

Die Stadtentwicklung in den Metropolen der arabischen Welt folgt seit den frühen 2000er Jahren immer stärker neoliberalen Mustern. Es vollzieht sich ein Stadtneu- und -umbau, der auf Profitmaximierung im Immobilien-sektor einerseits und auf

Marketingstrategien andererseits fokussiert. Auch in den Staaten des Golfkooperationsrats vollziehen sich Transformationsprozesse, die historisch gewachsene sozio-ökonomische Interaktionsräume eliminieren, verändern und neue entstehen lassen.

Anhand von Fallbeispielen aus Muscat und Doha wird deutlich, wie sehr eine ganzheitliche und kohärente Stadtplanung projektbasierten flexiblen Raumnutzungskonzepten gewichen ist. Bisherige Bewohner werden aus zentralen Stadtteilen verdrängt, die nur

noch elitären Teilen der Bevölkerung zugänglich sind. Die Schaffung halbprivatisierter öffentlicher Räume verstärkt diesen Prozess sozialräumlicher Fragmentierung.

Neoliberalismus und urbane Regeneration in Muscat und Doha

von **Jonas Margraff** und **Nadine Scharfenort**

Omans größter Yachthafen, ein Golfplatz designt von Greg Norman, erstklassige Fünf-Sterne Hotels, die Bereitstellung von luxuriösem Wohnraum, einen Weg in die Zukunft, einen Beitrag zur sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit sowie die Rückbesinnung auf das lokale kulturelle Erbe – alle diese Elemente und Attribute versprechen die beiden städtebaulichen Großprojekte Msheireb in Qatar und Al Mouj Muscat in Oman, zumindest laut den elegant aufbereiteten Imagebroschüren und ausschweifenden Werbetexten auf den Homepages der Projektentwickler. Obwohl es sich in den beiden Vorhaben auf den ersten Blick um einander kontrastierende städtebauliche Entwicklungsansätze handelt, sollen sie gleichermaßen einen Beitrag zur Unverwechselbarkeit der jeweiligen Stadt beitragen: als «architektonische Meisterwerke» und aufgrund ihrer vermeintlich konzeptionellen Einzigartigkeit sollen sie zu Imageträgern aufsteigen und exemplarisch für Moderne und Fortschritt stehen, ohne dabei das historisch-nationale Erbe der Städte vergessen zu machen.

Und in der Tat, seit etwa den frühen 2000er Jahren vollziehen sich in den Metropolen der arabischen Golfstaaten Stadtneu- und -umbauprozesse. Diese unterscheiden sich deutlich von den urbanen Entwicklungs-

dynamiken der frühen Modernisierungsprozesse, die mit Beginn der Ölförderung am Persischen Golf spätestens ab den 1960er Jahren einsetzten. Der rasante Aufstieg der Stadt Dubai zu einer *Global City* und einer *Post-Oil-City*, 1 deren spektakuläre Bauwerke eine weltweite Strahlkraft entwickelten, ist ein Vorbild für die Herrscherfamilien der anderen Länder des Golfkooperationsrats (GKR). Sowohl in Kuwait, Bahrain, den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) und Saudi-Arabien als auch in Qatar und Oman dient die Stadtentwicklung als ein zentraler Baustein innerhalb der ökonomischen Diversifizierungs- und Wachstumsstrategien und soll dazu beitragen, die starke Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen zu verringern.

Muscat und Doha zwischen neoliberaler Re-Konfiguration und globalem Marketing

Muscat, die Hauptstadt Omans, unterliegt derzeit einer besonders rasanten Entwicklungsdynamik. Einerseits wandeln sich die historischen Siedlungskerne von Muscat und Muttrah, die einst die urbanen Zentren der heutigen Hauptstadtregion bildeten, zu peripheren Standorten mit vorwiegend touristischer Nutzung. Andererseits entstehen zahlreiche neue Wohnviertel, Shoppingcenter, Tourismuskomplexe, öffentliche Bauten sowie Kultur- und Freizeitrichtungen entlang des Küstenstreifens der südlichen Batinah-Ebene. Insbesondere die großen Moscheen und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit vier- bis sechsspurigen Schnellstraßen, die sich entlang und durch die Berge des Hadschar-Gebirges schlängeln, dürften wohl jeden Besucher staunen lassen.

Auch in Qatars Hauptstadt Doha finden seit etwa Mitte der 1990er Jahre Dynamiken statt, die nicht nur Stadtbild und -struktur nachhaltig verändern, sondern die sich auch auf die Bevölkerung auswirken. Einerseits entstehen neue hybride Konstruktionen aus Stahl, Beton und Glas, andererseits erfolgen großflächige Um- und Neu-

bauten der traditionellen Siedlungskerne. Aufgrund des inzwischen schlechten baulichen Zustands der alten Wohn- und Bürogebäude und des gravierenden Wohnraum Mangels in den ursprünglichen Zentren, wurden weite Teile dieser Viertel (z.B. Al Jasra, Fereej Mohammad bin Jasim, Al Najada, Old Al Ghanim, Fereej Al Asmakh) abgerissen, um neu bebaut zu werden. Dieser Prozess geht mit einem Austausch der Bevölkerung zugunsten höherer sozialer Schichten als künftige Bewohner einher.

Anhand einer Analyse der Ausgestaltung, Finanzierung und Umsetzung einzelner Projekte, der Ziele der beteiligten Akteure sowie der Folgen der Projekte für die Bevölkerung und die sozioökonomischen Strukturen lässt sich eine Antwort auf die Frage entwickeln, welche Dynamiken mit den beobachteten Stadtbauten in Muscat und Doha verbunden sind und wie man sie erklären kann.

Dabei zeigt sich, dass sich viele Stadtentwicklungsprozesse in der Region als Teil einer Neoliberalisierung des Städtischen verstehen lassen. Neoliberale Strategien fokussieren auf eine Profitmaximierung im Immobiliensektor sowie die globale Vermarktung der Destinationen. Die Kommodifizierung des Städtischen sowie die Verwandlung der Stadt in eine ökonomische Marke erfolgen dabei mit Hilfe einer Flexibilisierung und Liberalisierung der urbanen Planung, der Privatisierung und Überwachung öffentlicher Räume sowie mittels städtebaulicher Großprojekte und der gezielt ästhetischen Gestaltung des städtischen Raumes («Urban Design»). Die Prozesse neoliberaler Stadtentwicklung werden in unterschiedlichen akademischen Fachdisziplinen (z.B. Geographie, Stadtforschung, Sozialökologie, Architektur, Soziologie, Politikwissenschaften) untersucht sowie kontrovers diskutiert und haben in den letzten Jahren nochmals an Aktualität und Brisanz hinzugewonnen. Während zahlreiche empirische Studien im Kontext der Erforschung europä-

Jonas Margraff ist Doktorand und wissenschaftlicher Mitarbeiter am Geographischen Institut der Johannes Gutenberg-Universität Mainz. Er promoviert zu Prozessen neoliberaler Urbanisierung in den arabischen Golfstaaten, insbesondere in Oman und Bahrain. Dr. Nadine Scharfenort ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Geographischen Institut der Johannes Gutenberg-Universität Mainz. Sie studierte Geographie in Köln und Wien und promovierte im Fach Geographie an der Universität Wien. Zahlreiche Forschungsaufenthalte führten sie in die VAE, nach Qatar und nach Kuwait. Ihre Forschungsinteressen liegen auf politischen, wirtschaftlichen und sozialen Transformationsprozessen in den Staaten des Golfkooperationsrats.



Doha, Al-Asmakh

ischer und nordamerikanischer Städte vorliegen und auch einige Arbeiten zu Städten im globalen Süden existieren, sind Städte im arabischen Raum bisher nur selten ausdrücklich unter dem theoretischen Fokus einer neoliberalen Stadtforschung analysiert worden.² Einen Sonderfall stellt die Stadt Dubai dar, über die inzwischen mehrere Studien vorliegen.³ Es erscheint daher lohnenswert die Prozesse einer neoliberalen Stadtentwicklung in den GKR-Staaten anhand der Städte Muscat und Doha zu analysieren.

Städtebauliche Großprojekte und Imagebildung in Muscat

Die alte Handelsstadt Muscat spielte von Mitte des 17. Jahrhundert bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts eine bedeutende politische und wirtschaftliche Rolle in der Golfregion und im Indischen Ozean.⁴ Danach verschwand die heutige Hauptstadt Omans in der Bedeutungslosigkeit, bis in den 1970er Jahren die steigenden Öleinnahmen zu einem ökonomischen Aufschwung führten und der neue Herrscher Sultan Qaboos Al Said eine ökonomische Liberalisierung und außenpolitische Öffnung in Angriff nahm. Die stark ansteigenden staatlichen und ausländischen Investitionen in Oman konzentrierten sich auf die Gebiete im Umfeld der historischen Siedlungen Muscat und Muttrah, sodass es hier zu einer Bevölkerungsexplosion durch den Zuzug zahlreicher Arbeitsmigranten aus dem Ausland sowie omanischer Bevölkerung aus anderen Teilen des Landes kam. Aus diesen beiden alten Hafenstädten und den naheliegenden Siedlungen wuchs eine moderne Hauptstadtregion, die *Muscat Capital Area* (MCA), heran, die sich heute ca. 60 Kilometer entlang der Küste erstreckt. Im Zuge der Stadtentwicklung entstanden neue Regierungs- und Verwaltungsviertel (z.B. Al Khuwair), Dienstleistungszentren (Ruwi, Al Khuwair), Industriegebiete (Al Wadi al Kabir, Rusail) und vor allem weit ausgedehnte Villenviertel

für die ökonomisch bessergestellte einheimische Bevölkerung und die gut verdienenden ausländischen Arbeitskräfte (z.B. in Qurum und Medinat Sultan Qaboos). Wer es sich leisten konnte, verließ die alten Siedlungen Muscat und Muttrah sowie die Zentren der ersten Ausbauphase (Ruwi, Humriya) und zog in die neuen Wohngebiete der Hauptstadtregion (v.a. nach As Seeb). Auf den frei werdenden Flächen wurden Apartmentkomplexe errichtet, in denen heute ausländische Arbeitsmigranten und Omanis mit niedrigem Einkommen Wohnraum finden.

Der Ausbau der Hauptstadtregion wird seit den 2000er Jahren von Prozessen einer neoliberalen Stadtentwicklung überlagert. Dabei soll in erster Linie die Profitmaximierung im Immobiliensektor mittels städtebaulicher Großprojekte erreicht werden. Die meist an der Waterfront errichteten *Integrated Tourism Complexes* (ITC) sind die sichtbarste Erscheinungsform dieser Strategie. Der größte und bekannteste ITC der Muscat Capital Area ist *Al Mouj Muscat* (*The Wave*), der seit 2006 in unmittelbarer Nähe des Muscat International Airport sechs Kilometer entlang der Küste auf einer Fläche von 2,5 Quadratkilometern errichtet wird. Die Klassifizierung als Tourismuskomplex ist irreführend, da es sich hierbei nicht um eine rein touristische Anlage handelt, sondern eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Tourismus, Freizeit und Einzelhandel vorliegt. Vom Immobilienentwickler beworben als «Oman's premier lifestyle destination», umfasst das Projekt neben Villen und Apartments mehrere Luxushotels, Restaurants, eine Shopping Mall, einen Golfplatz sowie Omans größten Jachthafen. In Al Mouj Muscat leben reiche Omanis und vor allem hoch bezahlte ausländische Arbeitskräfte. Al Mouj Muscat ist ein Beispiel städtebaulicher Großprojekte, die so gestaltet sind, dass sie möglichst hohe ausländische Direktinvestitionen anziehen und maximalen Profit erwirtschaften, der zwischen den Investoren aufgeteilt werden kann.

Gesetzliche Vorgaben verlangen bei Investitionen in Oman stets einen einheimischen Anteilseigner (mind. 35%). So schließen sich bei der Finanzierung ausländische Investoren – meist aus anderen GKR-Staaten – mit inländischen Ko-Investoren zu einem Joint Venture zusammen. Al Mouj Muscat beispielsweise ist ein Gemeinschaftsprojekt der emiratischen Majid Al Futtaim Investments (MAFI) (50%), der Oman's Waterfront Investments (40%, repräsentiert die omanische Regierung) und der National Investment Funds Company (10%, repräsentiert den Omani Pension Funds). Wie im Falle von Al Mouj Muscat gehören die Vertreter der omanischen Ko-Investoren auch in anderen Projekten in der Regel den wirtschaftlichen oder politischen Eliten des Landes an oder sind direkt mit der Herrscherfamilie verbunden. Die Vermögensbildung durch Immobilienprojekte trägt maßgeblich zur Sicherung ihrer ökonomischen und indirekt auch ihrer politischen Stellung bei.

Einen Großteil der Immobilien verkaufen die Investoren in der Regel bereits vor Realisierung des Projektes an Privatpersonen. Ausländer können ausschließlich in den ITCs Eigentum erwerben, was außerhalb der Komplexe nur Omanis und Staatsbürgern der anderen GKR-Staaten vorbehalten ist. Die Immobilien werden mehrheitlich als Anlageobjekte erworben. Nur ca. 30 Prozent der Bewohner in Al Mouj Muscat sind selber Eigentümer ihrer Immobilie. Ungefähr die Hälfte der Immobilien gehört omanischen Besitzern, die jedoch weniger als 30 Prozent der Bewohner ausmachen. Die Mietpreise liegen deutlich über dem Durchschnitt der MCA, wodurch Al Mouj Muscat, wie auch die anderen ITCs, die ohnehin schon stark ausgeprägte Segregation in der Hauptstadtregion verstärken. Da sie als *Gated* oder *Semigated Communities* errichtet sind, führen sie zur Exklusion einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen und Privatisierung öffentlicher Räume, insbesondere von zuvor öffentlich zugänglichen Stränden.



Doha, Msheirib

Neben der Profitmaximierung ist die Imagebildung die zweite herausragende Strategie der neoliberalen Stadtentwicklung in Muscat. Hierfür stellt neben den ITCs der Umbau der historischen Siedlung Muttrah ein eindrückliches Beispiel dar. Dabei hat der Versuch, Muttrah zur wichtigsten touristischen Destination der MCA und zu einem Leuchtturm innerhalb der Marketingstrategie des Landes auszubauen, weitreichende städtebauliche, soziale und funktionsräumliche Restrukturierungen zur Folge.

Bereits im Jahr 2004 wurde der damalige Containerhafen in Muttrah für Kreuzfahrtschiffe geöffnet, und die Regierung realisierte ein Projekt zur Renovierung der Corniche und des Suqs, um das Gebiet attraktiver für Besucher zu machen. Nur zehn Jahre nach der ersten Umgestaltung zielt die Regierung derzeit mit zwei neuen Projekten darauf ab, das alte Hafen- und Suq-Viertel endgültig zu einer «Destination of Oman» und zu einer «World Class Waterfront» umzubauen. Hierzu haben die internationalen Design- und Architekturbüros Norplan, Sering International und Atkins die Entwürfe des *Muttrah Redevelopment Project* und des *Port Sultan Qaboos* ausgearbeitet. Der historische und größte Suq Omans wird damit irreversibel von einem gemischten Einkaufsquartier in einen Touristensuq verwandelt, dessen Angebot ausschließlich auf die Vorlieben der ausländischen Besucher und der in Oman lebenden Arbeitsmigranten ausgerichtet ist. Ebenso vollzieht der ehemals größte Hafen des Landes einen Nutzungswandel von einem Containerhafen hin zu einem Kreuzfahrthafen mit angeschlossenem Hotelresort, einem Jachthafen, einem modernen Fischmarkt und einer repräsentativen Plaza mit Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants. Der Umbau hierzu hat begonnen, und der Umzug des Containerhafens in die 230 Kilometer nördlich gelegene Stadt Sohar ist bereits abgeschlossen. Für die Zukunft ist zu erwarten, dass diese beiden Projekte auf das gesamte Viertel

Muttrah ausstrahlen und es hier zu baulichen Aufwertungsprozessen kommt, die einen sozialräumlichen Wandel zur Folge haben und die derzeit dort wohnende einkommensschwache Bevölkerung verdrängen werden.

Renovierung und Neugestaltung älterer Stadtteile in Doha

Bis etwa Mitte des 20. Jahrhunderts erstreckte sich Doha (damals bekannt als al-Bida') auf einer Fläche von weniger als 1,5 Quadratkilometern entlang eines Küstenabschnitts im Osten der Halbinsel von Qatar und zählte nicht mehr als 20.000 Einwohner.⁵ Die moderne Stadtentwicklung setzte in Doha, ähnlich wie bei seinen Nachbarn in der Region (z.B. Kuwait, Dubai, Manama), Ende der 1950er bzw. zu Beginn der 1960er Jahre ein, verlief jedoch bis Mitte der 1990er Jahre vergleichsweise weniger stadtplanerisch gelenkt und dynamisch. Die Stadtentwicklung folgte zunächst pragmatischen Zielen: so entstanden einfache, funktionale und kosteneffiziente Häuser, um die steigende Nachfrage der wachsenden Bevölkerung zu bedienen – Adham spricht in diesem Zusammenhang von einer «Urbanity of Necessity».⁶ Mit dem Herrschaftswechsel von Sheikh Khalifa bin Hamad Al-Thani zu seinem Sohn Sheikh Hamad 1995 trat Doha in eine neue Ära der Stadtentwicklung ein, die unter Sheikh Tamim, der seinen Vater Hamad 2013 ablöste, fortgeführt wird. Sie zeichnet sich durch einen raschen Aufbau und die Modernisierung der Infrastruktur sowie eine veränderte funktionale Gliederung und fortschreitende Planung und Bebauung des Stadtgebiets aus. Dabei steht nicht nur der Neu- und Umbau der Hauptstadtregion im Vordergrund, sondern auch die Renovierung und Neugestaltung von älteren Stadtteilen. Dies stellt die gegenwärtig dort wohnende und wirtschaftende Bevölkerung vor große Probleme, da sie im Zuge der Aufwertungsprozesse aus ihren angestammten Räumen in andere, häufig weit

von ihrem ursprünglichen Wohn- und Arbeitsort entfernte Standorte verdrängt werden. Es kommt zu einer Neuordnung der gewachsenen sozioökonomischen Interaktionsräume.

Ein prominentes Beispiel ist das von der Qatar Foundation, einer 1995 von Sheikh Hamad und seiner Frau Mozah bint Nasser al Missned gegründeten privaten Stiftung, als Bauträger entwickelte und finanzierte *Msheireb*-Projekt, das auf einer Fläche von 0,35 Quadratkilometern in einem der frühen Zentren Dohas im Wadi Msheireb umgesetzt wird. Das Besondere an diesem Vorhaben ist, dass traditionelle Planungselemente, Materialien und Techniken in dessen Konzeption und Umsetzung einfließen. Angelehnt an historische Vorbilder werden in den Planungen so z.B. nicht nur die Hauptwindrichtung und der tägliche Gang der Sonne berücksichtigt, um die natürlichen Gegebenheiten für die Durchlüftung, Beschattung und damit Kühlung der Gebäude und Freiflächen zu nutzen, sondern es werden auch traditionelle lokale Hausformen, wie das Innenhofhaus, architektonisch neu interpretiert.⁷ Ein wesentliches Ziel ist es, das lokale bauliche und kulturelle Erbe neu zu entdecken, zu adaptieren und es in einem modernen architektonischen Formenschatz sichtbar zu machen.

Der Umsetzung dieser Maßnahmen liegt das Konzept zur Erhaltung des kulturellen Erbes («Heritage-Konzept») zugrunde, das aktuell in vielen Städten der arabischen Golfregion greift. Zur Schaffung einer «einzigartigen» Identität, die die Authentizität des Standorts insbesondere in architektonischer Hinsicht betonen soll, werden historische Baustrukturen restauriert oder nach lokalen Bautraditionen originalgetreu erschaffen und neu interpretiert. Beispiele hierfür sind Suq Waqif in Doha, Suq Mubarakiya in Kuwait, die Renovierung und Neugestaltung des historischen Siedlungskerns in Sharjah («Heart of Sharjah») sowie die Stadtteile Shindagha und Bastakiya in Dubai. Dieses ehr-



Oman, Hafenprojekt «Sultan Qabus»

geizige Ziel ist auch als Reaktion darauf zu verstehen, dass die Stadtentwicklung in den arabischen Golfstaaten seit Jahrzehnten stark durch externe westliche Berater beeinflusst wird. Obwohl beispielsweise in der Planung und Gestaltung des Msheireb-Projekts ein Konsortium aus internationalen Experten aktiv ist, hat der Bauträger die Vorgaben und seine Erwartungshaltung deutlich artikuliert: Die sich im Besitz der Herrscherfamilie Al-Thani befindende Qatar Foundation vertritt mit ihrer Vision und Mission die Förderung und den Erhalt des kulturellen Erbes der Region. Mit dem Flaggschiff-Projekt Msheireb soll daher ein architektonisches Aushängeschild geschaffen werden, das Doha ein einzigartiges Image verschafft und zur Unverwechselbarkeit der Stadt beiträgt. Zugleich gilt Msheireb aufgrund seiner Konzeption als nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt und wurde in mehreren Bereichen von der British Standards Institution ISO-zertifiziert. Diese Auszeichnungen leisten damit ebenso einen wichtigen Beitrag, um Qatars Image als Forschungs- und Entwicklungsstandort im Zuge der Umsetzung des langfristig angelegten Strategieplans *Qatar National Vision 2030* zur nachhaltigen ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes zu stärken.

Als ein Teil der Rückbesinnung auf das kulturelle Erbe kann auch verstanden werden, dass durch das Msheireb-Projekt gezielt versucht wird, qatarische Staatsbürger wieder in das Zentrum zurück zu holen. So sind es ausschließlich Qataris, denen der Erwerb von Immobilien in Gestalt von Stadthäusern (Innenhofhäusern) und Apartments gestattet ist.⁸ Jahrzehntelange Suburbanisierungsprozesse haben dazu geführt, dass die lokale Bevölkerung aus den zentralen Teilen der Stadt in stadtrandnahe Bezirke abgewandert ist und die Zentren nun überwiegend durch arabische und asiatische Staatsbürger aus unteren und mittleren sozialen Schichten bewohnt werden. Obwohl katarische Staatsbürger

Eigentümer der Grundstücke und Gebäude sind und diese vermieten, ist die Bausubstanz aufgrund fehlender Investitionen inzwischen verfallen oder durch jahrzehntelange Übernutzung abgewohnt. Darüber hinaus entsprechen die Gebäude nicht mehr aktuellen sicherheitstechnischen Standards, was die Mieter stetigen Gefahren aussetzt. Die aus mehreren baulichen Generationen stammenden Gebäude geben ein bizarres eklektisches Bild ab. Dies schadet dem Stadtbild – und aus dem Blickwinkel der Herrscherfamilie, Stadtplaner und anderen Entscheidungsträgern der Außenwirkung der Hauptstadt, zumal dieser Teil der Stadt in den kommenden Jahren als einer der vier repräsentativen Zentren Dohas fungieren soll: Neben dem Hochhausviertel *West Bay*, der *Education City* und der *Airport City*, wird *Downtown Doha* mit dem Flaggschiff-Projekt Msheireb als einziger bereits bestehender Stadtteil, der auch eine historische und bauliche Vergangenheit aufweist und langjähriger Standort des *Amiri Diwan* (Regierungssitz des Emirs) ist, neu definiert und architektonisch überprägt, um in einem neuen Glanz zu erstrahlen. *Downtown Doha* wird zudem logistisch als Verkehrsknotenpunkt (Msheireb Metro Station) ausgebaut, an dem sich alle drei U-Bahnlinien der Doha Metro, die voraussichtlich 2020 in Betrieb genommen wird, sowie die Bahnlinie, die andere Städte Qatars mit der Hauptstadt verbinden, treffen werden.

Durch Erneuerung und Modernisierung der älteren Siedlungszentren steigen die Mietpreise rasch an, so dass sich ein Großteil der Bevölkerung Wohnungen dort nicht mehr leisten kann. Als Konsequenz der aktuellen Bauphase des Msheireb-Projekts war bereits ein Teil der in dem Projektgebiet ursprünglich lebenden und arbeitenden Bevölkerung gezwungen, in andere Stadtbezirke, meist jedoch sogar in außerhalb gelegene Gebiete, abzuwandern. In den vergangenen Jahren entstanden daher Wohngebiete für die ausländische Mittelschicht ebenso wie Arbeiter-

wohngebiete an verschiedenen Standorten etwa fünf bis 15 Kilometer außerhalb des derzeitigen Siedlungsgebiets. Diese sind jedoch noch nicht oder nur unvollständig erschlossen: zwar gibt es in den Neubauvierteln (Apartment-)Wohnhäuser, aber häufig keine oder nur kleinere Geschäfte zur Versorgung für den kurz- und mittelfristigen Bedarf. Es fehlen zudem Schulen, Spiel- und Sportplätze, Freizeitanlagen etc., die insbesondere für Familien mit Kindern von wesentlicher Bedeutung sind. Zudem sind diese Gebiete gegenwärtig kaum über den öffentlichen Nahverkehr an die Stadt angebunden, so dass lange Pendelzeiten eingeplant werden müssen. Die Erreichbarkeit ist ohne eigenes Fahrzeug schwierig. Geschäftsleute haben berichtet, dass sie durch die Verlagerung ihrer Läden ihren ursprünglichen Kundenstamm verloren hätten und sich nach kurzer Zeit gezwungen sahen, ihre neue Dependance aufgrund zu geringer Nachfrage wieder zu schließen.

Die meisten Arbeiterwohngebiete, in denen überwiegend alleinstehende, einkommensschwache männliche Arbeitsmigranten auf meist engem Raum ihr Dasein fristen, liegen außerhalb der äußeren Ringstraße (F-Ring Road).⁹ Im Jahr 2010 wurde ein Gesetz erlassen, das Arbeitsmigranten unterer sozialer Schichten («blue collar worker») aus bestimmten Teilen der Stadt ausschließt und besagt, dass sie nur außerhalb der so genannten «Family Zones» leben dürfen – die nach Einteilung der Municipality effektiv aber fast das gesamte Gebiet innerhalb der F-Ring Road umfassen. Die gesetzlich forcierte Segregation führt für viele Arbeitsmigranten zu einer Vergrößerung der Distanzen zwischen Wohn- Arbeits- und Versorgungsstätten, wodurch sich ihre Mobilitätskosten stark erhöhen. Es kommt zum Verlust von persönlichen Netzwerken und damit zu einer zunehmenden Vereinsamung und erzwungenem Rückzug. Auch bleibt ihnen der Zugang zu vielen öffentlichen (z.B. Corniche, Aspire Park), halböffentlichen



Oman, Muscat, Einkaufsquartier Al-Mouj

(z.B. Suq Waqif) und privaten Räumen (z.B. Einkaufszentren) häufig verwehrt,¹⁰ was eine zusätzliche empfindliche Einschränkung der Bewegungsfreiheit bedeutet. Die öffentliche Abweisung durch Sicherheitspersonal verstärkt zudem die Negativwahrnehmung der Arbeitsmigranten bzw. stigmatisiert sie als «Kriminelle».

Vertreter der Stadtentwicklungsplanung spielen diese individuellen Schicksale herunter und weisen darauf hin, dass solche Entwicklungen normal in einer wachsenden Stadt seien und sich in Doha bereits in den vergangenen Jahrzehnten im Zuge des kontinuierlichen Stadtausbaus mehrfach wiederholt hätten; aufgrund des erwarteten dynamischen Wachstums sollen auch diese Viertel mittel- bis langfristig in das urbanisierte Gebiet integriert werden. Die hier geschilderten Entwicklungen im Kontext des Msheireb-Projekts stehen exemplarisch für andere städtebauliche Großbauprojekte in Städten der arabischen Golfregion, die ähnliche Eindringungs- und Verdrängungsprozesse erfahren haben.

Modifizierung der Stadt als Dauerzustand

In den arabischen Golfstaaten vollziehen sich im Rahmen einer neoliberalen Stadtentwicklungsplanung Transformationsprozesse, die neue gesellschaftliche Räume entstehen lassen und historisch gewachsene Interaktionsräume verändern oder gar eliminieren. Die Funktion der Stadt als sozialer Lebensraum der Menschen wird den ökonomischen Interessen von Akteuren aus Politik und Wirtschaft untergeordnet, die die Städte in einem globalen Wettbewerb um Investitionen und Aufmerksamkeit sehen. Dabei stehen ein prosperierender Immobiliensektor und eine extrovertierte Markenpolitik im Vordergrund.

An den Fallbeispielen aus Muscat und Doha wird deutlich, wie sehr eine ganzheitliche und kohärente Stadtplanung projektbasierten Raumnutzungskonzepten gewi-

chen ist, die mit negativen Konsequenzen für die gegenwärtig dort lebende Bevölkerung einhergeht. In einem profitorientierten Umfeld erfordern ständig wechselnde ökonomische Herausforderungen eine flexible urbane Planung, die jederzeit an die absehbaren, aber auch an nicht vorhersehbare Veränderungen angepasst werden kann. Die übergeordneten Pläne formulieren nur einen vagen Rahmen für städtebauliche Entwicklungen, konkretere Planungen (z.B. Flächennutzungspläne, Masterpläne) werden flexibel gehalten, sind ständigen Änderungen unterworfen oder werden erst gar nicht erarbeitet. Die bauliche Gestalt der Städte, ihre Funktionsräume sowie die urbane Infrastruktur befinden sich dadurch in dauerhaften Modifizierungsprozessen, die die Lebens- und Alltagswelten der Stadtbewohner vor zahlreiche Probleme und Herausforderungen stellen und ihre Aktionsräume fluktuieren lassen.

Eine derartig fragmentierte Stadtplanung folgt den Entscheidungen, die Akteure neuer Allianzen aus Politik und Wirtschaft treffen, sowie den Eigenlogiken der Stadtplaner, Architekten und externen Beratern. Dabei konzentrieren sich die wichtigsten neoliberalen Stadtentwicklungsstrategien auf Gewinnmaximierung aus Immobilienentwicklungen und auf die Erhöhung des Investitionsvolumens. Nicht die Bedürfnisse der Bevölkerung, sondern die Profitinteressen der Investoren sind ausschlaggebend für die Ausgestaltung der Projekte. Während im erdgasreichen Qatar staatliche Investoren die Entwicklung diktieren, dient im vergleichsweise rohstoffärmeren Oman die Stadtentwicklung als einer der wichtigsten Bausteine, um ausländische Direktinvestitionen anzuziehen. Die Immobiliengewinne fließen schließlich den wirtschaftlichen und politischen Eliten zu. Durch die einseitige Renditeorientierung trägt die Stadtentwicklung einen beträchtlichen Teil zu einer immer stärkeren ökonomischen Polarisierung der Gesellschaft bei und stärkt

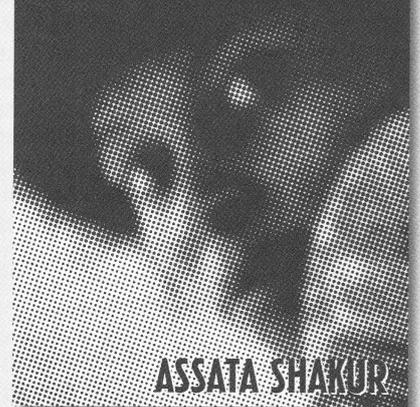
LAIKA VERLAG



NEUERSCHEINUNG!

ASSATA

EINE AUTOBIOGRAFIE



ASSATA SHAKUR

Assata Shakur

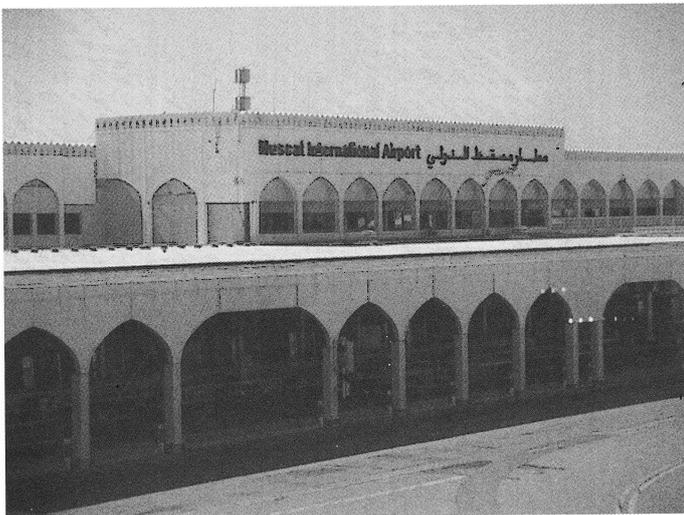
ASSATA. EINE AUTOBIOGRAFIE

360 Seiten / € 28 / ISBN 978-3-944233-78-9

Die Autobiografie der Black-Panther-Aktivistin Assata Shakur in neuer Übersetzung. »Sie spricht zu uns allen«, so Angela Davis in ihrem Vorwort, »und ihre Worte erinnern uns daran, dass, wie Walter Benjamin einst bemerkte, nur um der Hoffnungslosen willen uns die Hoffnung gegeben ist.«

Erhältlich unter shop.laika-verlag.de oder im lokalen Buchhandel

WWW.LAIKA-VERLAG.DE



Oman, Muscat



zugleich die Macht der autokratischen Regierungssysteme. Besondere Beachtung finden häufig von Stararchitekten entworfene städtebauliche Großprojekte (Large-Scale-Urban-Development-Projects), die als so genannte Landmarken oder Flaggschiffe dienen und den Städten ein positives Image verleihen sollen. Der Versuch, durch sie den Wiedererkennungsgrad einer Stadt zu steigern, dient vornehmlich dem Ziel, die Stadt durch ein geschicktes Marketing im lokalen, regionalen oder internationalen Wettbewerb zu positionieren. Großprojekte wie Msheireb oder Port Sultan Qaboos sind der Versuch eine konzeptionellen und architektonischen Einzigartigkeit und damit eine Unverwechselbarkeit der Stadt zu erzeugen. Faktisch ähneln sie jedoch zum Verwechseln anderen städtebaulichen Entwicklungen rund um den Globus. Der Grund hierfür ist bei den internationalen tätigen Beratungs- und Architekturfirmen zu suchen, die ihre immer gleichen Konzepte weltweit umsetzen und sie lediglich an die lokalen Gegebenheiten anpassen und modifizieren. Gleichzeitig dient der zunehmend festivalisierte städtische Raum¹¹ als Bühne für von oben gesteuerte Events, Ausstellungen, Festivitäten und Marketing-Repräsentationen. Das so genannte «Branding» der Städte ist daher ein zentrales Instrument bei der Neugestaltung Dohas und Muscats. Neben dem Werben um Aufmerksamkeit, Investitionen, Touristen und hochqualifizierte Arbeitskräfte haben diese spektakulären städtebaulichen Projekte, die meist in den attraktivsten und zentralen städtischen Lagen errichtet werden, das Ziel, nationale Stärke zu repräsentieren. Dies soll die einheimische Bevölkerung beeindrucken, die nationale Einheit stärken sowie die Machtposition der Herrscherhäuser sichern. Al Mouj Muscat und Msheireb in Doha zeigen die Folgen einer Vernachlässigung sozialer urbaner Planung und gesamtstädtischer Nutzungs- und Entwicklungspläne. Die Projekte schaffen Räume, die auf-

grund ihres Nutzungsangebots gezielt ausschließlich elitären Teilen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden und bisher ansässige einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen verdrängen. Wirtschaftlich Schwache werden ausgeschlossen und dauerhaft in andere Teile der Stadt verdrängt. Dies führt zu einer anwachsenden sozialräumlichen Segregation der Bevölkerung, die durch die Schaffung und Überwachung halbprivatisierter öffentlicher Räume noch verstärkt wirkt. Besonders betroffen sind von diesen Entwicklungen ausländische Arbeitskräfte mit niedrigem Einkommen, die sich aufgrund der strengen gesetzlichen Regelungen nur für die Länge ihres Arbeitsvertrages in den GKR-Staaten aufhalten dürfen und denen dementsprechend in der Stadtentwicklungsplanung kaum Beachtung geschenkt wird. Zudem führt in einigen Städten der Golfstaaten die Renovierung der historischen Siedlungskerne dazu, dass hier monofunktionale Event-Destinationen entstehen, die einen musealen Charakter aufweisen. Dies widerspricht jedoch dem ambitionierten Ziel, die Zentren repräsentativ und «authentisch» auszubauen. Die kommenden Jahre werden zeigen, ob die hehren Ziele der Entscheidungsträger erreicht werden können oder sich aufgrund der einseitigen Fokussierung der Stadtplanung auf ökonomische und repräsentative Aspekte nicht eine Eigendynamik entwickelt, die die aufgezeigten sozialräumlichen Gegensätze und die Segregation der Wohngebiete noch verstärken werden.

- 1 Vgl. Nadine Scharfenort (2009): Urbane Visionen am Arabischen Golf. Die «Post-Oil-Cities» Abu Dhabi, Dubai und Sharjah. Frankfurt/New York, Campus.
- 2 Siehe u.a. Rami Farouk Daher (2013): Neoliberal Urban Transformation in the Arab City: Metanarratives, Urban Disparities and the Emergence of Consumerist Utopias and Geographies of Inequalities in Amman. In: EUE Environnement Urbain/Urban Environment 7: 99-115; Christopher Parker (2008): Reorienting Amman: Neoliberalism and the Iconography of the Local. In: Journal of the International Association for the Study of Traditional Environments 10 (1): 29-30.
- 3 Siehe u.a. Ahmed Kanna (Hrsg.) (2008): The Superlative City: Dubai and the Urban Condition in the Early Twenty-First Century. Cambridge, Harvard University Press; Marc Lavergne (2007): Global City, Tribal Citizen-ship: Dubai's Paradox. In: Barbara Drieskens, Franck Mermier und Heiko Wimmen (Hrsg.): Cities of the South: Citizen-ship and Exclusion in the 21st Century. Beirut, Saqi Books: 136-54.
- 4 Fred Scholz (1990): Muscat. Sultanat Oman. Geographische Skizze einer einmaligen arabischen Stadt. Berlin, Das Arabische Buch: 38f.
- 5 Ibrahim Jaidah und Malika Bourennane (2009): The History of Qatari Architecture. Mailand, Skira.
- 6 Khaled Adham (2008): Rediscovering the Island: Doha's Urbanity from Pearls to Spectacle. In: Yasser Elish-eshtawy (Hrsg.): The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development. London, Routledge: 223.
- 7 Rosanna Law und Kevin Underwood (2012): Msheireb Heart of Doha: An Alternative Approach to Urbanism in the Gulf Region. In: International Journal of Islamic Architecture. 1 (1): 131-147.
- 8 Ausländische Staatsbürger dürfen per Gesetz in Qatar kein Eigentum erwerben. Eine Änderung des Gesetzes erfolgte 2004 und gestattet ausländischen Staatsbürgern einen Immobilienkauf (freehold ownership) in ausgewählten städtebaulichen Großprojekten. Zu diesen zählen The Pearl-Qatar, West Bay Lagoon und Al Khor Resort Project, nicht jedoch Msheireb.
- 9 Doha ist- ähnlich wie Kuwait-City - in einem Ringstraßensystem aufgebaut, das den Verkehr über Expressways, die zugleich Wohngebiete voneinander abgrenzen, um das Stadtzentrum führt.
- 10 Insbesondere am Wochenende überwacht Sicherheitspersonal die Zugänge zur Corniche, zu öffentlichen Grünflächen, zum Suq Waqif und zu anderen Räumen zur Freizeitgestaltung. Männer, die sich offensichtlich nicht in Begleitung von Familie befinden, wird der Zugang häufig verwehrt.
- 11 Vgl. Hartmut Häußermann und Walter Siebel (Hrsg.) (1993): Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte. Opladen. Leviathan Sonderhefte 13