngebäude; Quelle: ALSAYYAD 2011: 264.....	64
Abb. 26: Region Greater Kairo; Quelle: ALSAYYAD 2011: 261.....	66
Abb. 27: Schlechte Wohnsituation in Teilen der Stadt Kairo in den 1970er Jahren; Quelle: MEYER G. 2004: 132	67
Abb. 28: Einwohnerzahlen von Kairo zwischen 1950 und 2015; eigene Darstellung nach United Nations - World Population Prospects: The 2018 Revision; WUP2018-F12-Cities_Over_300K; https://population.un.org/wup/Download/ (Stand 10.04.2020).....	67
Abb. 29: Blick auf Kairo; Quelle: GERTEL 2004: 146.....	68
Abb. 30: Neue Apartmentwohnblöcke neben traditionellen Bauten; Quelle: MEYER G. 2004: 132	69
Abb. 31: Das World Trade Center im Stadtteil Bulaq; Quelle: ALSAYYAD 2011: 267.....	69
Abb. 32: Detailausschnitt des Bazars zwischen Khan al-Khalili im Norden und Bab Zuwaila im Süden; Quelle: WIRTH 2002 ³ : 482; eigene Hervorhebung	70
Abb. 33: Stadtteile in der Altstadt von Kairo und Überreste des Bazars; Quelle: WILLIAMS 2006: 273; eigene Hervorhebung	74
Abb. 34: Wohngebiet neben Nile Towers; Quelle: ABAZA 2011: 1078.....	75
Abb. 35: Gated Communities in Dreamland; Quelle: ABAZA 2011: 269	76
Abb. 36: Lage der Satellitenstädte in der Umgebung von Kairo; Quelle: MEYER G. 2007: 140	78
Abb. 37: Perlenbänke vor der Küste der Vereinigten Arabischen Emirate; Quelle: GABRIEL 2004: 306.....	82
Abb. 38: Stadt Dubai mit Lage der drei ursprünglichen Siedlungen am Creek; Quelle: SCHARFENORT 2004: 10; eigene Hervorhebung.....	84
Abb. 39: Stadterweiterungsprojekte bis in die 1990er Jahre; Quelle: SCHMID 2009: 81.....	90
Abb. 40: Großprojekte mit diversen Funktionen an Land und im Wasser; Quelle: SCHARFENORT 2007: 162	91
Abb. 41: Winter-Erlebniswelt im Freizeitpark Mall of the Emirates; Quelle: SCHMID 2009: 163	92

Abb. 42: Entwicklung der Einwohnerzahlen von Dubai seit 1950; eigene Darstellung nach United Nations - World Population Prospects: The 2018 Revision; WUP2018-F12-Cities_Over_300K; https://population.un.org/wup/Download/ (Stand 10.04.2020).....	93
Abb. 43: Burj Dubai oder Burj Khalifa; Quelle: GOOGLE MAPS; https://www.google.com/maps/@25.1984892,55.2722287,3a,75y,125.89h,99.83t/data=!3m6!1e1!3m4!1s1fLXb8eUHBosO61bY5uuaQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=de (Stand 23.03.2020).....	95
Abb. 44: Burj Dubai vor den Hochhäusern entlang der Sheikh Zayed Road; Quelle: BLUM UND NEITZ 2008: 149	95
Abb. 45: Hotel Burj Al Arab; Quelle: SCHMID 2009: 90	96
Abb. 46: Hotel Burj Al Arab; Quelle: GOOGLE MAPS; https://www.google.com/maps/@25.1434002,55.1879977,3a,75y,329.99h,95.93t/data=!3m8!1e1!3m6!1sAF1QipPFY4V3xlhEqYBDCo6C3Z6loVlidAnocljle_w!2e10!3e11!6shttps:%2F%2F5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipPFY4V3xlhEqYBDCo6C3Z6loVlidAnoc-ljle_w%3Dw203-h100-k-no-pi0-ya213.43094-ro0-fo100!7i2508!8i1254?hl=de (Stand 23.03.2020).....	96
Abb. 47: Sheik Zayed Road 1985; Quelle: SCHOLZ 2005: 15	97
Abb. 48: Sheikh Zayed Road 1995; Quelle: https://www.arabianbusiness.com/photos/in-pictures-dubai-then-now-481140.html (Stand 24.03.2020).....	97
Abb. 49: Sheikh Zayed Road 2012; Quelle: https://www.arabianbusiness.com/photos/in-pictures-dubai-then-now-481140.html (Stand 24.03.2020).....	97
Abb. 50: Landgewinnung durch künstliche Anschüttung von Inseln; Quelle: SCHARFENORT 2007: 194; eigene Hervorhebung.....	99
Abb. 51: Insel Palm Jebel Ali; Quelle: SCHMID 2009: 161	100
Abb. 52: Eine bewohnte Insel auf "The World"; Quelle: PUTZ 2006: 59	100
Abb. 53: Stadtstruktur Dubai 2007; Quelle: SCHARFENORT 2007: 162	102
Abb. 54: Lage der Seehäfen und Flughäfen in Dubai; SCHARFENORT 2007: 239	104
Abb. 55: Struktur der Anlage mit Media City, Internet City und Knowledge Village; Quelle: SCHOLZ 2005: 19	105
Abb. 56: Die Vereinigten Arabischen Emirate; Quelle: SCHARFENORT 2007: 20	107

Tabellen

Tab. 1: Branchensortierung im Bazar, eigene Zusammenstellung nach HOFMEISTER 1996 ³ : 99.....	28
Tab. 2: Eigenschaften der postmodernen Stadt; eigene Darstellung nach SCHARFENORT 2007: 97, ZEHNER 2001: 129-135; HEINEBERG 2017 ⁵ : 399	42