

Dubai: Stadt der Attraktionen. „Image“-Bildung in Architektur und Stadtplanung

Prof. Dr. Steffen Krämer

Institut für Kunstgeschichte, Universität München, Winkelmann Akademie für Kunstgeschichte München, E-Mail: s.kraemer@winkelmann-akademie.de

Abstract

Since the last two decades the city of Dubai permanently comes under fire of international criticism. But the objections mostly refer to political or social defects, and not to the specific urban shape of the city. However, architecture and new urbanism of Dubai show a whole string of innovative formal principles, which can be used for international town planning in future. „Image“ is the basic concept to create not only iconic buildings, but new spatial structures, dominated by architectural prospects, axial perspectives or dramatic configurations. Instead of the old grid system in modern town planning new districts of Dubai show remarkable compositions in different clusters of skyscrapers. For that reason „Learning from Dubai“ can be a useful strategy in contemporary urbanism.

Keywords: Dubai, New Urbanism, Town Planning, Contemporary Architecture, Iconic Building

Manuscript received 17 September 2014, revised 30 September 2014, accepted XX Month 2014.

Copyright note: This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original work is properly cited.

I

Keine andere Stadt der Welt wird in ihrer urbanen Planung und Gestalt derart scharf kritisiert wie Dubai. Seit den späten 1990er Jahren ist die Stadt ins Kreuzfeuer der internationalen Kritik geraten, und es vergeht kaum ein Monat, in dem nicht ein Artikel in Fach- oder Populärzeitschriften mit einem vernichtenden Urteil über die arabische Stadt am Persischen Golf erscheint. Dabei bedienen sich die Autoren häufig bekannter Slogans, um ihre Kritik wortgewaltig zu untermauern. Sprechen die einen vom „Xanadu, Übermorgenland“ und vom „Babel des 21. Jahrhunderts“, so bezeichnen die anderen die Stadt als „Truman Show“, als „Ort des Banalen und des Größenwahns“ oder einfach nur als „Architektur-spektakel, Architekturzoo“ und „Retortenstadt“.¹

¹ Zu den in der Literatur verwendeten Slogans siehe in Abfolge der genannten Bezeichnungen: Stanley Reed, *The New Middle East Oil Bonanza. Beyond the Dubai Ports deal: Where all those billions are going*, in: *Business Week*, 13. März 2006, 32-39, hier

Höhepunkt ist diesbezüglich der schon häufig zitierte Satz des bekannten amerikanischen Soziologen und Historikers Mike Davis als Endsequenz seines Artikels ‚Gier und Luxus in Dubai‘: „Dubai ist dort, wo Speer und Disney sich an den Küsten Arabiens begegnen.“²

34; Titus Arnu, *Im Übermorgenland*, in: *Süddeutsche Zeitung*, 11.2.16./17. Mai 2007, 11; Michael Schindhelm, *Mit dem Burj wird Dubai zum Babel unserer Zeit*, in: *Die Welt*, 4. Januar 2010, Internetpublikation, 1-6, hier 3; Michael Schindhelm, *Dubai Speed. Eine Erfahrung*, München 2010, 221; Bernhard Zand, *Tabula rasa der Moderne*, *Spiegel Special* 4. 2008, Internetpublikation, 8-15, hier 11; Roman Hollenstein, *Glitzernde Geschenkmaschine in der Wüste*, in: *Neue Zürcher Zeitung* 19. Dezember 2013, Internetpublikation, 1; Axel Tiedemann, *Architektur der Eitelkeiten: Gigantismus oder Nachhaltigkeit?*, in: *Hamburger Abendblatt*, 21. März 2011, Internetpublikation, 1-4, hier 2; Elisabeth Blum/Peter Neitzke, *Zur Einführung: Dubai, ein Zwischenbericht*, in: Elisabeth Blum/Peter Neitzke (Hg), *Dubai. Stadt aus dem Nichts*, Basel u.a. 2009, 8-16, hier 13.

² Mike Davis, *Gier und Luxus in Dubai. Die Glitzerstadt am Persischen Golf als Apotheose des Neoliberalismus*, in: *Lettre International* 75. 2006, 16-21, hier 21. Zu dieser Satzsequenz von

Hinter diesen Kritiken steckt nicht selten ein hohes Maß an westlichem Snobismus, der architektonische und urbanistische Entwicklungen meist unter dem Blickwinkel europäischer Stadtgeschichte betrachtet und dabei außer Acht lässt, dass eine Wüstenstadt, die binnen weniger Jahrzehnte regelrecht aus dem Boden gestampft wurde, nach historischen Kriterien überhaupt nicht beurteilt werden kann. Auch entsteht mitunter der Eindruck, als haben manche Autoren die Stadt persönlich nicht besucht, sind es doch immer dieselben Einwände, die als Stereotypen wiederholt werden. In der Architekturgeschichte hat dieser ebenso distanzierte wie oberflächliche Blick von außen durchaus Tradition, schließlich formulierte Le Corbusier in seinem 1925 veröffentlichten ‚Städtebau‘ eine vernichtende Kritik an New York, obwohl seine erste persönliche Begegnung mit der Stadt erst zehn Jahre später erfolgte.³

Das teilweise apodiktische Urteil über Dubai mag in den Medien gebetsmühlenartig vorgetragen werden, dennoch bleiben die kritischen Inhalte gleichwohl bestehen.⁴ So ist zunächst von den prekären Lebens- und Wohnverhältnissen jener meist asiatischen Arbeiternomaden die Rede, die zu Hunderttausenden die Hochhäuser in Dubai errichten. Am anderen Ende der sozialen Skala stehen dagegen die ausländischen Fachleute – im Firmenjargon als *Expatriates* bezeichnet –, die nur temporär in der Stadt arbeiten und deshalb auch kein Interesse am sinnvollen Aufbau eines urbanen Gesellschaftslebens haben. Architektur und Stadtgestalt in Dubai werden in der Regel als optisch eindrucksvolles Sinnbild des Immobilienkapitals interpretiert, sozusagen als „Hülse der Finanztransaktionen“, bei denen es um nichts anderes als um kapitalistische Gewinnmaximierung geht.⁵ Stadtplanung reduziert sich damit

zum simplen „Investment-Urbanismus“.⁶ Und schließlich steht über allem die autoritäre Entscheidungsgewalt von Scheich Mohammed bin Rashid Al Maktoum, der mit absolutistischem Herrschergebarren seine persönliche Vision vom märchenhaften Glanz der neuen Wirtschafts- und Finanzmetropole am Persischen Golf zu realisieren versucht (Fig. 1).

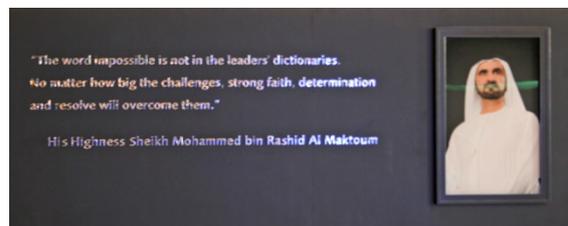


Figure 1. „The word impossible is not in the leaders' dictionaries.“ Scheich Mohammed bin Rashid Al Maktoum, Spruchband im Untergeschoss des Burj Khalifa, Dubai

All diese Kritiken sind in ihrer Kernaussage zweifellos zutreffend, nur haben sie mit der spezifischen Stadtgestalt und Architektur von Dubai größtenteils nichts zu tun. Das kommunale Baugeschehen wird demnach instrumentalisiert, um vorwiegend politische und soziale Missstände zur Sprache zu bringen. Zugleich dokumentieren die Kritiken aber auch den außerordentlich hohen Stellenwert, den man sowohl von offizieller als auch journalistischer Seite der architektonischen Entwicklung von Dubai einräumt, ist sie doch der wichtigste Bedeutungsträger für die Definition und Repräsentation dieser erstaunlich rasant wachsenden Großstadt.

Einwände, die sich primär auf die Architektur und Urbanität von Dubai beziehen, sind in der Literatur eher selten. So beanstandet man zu Recht die völlig antiquierte Verkehrsplanung, die sich an dem alten Leitbild der „autogerechten Stadt“ orientiert.⁷ Eher kurios erscheint dagegen die häufig formulierte Kritik an den hypertrophen Größendimensionen in der Architektur von Dubai, die in den Höhenrekorden der kommunalen Hochhausprojekte kulminie-

Davis siehe etwa Rem Koolhaas, *Last Chance?*, in: Al Manakh. Dubai Guide. Moutamarat, International Design Forum Dubai, Amsterdam 2007, 7.

³ Le Corbusier: *Städtebau*, Stuttgart 1979, 41, 150 (Erstausgabe Paris 1925). Zu Corbusiers Besuch in New York siehe auch Rem Koolhaas, *Delirious New York*. Ein retroaktives Manifest für Manhattan, 251-302 (Erstausgabe New York 1978).

⁴ Zu diesen nun folgenden kritischen Inhalten, die von der internationalen Fachpresse in Bezug auf Dubai kontinuierlich vorgebracht werden, siehe etwa Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 11f., 14, 27f., 168f., 188-201; Schindhelm, München (wie Anm. 1), 18, 44f., 103, 174, 189.

⁵ Zum Begriff „Hülse der Finanztransaktionen“ siehe Lucia Tozzi, *Willkommen in der Immobilienwüste!*, in: Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 226f., hier 226.

⁶ Zum Begriff „Investment-Urbanismus“ siehe Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 13.

⁷ Man entwickelt eine Idee, produziert Bilder und startet das Marketing. Ein Gespräch mit den Architekten Dominic Wanders und Hannes Werner von Wanders Werner Falasi Consulting Architects, Dubai, in: Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 157-181, hier 161.

ren.⁸ Spätestens seit der Jahrtausendwende ist wieder jenes seit den 1920er Jahren bekannte Hochhausfieber entfacht, bei dem es nunmehr um den global ausgetragenen Kampf mit architektonischen Rekordprojekten geht.⁹ Gleichgültig, auf welchem Kontinent man sich befindet; gegenwärtig rivalisieren viele Städte im internationalen Wettbewerb der höchsten Wolkenkratzer. Und dabei geht es nicht nur um Städte im Nahen und Fernen Osten. Auch Moskau und London haben noch vor kurzer Zeit um den Titel des höchsten Hochhauses in Europa miteinander konkurriert. Wenn sich also mit dem knapp 830 Meter hohen Burj Khalifa das welthöchste Hochhaus derzeit in Dubai befindet, so dürfte es sich vor dem Hintergrund der stets wachsenden Rekordprojekte im internationalen Hochhausbau nur um einen zeitlich begrenzten Triumph handeln. Andererseits verdeutlicht diese globale Höhengsucht den harten internationalen Wettstreit zwischen den Metropolen, die mittels architektonischer Großprojekte miteinander rivalisieren, gelten doch Hochhäuser schon seit jeher als sichtbare Garanten für den urbanen wirtschaftlichen Erfolg. Im Grunde zeichnet sich darin jene von Rem Koolhaas bereits 1994 beschriebene „Bigness“ in der zeitgenössischen Architektur ab, die sich jenseits moralischer Wertvorstellungen artikuliert.¹⁰ Wenn also in den Medien die architektonischen Größendimensionen und Höhenrekorde in Dubai kritisiert werden, dann zielt man auf ein allgemeines Phänomen, das aktuell die ganze Welt umspannt.

Weit ernsthafte sind allerdings die Einwände, die sich auf die Möglichkeiten alternativer Wahrnehmungen von architektonischen Objekten oder urbanen Texturen in Dubai beziehen.¹¹ Konkret handelt es sich hierbei um den Perspektivwechsel

von Nah- und Fernsicht in der Stadt. Betrachtet man die künstliche Inselgruppe der Palm Jumeirah in Dubai aus der Vogelperspektive, so überzeugt sie als eine ebenso harmonische wie bildhafte Gesamtkomposition (Fig. 2). Nähert man sich der Inselgruppe hingegen mit dem Boot, dann sieht man lediglich das dicht bebaute Konglomerat standardisierter Villenbauten mit einigen Großgebäuden dazwischen (Fig. 3).



Figure 2. Dubai, Inselgruppe der Palm Jumeirah, Blick aus der Vogelperspektive



Figure 3. Dubai, Inselgruppe der Palm Jumeirah, Blick vom Meer

In der Literatur spricht man diesbezüglich vom bloßen „Schein der Stadt“, die in „Wüstenimplantate, semiurbane Fragmente“ oder in reine „Funktionszonen“ zerfällt.¹² Bestätigt wird diese Sichtweise durch die offiziellen, in Dubai vielerorts erhältlichen Architekturführer, die in präzisen Hochglanzaufnahmen die Stadt in der Regel aus der Vogelperspektive zeigen.¹³ Ohne Zweifel verbirgt sich dahinter das Fehlen eines übergeordneten Gesamtplanes für die Stadt, der alle Entwicklungen im urbanen Kontext koordiniert und der zumindest bis 2009 offiziell noch nicht vorlag.¹⁴ Doch sollte man hierbei berücksichtigen, dass die Metropole erst ab den 1990er Jahren auf einem zuvor weitgehend unbebauten

⁸ Siehe dazu etwa Davis, Berlin (wie Anm. 2), 16f.; Erich Follath/Bernhard Zand, Vereinigte Arabische Emirate: Gipfel des Größenwahns, in: Spiegel Online Wirtschaft 51. 2009, Internetpublikation, 1-4; Britta Nagel, Der absurde Turmbau von Dubai, in: Die Welt 3. Januar 2010, Internetpublikation, 1-6.

⁹ Zu den gegenwärtigen Höhenrekorden im internationalen Hochhausbau siehe etwa Andres Lepik, Wolkenkratzer, München u.a. 2005, 4-26; Christina Gräwe/Peter Cachola Schmal (Hg.), High Society. Aktuelle Hochhausarchitektur und der Internationale Hochhaus Preis 2006, Auss. Kat., Deutsches Architekturmuseum Frankfurt/M., Berlin 2006, 12, 56, 66.

¹⁰ Rem Koolhaas, Bigness or the problem of Large, in: O.M.A., Rem Koolhaas/Bruce Mau, S, M, L, XL, Rotterdam 1995, 495-516, hier 501f.

¹¹ Siehe dazu Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 9f.

¹² Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 10.

¹³ Siehe etwa Dubai. A Day above the City, Dubai 2013.

¹⁴ Zum Fehlen eines urbanen Gesamtplanes siehe Man entwickelt eine Idee, Basel (wie Anm. 7), 160. Zu den fehlenden städtebaulichen Richtlinien siehe auch Oscar Eugenio Bellini und Laura Daglio, Architektur ohne Grenzen. Die visionären Bauten der Vereinigten Arabischen Emirate, Wiesbaden 2008, 14.

Wüstenareal im sog. *Dubai Speed* binnen kürzester Zeit errichtet wurde und trotz weltweiter Finanzkrise 2008 auch in Zukunft noch weiter wächst. „Built from nothingness“ ist folglich eine außerordentlich schwierige Prämisse für eine übergeordnete Stadtplanung, vor allem angesichts des gigantischen Baubooms in Dubai, bei dem bis 2008 etwa vier Millionen Quadratmeter Baugrund überbaut werden sollten, wofür ein Viertel aller Baukräne der Welt eingesetzt wurde.¹⁵

Aufgrund des rapiden Wachstums in den letzten beiden Jahrzehnten ist der Status quo in Dubais Stadtplanung nur eine Frage des Übergangs, so dass manche kritische Positionen schnell obsolet werden. Deshalb stellt sich die grundsätzliche Frage, welche der genannten Einwände tatsächlich Bestand haben. Wie bereits erwähnt, werden Stadtgestalt und Architektur in Dubai häufig nach europäischen Maßstäben bewertet. Hiermit verknüpft ist meist die Forderung, die neue Stadtplanung an die überlieferten Traditionen der alten Stadt anzubinden, wie man es gegenwärtig mit vielen Beispielen der „New Urbanity“ in Europa exemplarisch umsetzt.¹⁶ Die Bezirke Bur Dubai und Deira am Nord- bzw. Südufer des Dubai Creek – eines etwa 11 Kilometer langen Wasserarmes – gelten als historische Stadtteile in der Metropole.¹⁷ Doch wurden sie aufgrund des starken Wirtschaftswachstums ab Ende der 1960er Jahre in ihrer Bausubstanz grundlegend verändert. Die vormals eingeschossigen Gebäude wurden zu beiden Seiten des Dubai Creek durch mehrgeschossige Bauten ersetzt, während die im historischen Dubai vorherrschenden Windtürme nach und nach verschwanden. Von dem traditionellen Baugewebe hat sich in beiden Stadtteilen nur wenig erhalten, und

vor allem Deira bietet heute das Bild eines ebenso dicht und planlos bebauten wie anonymen Großstadtviertels (Fig. 4).



Figure 4. Dubai, Stadtteil Deira bei Nacht

Aktuelle urbane Bestrebungen, das traditionelle Bauen mit Windtürmen in Dubai wieder zu reaktivieren, sind wenig authentisch, wirken doch die neuen Anlagen mit Windturmhäusern – etwa das Bastakiya-Viertel in Bur Dubai oder das 5-Sterne-Strandresort Madinat Jumeirah – wie isolierte Touristenarchipele inmitten der geschäftigen Großstadt (Fig. 5).



Figure 5. Dubai, Bastakiya-Viertel, Straßenraum in der Windturmanlage

¹⁵ Zum englischen Zitat siehe George Katodrytis, *The Dubai Experiment*, in Al Manakh, Amsterdam (wie Anm. 2), 38-47, hier 42. Zu den genannten Daten siehe Schindhelm, München (wie Anm. 1), 242.

¹⁶ Zur „New Urbanity“ in Europa siehe etwa Annette Becker/Karen Jung/Peter Cachola Schmal (Hg.), *New Urbanity. Die europäische Stadt im 21. Jahrhundert*, Ausst. Kat., Deutsches Architekturmuseum Frankfurt/M., Salzburg u.a. 2008; Harald Bodenschatz/Ulrike Laible (Hg.), *Großstädte von morgen. Internationale Strategien des Stadumbaues*, Berlin 2008.

¹⁷ Zur Stadtgeschichte von Dubai und zu den historischen Stadtteilen siehe Heiko Schmid, *Dubai: der schnelle Aufstieg zur Wirtschaftsmetropole*, in: Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 56-72, hier 61f.; Natalie Al Shami/Sara Kassa, *The third Expat – A Walk through Deira*, in: Al Manakh, Amsterdam (wie Anm. 2), 298-303.

Auch wenn es viele westliche Kritiker nicht wahrhaben wollen; die Forderung nach Traditionsbezug ergibt in Dubai wenig Sinn, da die historische Stadtgestalt schon seit Langem vergangen ist und alle Bestrebungen diesbezüglich fast zwangsläufig zu architektonischen Kulissen führen. Wie absurd diese westliche Modellvorstellung letztlich ist, kann durch einen Vergleich veranschaulicht werden: Häufig wird Dubai im gleichen Atemzug mit einer zweiten berühmten Wüstenstadt genannt, und zwar mit Las Vegas.¹⁸ Und kein Kritiker würde jemals auf die Idee kommen, für diese moderne Geschäfts- und Vergnügungsstadt im US-Bundesstaat Nevada einen architektonischen oder urbanen Traditionsbezug zu fordern.

Überzeugender ist dagegen der kritische Verweis auf die bereits genannte räumliche Fragmentierung von Dubai, dessen urbane Gesamtgestalt in einzelne Bausektoren oder Funktionsbereiche zerfällt. Man kann dies zunächst mit dem städtebaulichen Leitprinzip der Zonierung in Verbindung bringen, wonach eine moderne Stadt – vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg – in einzelne funktional getrennte Zonen, wie Wohnen, Arbeiten und Erholung, unterteilt wurde. In der Tat bestehen mit Dubai Internet City, Dubai Media City, Dubai International Financial Center und anderen Bereichen verschiedene realisierte oder noch geplante Freihandelszonen in der Stadt, die sich architektonisch wie räumlich klar voneinander absetzen. Doch geht es hierbei weniger um eine großformatige Parzellierung der riesigen urbanen Bebauungsfläche anhand von neutralen Funktionszonen. Vielmehr steht eine andere städtebauliche Zielsetzung im Vordergrund.

„Everything points to consumption.“¹⁹ Dieser Satz von George Katodrytis verweist auf die gegenwärtig konsequent verfolgte Konsumstrategie in Dubais Stadtplanung, die neben anderen Faktoren auch auf den immer stärker werdenden Einfluss des internationalen Tourismus auf das kommunale Stadtgeschehen reagiert. Ein in der Regel nur kurze Zeit in Dubai verweilender Tourist will in dieser Metropole eine abwechslungsreiche und luxuriöse Atmosphäre außerhalb seines Alltags genießen, mit vielen Attraktionen und verschiedenen Themenbe-

reichen. Ähnliches gilt für die große Anzahl der ausländischen Expatriates, für die Dubai ebenfalls nur ein temporärer Aufenthaltsort ist. Ein Großteil der Menschen fordert also ein reiches Freizeitangebot mit Vergnügungsstätten, Freizonen und Nachtclubs, in denen – nicht gerade typisch für eine muslimische Stadt – auch Alkoholkonsum und Prostitution möglich sind. Überdurchschnittlich freundlich ist dementsprechend auch das Dienstleistungspersonal, das sich überwiegend aus Arbeitnehmern asiatischer Herkunft zusammensetzt. Und schließlich findet in Dubai eine Vielzahl von urbanen Events statt, die von täglichen Licht- und Wasserspielen bis zu preisreduzierten Einkaufswochen in den riesigen Shopping Malls reichen.

In Dubais Stadtplanung geht es also weniger um das städtebauliche Prinzip der Zonierung. Berücksichtigt man das eben Genannte, so will man auf dem großflächigen Bauareal einen gigantischen Themenpark errichten, dessen unterschiedliche Sektoren die urbanen Potentiale von Dubai, wie Handel, Wirtschaft, Hochtechnologie oder Tourismus, repräsentieren. Insofern liegt Mike Davis mit seiner provokanten Satzsequenz nicht falsch, als er in Bezug auf Dubai den Namen „Disney“ ins Spiel brachte.²⁰ Attraktionen, Freizeitangebote, Themenbereiche und das stets freundliche Personal gehören schon seit jeher zu den Hauptbestandteilen jener touristischen Erlebniswelten, die man gewöhnlich mit den verschiedenen Themenparks von Disneyland und Disney World verbindet (Fig. 6).²¹

Es mag zunächst irritierend klingen, aber der größte und teilweise noch im Bau befindliche Themenpark der Welt ist Dubai. Die in den Medien häufig kritisierte Atmosphäre von oberflächlichem Glanz, Luxus und Künstlichkeit in der Stadt entspricht jener Zielsetzung, die in Disney Parks entwickelt wurde und mit der eine „perfekte, paradiesische Traumwelt“ inszeniert werden soll.²² Und so ist

²⁰ Siehe Koolhaas, Amsterdam (wie Anm. 2), 7.

²¹ Zu den Disney-Themenparks und den genannten Hauptkennzeichen dieser touristischen Erlebniswelten siehe etwa Rainer Vollmar, Anaheim – Utopia Americana. Vom Weinland zum Walt Disney-Land. Eine Stadtbiographie, Stuttgart 1998, 117-150; Marika Zwidl, Themenparks als touristische Erlebniswelten unter besonderer Berücksichtigung von Disney-Themenparks, München 2010.

²² Siehe dazu etwa Arnu, München (wie Anm. 1), 11; Zum Begriff der „perfekten, paradiesischen Traumwelt“ siehe Zwidl, München (wie Anm. 21), 67.

¹⁸ Zum Vergleich zwischen Dubai und Las Vegas siehe etwa Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 8.

¹⁹ Katodrytis, Amsterdam (wie Anm. 15), 40.



es auch nicht weiter erstaunlich, dass man bei den rekonstruierten Windturmanlagen so wenig auf architektonische Authentizität achtet, schließlich sollen sie auf den Besucher wie eine märchenhafte Kulisse aus Tausendundeiner Nacht wirken (Fig. 7)



Figure 6. Paris, Disneyland, Gesamtplan des Themenparks



Figure 7. Dubai, 5-Sterne-Strandresort, Madinat Jumeirah, Außenanlage

Bereits 1965 veröffentlichte der Architekt Charles Moore, Hauptvertreter der nordamerikanischen Postmoderne, einen Artikel mit dem merkwürdigen Titel ‚You have to pay for the public life‘.²³ Darin forderte er, dass sich die Stadtplanung in den Vereinigten Staaten an dem Vergnügungspark von Dis-

²³ Charles Moore, You Have to Pay for the Public Life, 1965, in: Kevin Keim: You Have to Pay for the Public Life, Cambridge–Mass.–London 2001, 111-141.

neyland mit seinen außergewöhnlich hohen Außenraumqualitäten orientieren sollte. Nicht ahnen konnte er, dass sein Postulat etwa ein halbes Jahrhundert später in einer gewaltigen Metropole am Persischen Golf mit zwar veränderter Zielrichtung, aber dennoch konsequent umgesetzt wird. Dubai ist somit ein Musterbeispiel für die „Disneyfizierung“ im internationalen Städtebau.²⁴

Doch ist die Idee eines gewaltigen Themenparks nur eine Facette in der urbanen Stadtgestalt von Dubai. Weit wichtiger ist indessen ein Phänomen, das in der Literatur nur selten angesprochen wird und mit dem man das Feld der kritischen Positionen nun verlassen kann. Der im Titel gewählte „Image“-Begriff bildet hierfür die Voraussetzung, da man ihn in zwei Richtungen interpretieren kann. Zum einen verweist er auf den hohen Repräsentationsanspruch, der den Intentionen von Planern und Verantwortlichen zugrunde liegt, um einen offiziell positiven Gesamteindruck von der rasant sich verändernden Stadtgestalt zu erzeugen. Zum anderen geht es aber auch um den Bildbegriff, der in vielerlei Hinsicht die Grundlage von Architektur und Stadtplanung in Dubai darstellt. Dass die Stadt Möglichkeiten für alternative Wahrnehmungen bietet, wurde bereits erörtert.²⁵ Dass hierbei sowohl mit Bildern als auch Bildkompositionen gearbeitet wird, ist bislang noch nicht zur Sprache gekommen. Um zu verstehen, was dies konkret zu bedeuten hat, muss man sich mit der Theorie des Bildbegriffs im Städtebau kurz befassen.

Schon 1931 hat Siegfried Kracauer in einem Artikel zwischen „zwei Arten von Stadtbildern“ unterschieden: „den einen, die bewusst geformt sind, und den andern, die sich absichtslos ergeben. Jene entspringen dem künstlerischen Willen, der sich in Plätzen, Durchblicken, Gebäudegruppen und perspektivischen Effekten verwirklicht [...]. Diese dagegen entstehen, ohne vorher geplant worden zu sein.“ Und weiter: „Die Erkenntnis der Städte ist an die Entzifferung ihrer traumhaft hingesagten Bilder geknüpft.“²⁶

²⁴ Zum Begriff der „Disneyfizierung“ siehe Zwidl, München (wie Anm. 21), 73.

²⁵ Siehe dazu Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 9f.

²⁶ Siegfried Kracauer, Aus dem Fenster gesehen, 1931, in: ders., Straßen in Berlin und anderswo, Frankfurt/M. 2009, 53-55, hier 53, 55.

Wissenschaftlich untersucht wurde ‚Das Bild der Stadt‘ in der gleichnamigen, 1960 erstmals publizierten Schrift von Kevin Lynch.²⁷ Anhand der Kriterien von ‚Einprägsamkeit, Lesbarkeit‘ und ‚Vorstellbarkeit‘ hat er die optisch erfassbaren Formen von Städten analysiert, die dann befriedigen, wenn sie ‚ein durchgehend starkes Image aufweisen.‘²⁸ Die ‚Bildhaftigkeit der Stadt‘ ist für Lynch ausschlaggebend, und ein städtebaulicher Entwurf sollte auf dem ‚visuellen Plan der Stadt‘ basieren, dessen Ziel die ‚Festigung des Vorstellungsbildes‘ ist.²⁹

Stadt wird von Kracauer und Lynch demnach als ein Gestaltphänomen interpretiert, in dem Bilder – seien sie nun architektonischer, räumlicher oder perspektivischer Natur – die Wahrnehmung des Menschen bestimmen. Je höher der Grad der Imagebildung in einer Stadt ist, umso besser können sich die Menschen die urbanen Strukturen vorstellen, einprägen, sie lesen oder sie im Sinne Kracaers entziffern. Mitunter wird dieser visuelle Aspekt in der internationalen Stadtplanung der Gegenwart als wichtiger Wertmaßstab erkannt, etwa wenn Elisabeth Merk davon spricht, dass ‚Asien, China und Indien, aber auch Russland [...] mit starken Bildern‘ arbeiten.³⁰ Und selbst in Dubai hat man diese Imagebildung schon entdeckt, wie folgende Sequenz von George Katodrytis dokumentiert: ‚This is the city of transmitted imagery.‘³¹ Nun stellt sich aber die entscheidende Frage, wie sich die ‚Bildhaftigkeit der Stadt‘ in Dubai konkret auswirkt.³² Für den Bereich der urbanen Architektur ist diese Frage relativ problemlos zu beantworten.

²⁷ Kevin Lynch, *Das Bild der Stadt*, Gütersloh u.a. 1968 (Erstausgabe Cambridge–Mass. 1960).

²⁸ Lynch, Gütersloh (wie Anm. 27), 5, 7, 112. Zum ‚Image‘-Begriff siehe auch 104-106.

²⁹ Lynch, Gütersloh (wie Anm. 27), 131, 137.

³⁰ Elisabeth Merk, *Die Identität der Stadt: City Branding – Städtebau als Marketingstrategie?*, in: Becker/Jung/Cachola Schmal, Salzburg (wie Anm. 16), 64-72, hier 66.

³¹ Katodrytis, Amsterdam (wie Anm. 15), 43.

³² Zum Begriff der ‚Bildhaftigkeit der Stadt‘ siehe Lynch, Gütersloh (wie Anm. 27), 131.



Figure 8. Dubai, Burj al Arab, 1994-99, Außenansicht



Figure 9. Dubai, Burj Khalifa, 2004–10, Außenansicht

Der Burj al Arab und der Burj Khalifa sind die beiden markantesten Hochhäuser im urbanen Panorama Dubais (Fig. 8, 9). Obwohl ihre Außengestalt völlig unterschiedlich ist, weisen sie dennoch eine Gemeinsamkeit auf: Hat man sich beim Burj al Arab von einem aufgeblähten Segel inspirieren lassen, so erinnert der schlanke, sich nach oben verjüngende Umriss des Burj Khalifa an die Form einer Wüstenlilie. Die architektonische Gestaltung der beiden Hochhäuser orientiert sich demnach an Objekten, die im kollektiven Bildgedächtnis der arabischen Welt verankert sind. Damit handelt es sich um sog. „ikonische Zeichen“, die bereits 1969 von Jürgen Joedicke definiert wurden und die Charles Jencks in einer 2005 erschienenen Publikation als „Power of Enigma“ bezeichnet hat.³³ Auch komplexere architektonische Raumstrukturen, wie die bereits genannte Inselgruppe der Palm Jumeirah mit ihrer an einen vielteiligen Palmwedel erinnernden Gesamtgestalt (Fig. 2), weisen diese ikonische Bedeutung auf. Im Sinne von Kevin Lynchs Stadttheorie wird Dubais Architektur somit von starken „Images“ geprägt, die im urbanen Gewebe schon aufgrund ihrer enormen Höhenentwicklung oder räumlichen Ausdehnung dominieren.³⁴

In den letzten Jahren sind die architektonischen Ikonen vermehrt ins Kreuzfeuer der Kritik geraten.³⁵ Ihre einzigartige Signifikanz wird den spektakulären Signalbauten ebenso vorgeworfen wie ihr fehlender Bezug auf den lokalen Standort und die gewachsene Stadtstruktur. Zudem werden Bedenken geäußert, ob diese Stadtdominanten überhaupt eine identitätsstiftende Funktion in den urbanen Gesellschaften aufweisen. In europäischen Metropolen mit ihrer über Jahrhunderte gewachsenen Stadtgestalt mögen diese kritischen Einwände durchaus zutreffen. Schließlich sollte das historische Baugewebe den Maßstab für architektonische Eingriffe darstellen,

denn ein Großgebäude mit ikonischer Gestalt kann sich sehr schnell zu einem isolierten Bausolitär ohne Bezug auf den umgebenden Kontext entwickeln. In Dubai sieht die Sache allerdings anders aus.

Bevor die gewaltigen Hochhäuser, wie Burj al Arab und Burj Khalifa, errichtet wurden, existierte noch kein Stadtviertel in diesem Gebiet. Ein Großteil des Bauareals war nichts anderes als neutraler Wüstengrund mit riesigen Sandflächen bis zum westlichen Horizont. Der Entschluss, einen neuen Stadtbezirk durch einen ikonischen Großbau zu akzentuieren, war somit berechtigt. Zudem hat man bei der Außengestaltung darauf geachtet, eine Bildsprache zu verarbeiten, die mit den traditionellen Vorstellungen der arabischen Welt korrespondiert. Man hat also nicht den Fehler gemacht, architektonische Einheitslösungen zu wählen, die anstelle von Signifikanz nur mehr Bedeutungsarmut übermitteln. Ein Blick auf die berühmten sog. „XYZ-Buildings“ in der Sixth Avenue in Manhattan/New York aus den 1970er Jahren zeigt auf sinnfällige Weise, welches monotone Gesamtbild derart indifferent gestaltete Hochhäuser erzeugen (Fig. 10).



Figure 10. New York/Manhattan, XYZ-Buildings, 1970er Jahre

³³ Jürgen Joedicke, *Architektur im Umbruch. Geschichte-Entwicklung-Ausblick*, Stuttgart 1980, 189-191 (Erstausgabe Stuttgart 1969); Charles Jencks: *The Iconic Building. The Power of Enigma*, London 2005.

³⁴ Zu Lynchs Stadttheorie siehe Anm. 27-29.

³⁵ Siehe etwa Jürgen Tietz, *Gebaute Zeichen. Welche Bedeutung haben Architektur-Ikonen?*, in: *Neue Zürcher Zeitung* 31. Januar 2006, Internetpublikation, 1-3; Tiedemann, Hamburg (wie Anm. 1), 2; Robert Kaltenbrunner, *Das Vertraute über den Tag retten. Gibt es ein verbindliches Kulturerbe? Über Architektur als Vermächtnis und Inszenierung*, in: *Frankfurter Rundschau* 5. April 2013, 32.

Die Entscheidung, Großgebäude oder großflächige Raumstrukturen als Bildträger zu interpretieren, mag den zeitgemäßen Vorstellungen von einer „neuen Abstraktion“ oder „neuen Einfachheit“ in Architektur und Städtebau widersprechen.³⁶ Doch können sie als symbolische Bauformen ein derart starkes Image entwickeln, dass die gesamte Bautextur in einem neu geplanten Stadtteil aufgewertet wird.³⁷ In Dubai sind die genannten Hochhäuser zweifellos architektonische Markenzeichen, die dem arabischen Bildverständnis durchaus entsprechen. Und was wären manche europäischen Städte – wie Paris mit dem Eiffelturm, Moskau mit dem Kreml oder französische Städte mit den Kathedralen – ohne ihre ikonischen Zeichen? Die Frage, ob die signifikante Außengestalt des Burj al Arab und Burj Khalifa zur Identitätsbildung der städtischen Gesellschaft in Dubai beiträgt, ist schwer zu beantworten. Jedenfalls liegen hierin weit größere Potentiale als in monotonen Einheitslösungen (Fig. 10).

Doch darf diese Hinwendung zum Ikonischen nicht dazu führen, dass sich Dubais Stadtplanung nur auf die Konzeption spektakulärer Einzelbauten ausrichtet.³⁸ Betrachtet man die insgesamt 52 Kilometer lange Achse der Sheik Zayed Road, die als gewaltige Hauptschlagader die Stadt in Ost-West-Richtung durchläuft, dann ist dieser Einwand überaus berechtigt (Fig. 11).

Wie an einer scheinbar endlos verlaufenden Perlenkette reihen sich auf beiden Seiten der mehrspurigen Schnellstraße die Hochhäuser dicht aneinander. Ihre Außengestalt gleicht einem bunten Potpourri aus unterschiedlichen Stilen, Formen und optisch hervorgehobenen Details, wobei man keinerlei übergreifende Ordnung oder urbane Struktur erkennen kann. Im Westen Richtung Abu Dhabi verliert sich die Achse im Nirgendwo der Wüstenfläche, ohne einen räumlichen Übergang oder eine

architektonische Zäsur zu formulieren. Zu Recht hat die Forschung auf die Ähnlichkeit mit dem berühmten „Strip“ in Las Vegas verwiesen, der als Nationalstraße den Flughafen mit der Innenstadt verbindet und der durch Robert Venturis ‚Learning from Las Vegas‘ in die Architekturgeschichte eingegangen ist (Fig. 12).³⁹



Figure 11. Dubai, Sheik Zayed Road



Figure 12. Las Vegas, sog. „Strip“, Foto, ca. Ende der 1960er Jahre

Anstelle der bunten, mit Schriftzügen in Neonlicht versehenen Reklameschildern, die den Strip von Las Vegas in den 1960er und 70er Jahren auf beiden Seiten beherrschten, stehen an der Sheik Zayed Road in Dubai nunmehr die Hochhäuser, die ebenfalls eine verwirrende Vielfalt von Formen übermitteln. Der grundsätzliche Unterschied zwischen beiden Straßenachsen besteht in ihrer Randbebauung: Am Strip in Las Vegas sind die großen Ge-

³⁶ Zur „neuen Abstraktion“ siehe Heinrich Klotz, *Kunst im 20. Jahrhundert. Moderne – Postmoderne – Zweite Moderne*, München 1994, 153-161; zur „neuen Einfachheit“ siehe Vittorio Magnago Lampugnani, *Die Neue Einfachheit. Mutmaßungen über die Architektur der Jahrtausendwende*, in: Gert Kähler (Hg.), *Einfach schwierig. Eine deutsche Architekturdebatte. Ausgewählte Beiträge 1993–1995*, Braunschweig–Wiesbaden 1995, 20-27.

³⁷ Zur enormen Symbolkraft von Hochhäusern und ihrer öffentlichen Wirkung siehe etwa Lepik, München (wie Anm. 9), 5, 16, 24-26.

³⁸ Auf diese Gefahr hat bereits Schindhelm, München (wie Anm. 1), 204f., verwiesen.

³⁹ Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour, *Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt*, Braunschweig–Wiesbaden 1979 (Erstausgabe Cambridge–Mass. 1972). Zur Ähnlichkeit der Sheik Zayed Road in Dubai mit dem Strip in Las Vegas siehe etwa Blum/Neitzke, Basel (wie Anm. 1), 8.

bäude der Casinos, Hotels und Restaurants in dichter Reihung von der Straßenachse räumlich nach hinten versetzt, während die riesigen Reklameschilder als Zeichenträger am Straßenrand die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich lenken. An der Sheik Zayed Road in Dubai befinden sich hinter und mitunter auch zwischen den Hochhäusern ausgedehnte Restflächen, die zur Bebauung zwar bestimmt sind, aber als größtenteils leerer Baugrund derzeit immer noch brach liegen. Die Straßenachse mit ihren vielzähligen Hochhäusern entwickelt sich damit zu einer gewaltigen Randkulisse ohne rückwärtige Baustruktur, gewissermaßen zu einem *Potemkinschen Dorf*, das sich kilometerlang durch die Stadt zieht. Unter diesem Aspekt betrachtet kann man die Stadtplanung in Dubai nur als ein Desaster bezeichnen. Wenn über Jahre hinweg die Reihen, Gruppen und Cluster von Hochhäusern ohne städtebauliche Richtlinien oder einen übergeordneten Gesamtplan regelrecht aus dem Boden gestampft werden, dann führt die fehlende Koordination zwangsläufig zu verheerenden Auswirkungen im urbanen Kontext.⁴⁰

Aus diesen Fehlern scheint man in Dubai allerdings gelernt zu haben. Wie der Masterplan für die angrenzende Bebauungsfläche des Burj Khalifa dokumentiert, hat man das gewaltige Hochhaus in die scheinbar organisch gewachsene Raumstruktur einer künstlichen Wasser- und Uferlandschaft integriert (Fig. 13).

Verschiedene Wasserarme laufen konzentrisch auf das Hochhaus zu, wodurch mehrere Sichtachsen entstehen, die den in die Höhe strebenden Bausolitär als architektonischen Prospekt optisch hervorheben (Fig. 14). Diese Perspektivwirkung erinnert nicht nur an einen barocken Point de Vue, sondern verhindert auch, dass sich der Burj Khalifa im umgebenden Kontext isoliert. Als visueller Fixpunkt bündelt er die unterschiedlichen Blickachsen, und aus verschiedenen Ansichten zeigt sich jeweils eine andere Facette seiner dynamisch geschwungenen Außengestalt.

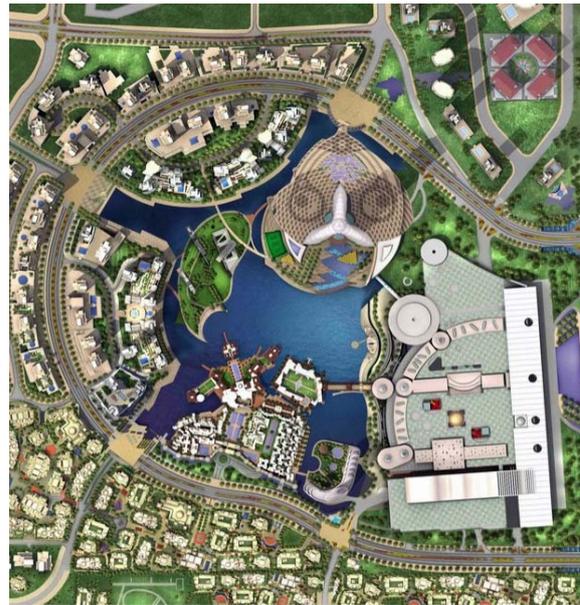


Figure 13. Dubai, Burj Khalifa, Masterplan der umgebenden Bebauungsfläche



Figure 14. Dubai, Burj Khalifa, Sichtachse

Die Vorstellung, dass Hochhäuser architektonische Prospekte in der Stadtgestalt ausbilden können, ist schon so alt wie die Entwicklung des Bautypus selbst. Man muss diesbezüglich nur auf berühmte Wolkenkratzer in New York, wie das Flatiron Building von 1902, das Rockefeller Center von 1940 oder das ehemalige PanAm und heutige MetLife Building von 1963, verweisen. Doch hat man diese Hochhäuser meist nur auf eine Ansicht konzipiert, während der Burj Khalifa wie ein architektonischer Rotationspunkt aus verschiedenen, konzentrisch angelegten Sichtachsen wahrnehmbar ist. Diese Art der Vielansichtigkeit eines Hochhauses ist im zeitgenössischen Städtebau eher die Ausnahme. Die rundplastische Wirkung wird dadurch gesteigert, und so erscheint der Burj Khalifa aus verschiedenen Ansichten wie eine gigantische Großskulptur.

⁴⁰ Siehe dazu Anm. 14.

Was in Dubais Architektur häufiger auftaucht, ist das Thema der Zwillingstürme.⁴¹ Spätestens seit Ludwig Mies van der Rohes Apartmenthäusern am Lake Shore Drive in Chicago von 1951 haben sich Doppeltürme im Hochhausbau weltweit etabliert. Ob man nun die 1996 fertiggestellten Petronas Towers im malaysischen Kuala Lumpur oder die noch im Bau befindlichen Twin Towers im chinesischen Guangzhou betrachtet; die Anordnung von zwei aufeinander bezogenen Hochhäusern hat im internationalen Städtebau derzeit Konjunktur. In Dubai ist dieses Thema zunächst nur in simplen Varianten durchgespielt worden, wie die einfache Verdoppelung von architektonischen Imitaten des New Yorker Chrysler Building belegt (Fig. 15).



Figure 15. Dubai, Zwillingstürme in der Nachfolge des New Yorker Chrysler Building

⁴¹ Zum Thema der Zwillingstürme im internationalen Hochhausbau siehe Christina Gräwe, Nimm Zwei! Zwillingstürme im Hochhausbau, in: Gräwe/Cachola Schmal, Berlin (wie Anm. 9), 78-85.

Doch zeigen die 2000 fertiggestellten Emirates Towers, welche Möglichkeiten in der architektonischen Gestaltung und räumlichen Zuordnung von Zwillingstürmen stecken (Fig. 16). Mit einer Spitze weisen die dreieckigen Grundrisse aufeinander, während die beiden Hochhäuser im oberen Abschluss formal miteinander korrespondieren. Dadurch entsteht ein Dialog, der sich in der jeweils leicht variierten Gestaltung der vierteiligen Geschossfolge fortsetzt. Zudem definiert der schmale Zwischenraum eine Sichtachse, die auf das berühmte World Trade Center zuläuft, das nach seiner Fertigstellung 1979 nicht nur das höchste Gebäude im Nahen Osten, sondern zugleich auch das erste Hochhaus in Dubai war. Die räumliche Anordnung der Emirates Towers reagiert damit auf eine wichtige, in der Geschichte Dubais verankerte Stadtdominante.



Figure 16. Dubai, Emirates Towers

Weit spektakulärer sind allerdings die räumlichen Kompositionen bei der Gruppen- oder Clusterbildung von Hochhäusern in Dubai. Traditionell wurden Hochhäuser seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts in streng linearer Abfolge hintereinander geordnet. Dies hing mit der Rasterstruktur des Stadtplanes zusammen, wie man sie im modernen Städtebau vor allem in den Vereinigten Staaten bevorzugte. Exemplarisch hierfür stehen die urbanen Zentren von New York oder Chicago (Fig. 10). Wurden Hochhäuser in Gruppen geplant, so blieb man dieser einfachen geometrischen Anordnung in der Regel verpflichtet. So hat Le Corbusier beim Stadtplan seiner Ville Radieuse von 1929–30 die vierzehn Hochhäuser als Kopf der urbanen Gesamtanlage im Schachbrettmuster angeordnet (Fig. 17).



Figure 17. Le Corbusier, Ville Radieuse, 1929–30, Ausschnitt des Gesamtplanes

Auch das 1940 fertiggestellte Rockefeller Center in New York basiert auf einer einfachen geometrischen Raumordnung, und lediglich durch Unterschiede in Ausrichtung und Höhendimension der einzelnen Hochhäuser entstehen Variationen im eng gestellten Gebäudeensemble (Fig. 18).

Wie beherrschend das Diktat der einfachen Rasterstruktur in der Verteilung von Hochhäusern immer noch ist, belegen Stadtentwürfe aus der jüngeren Zeit. So übermittelt der urbane Idealentwurf des Office for Metropolitan Architecture – kurz OMA genannt – von 1976 eine Auswahl prototypischer Leitbilder in der Baukunst des 20. Jahrhunderts (Fig. 19). Diese *City of the captive Globe* mag als architektonisches Gruppenporträt überaus

bemerkenswert sein; ihre räumliche Disposition entspricht allerdings einer simplen Parzellierung, wie man sie in jeder amerikanischen Großstadt antreffen kann.



Figure 18. New York, Rockefeller Center, Gebäudeensemble



Figure 19. Office for Metropolitan Architecture, City of the captive Globe, 1976

Noch monotoner ist hingegen das hoch verdichtete geometrische Muster in der virtuellen Stadtsimulation der holländischen Architektengruppe MVRDV von 1998, die als sog. *Metacity/Datatown* bezeichnet wird (Fig. 20). Lediglich in der Höhererstreckung kommt es zu einer Variation im standardisierten Bauvolumen. Kaum rigider hätte man die Doktrin des urbanen Rastersystems umsetzen können.

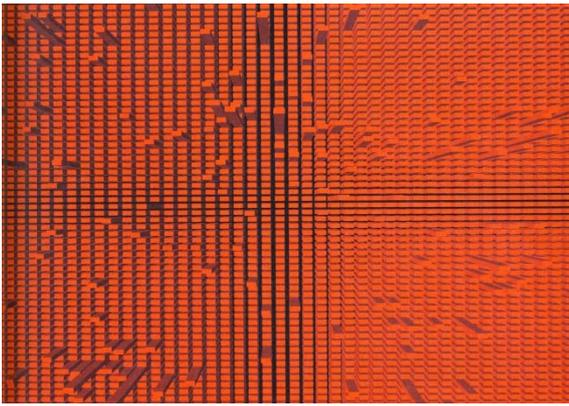


Figure 20. MVRDV, Metacity/Datatown, 1998

In der Stadtplanung von Dubai hat man sich in den letzten Jahren vom Diktat der urbanen Rasterstruktur weitgehend gelöst. Schon der Masterplan für die Randbebauung des Burj Khalifa hat gezeigt, dass anstelle einfacher Geometrien nunmehr organische Raumordnungen bevorzugt werden, die ein gewisses Wachstum im Bauprozess suggerieren sollen (Fig. 13). Noch deutlicher wird dies bei dem 2003 begonnenen und derzeit noch im Bau befindlichen Stadtteil Dubai Marina, der im Endausbau etwa 200 Hochhäuser umfassen soll (Fig. 21).



Figure 21. Dubai, Dubai Marina, Gesamtplan des Stadtteils

Kernstück des neuen Stadtteils ist ein nahezu vier Kilometer langer und künstlich angelegter Kanal, dessen geschwungene Uferzone mit ihrer dichten Folge von Einbuchtungen einen natürlichen Verlauf suggeriert. Bei der Planung des Straßennetzes hat man bewusst darauf verzichtet, die Gesamtfläche in gleichförmige Parzellen zu unterteilen. Geschwungene Straßenzüge korrespondieren mit dem Wasserkanal, und nur an wenigen Stellen wird die Straßenführung mit der Hauptachse der Sheik Zayed Road verbunden. Man hat also auf eine gewisse Autonomie des neuen Stadtteils im urbanen Gesamtverband geachtet. Statt der linearen Abfolge sind die Hochhäuser auf dem Bauareal organisch verteilt und zu Gruppen zusammengefügt, die sich an verschiedenen Gelenkstellen verdichten.

Von einer strengen Reglementierung im Sinne des geometrischen Rastersystems kann hier keinesfalls die Rede sein. Vielmehr hat man sich an Leitprinzipien des sog. *malerischen Städtebaus* orientiert, wie er seit Camillo Sittes ‚Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen‘ vom Ende des 19. Jahrhunderts bekannt ist.⁴² Auch hat man in Dubai Marina auf eine starke ‚Bildhaftigkeit‘ der Architektur im Sinne von Kevin Lynch geachtet, und zwar weniger in Bezug auf die formale Gestaltung der Hochhäuser, als vielmehr in ihrer räumlichen Verteilung.⁴³ Folgende Bildsequenz mag dies illustrieren (Fig. 22-25).



Figure 22. Dubai, Dubai Marina, Hochhausgruppe



Figure 23. Dubai, Dubai Marina, Hochhausgruppe

⁴² Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1899.

⁴³ Zu Lynchs Begriff der ‚Bildhaftigkeit‘ siehe Anm. 29.



Figure 24. Dubai, Dubai Marina, Hochhausgruppe



Figure 25. Dubai, Dubai Marina, Hochhausgruppe

Die architektonischen Prospekte, die sich durch die spezifische Verteilung der Hochhäuser ergeben, entsprechen Bildkompositionen, die auf unterschiedlichen Gestaltungsprinzipien beruhen. Zum einen geht es um die harmonische Zusammenstellung von mehreren Hochhäusern, bei der im Sinne einer Achsensymmetrie zwei Hauptgebäude von jeweils zwei Nebengebäuden flankiert werden (Fig. 22). In der Malerei spricht man diesbezüglich von Haupt- und Assistenz- bzw. Repoussoirfiguren. Bei anderen Gruppen wird dagegen ein räumlich zurückgesetztes Hochhaus von zwei Flankengebäuden optisch eingefasst, und es entsteht der Eindruck, als habe man einen architektonischen Bildrahmen für ein primär visuell erfahrbares Objekt erzeugen wollen (Fig. 23). Auch kann ein Hochhaus räumlich freigestellt werden, damit sich seine dynamische Außengestalt kraftvoll in den Himmel bewegt (Fig. 24). Und schließlich sind an den wichtigen Gelenk-

punkten des geschwungenen Kanalverlaufs einzelne Hochhäuser positioniert, auf die der Blick des Betrachters fokussiert wird (Fig. 25).

Dubai Marina ist demnach voller Stadtbilder, die mit der Gruppierung, Gewichtung und Akzentuierung von Hochhäusern künstlerisch hochwertige Raumdramaturgien erzeugen. Anstelle der einfachen Addition, wie man es von der Rasterstruktur moderner Großstädte gewohnt ist, geht es hier um das Prinzip der bildhaften Komposition. Erst unter diesem Aspekt wird verständlich, weshalb man in Bezug auf die Stadtplanung in Dubai von einer „pictorial seduction“ oder einer „map of iconic projects“ gesprochen hat.⁴⁴ Hier bahnt sich eine neue Form der urbanen Konfiguration an, die Hochhäuser nicht einfach nur auf neutralem Grund positioniert, sondern sie durch bildanalogue Gruppierung inszeniert. Wie innovativ dieser städtebauliche Ansatz ist, zeigt die Gegenüberstellung mit einer vergleichbaren Raumsituation in jener Großstadt, die als Geburtsstätte des modernen Hochhauses gilt.

Auch in Chicago wird das großräumige Kanalsystem des Chicago River im Zentrum von teilweise gewaltigen Wolkenkratzern gesäumt. Hierbei handelt es sich um das gesamte Spektrum der Hochhausentwicklung im 20. und frühen 21. Jahrhundert. Man braucht diesbezüglich nur den großen Kanal zu betrachten, der sich vom Michigansee in westlicher Richtung in die Innenstadt entwickelt (Fig. 26).

An seinen Rändern stehen berühmte Wolkenkratzer, wie das IBM Building von 1973 oder die Zwillingstürme der Marina City von 1964. Doch sind die Hochhäuser zu beiden Seiten wie an einer Perlenkette aufgereiht, was der einfachen Rasterstruktur des Stadtgrundrisses entspricht. Und auch die gewaltige Blickachse des Kanals erhält in der Fernsicht keinen architektonischen Prospekt, sondern verliert sich im Nirgendwo einer eher kleinteiligen Bautextur. Mit vergleichsweise geringem Aufwand könnte man diese Sichtachse mit einem Point de Vue ausstatten, wodurch sich eine künstlerisch hochwertige Raumdramaturgie ergibt. Doch scheint man in Chicago an der geometrischen Parzellierung der Bebauungsflächen beharrlich festzuhalten, ohne die neuen Möglichkeiten einer urbanen Konfiguration zu nutzen, wie sie in Dubai im neuen Stadtteil der Dubai Marina mustergültig vorgeführt wird.

⁴⁴ Siehe dazu Katodrytis, Amsterdam (wie Anm. 15), 38, 40.



Figure 26. Chicago, Kanal des Chicago River

Dass Gruppenkompositionen von Hochhäusern in den letzten Jahren immer mehr Beachtung im internationalen Städtebau erlangen, kann durch eine Reihe von Beispielen dokumentiert werden. So hat bereits 1993 Hans Kollhoff für den städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Neugestaltung des Berliner Alexanderplatzes einen Entwurf vorgelegt, der auf der annähernd symmetrischen Verteilung von insgesamt neun Hochhäusern basiert, die sich in zentrale Haupt- und flankierende Assistenzbauten unterteilen (Fig. 27). Diese Art der räumlichen Kompositionsweise findet sich auch im Stadtteil von Dubai Marina. Der grundsätzliche Unterschied besteht lediglich in der Tatsache, dass man in Dubai diese Art der Konfiguration in vielen Facetten verwirklicht hat, während sie in Berlin nur ein Entwurf auf dem Papier blieb.

Im Grunde definiert sich die Stadtplanung von Dubai durch das Wagnis, etwas zu realisieren, was vielerorts bislang nur angedacht wurde. Möglich wird dies vorwiegend durch den Status der Wüstenstadt, die über ein riesiges Arsenal von noch nicht bebauten Flächenressourcen verfügt. Man kann diese ungewöhnlich selbstbewusste Vorgehensweise als eine Art von Goldgräbermentalität interpretieren,

die in vielerlei Hinsicht ihre Absichten ohne größere Bedenken oder Skrupel umsetzt. Die zu Anfang genannten Kritiken in den Medien scheinen dies zu bestätigen. Damit steht Dubai aber in direkter Tradition mit anderen berühmten Großstädten, die in ihrer modernen Geschichte ein ähnlich rasantes und mitunter auch riskantes Wachstum aufweisen. Man muss diesbezüglich nur auf Chicago nach dem Brand von 1871 verweisen.

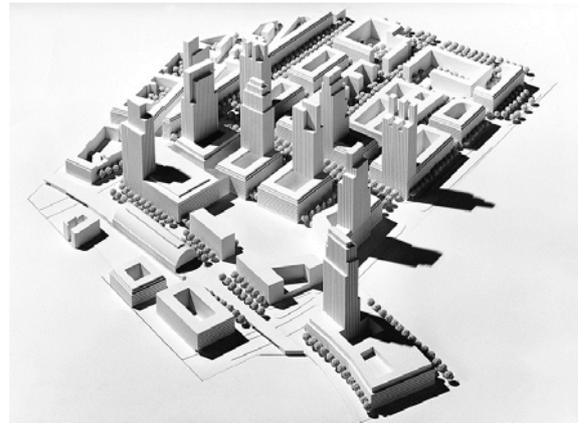


Figure 27. Hans Kollhoff, Entwurf für die Neugestaltung des Berliner Alexanderplatzes, 1993

Immer stärker entwickelt sich die Metropole am Persischen Golf zu einem Experimentierfeld für neue architektonische und urbanistische Ansätze, die schon aus dem Grunde regelrecht eingefordert werden, als man von offizieller Seite die Attraktivität der Stadt durch ebenso eindrucksvolle wie spektakuläre Gesten steigern will. Viele Kritiker wollen diesen innovativen Aspekt in Dubais gegenwärtiger Stadtgestalt noch nicht sehen und beharren lieber im gewohnten Denkmuster einer pauschalen Abwertung. Dennoch werden Stimmen laut, die diese Stadtplanung als „new blueprint for urbanism“ oder als „largest architectural experiment in progress“ mit „model potential“ interpretieren.⁴⁵

Experimente in Architektur und Stadtplanung müssen nicht zwangsläufig zu positiven Resultaten führen. Beispiele hierfür finden sich gerade in Dubai. Doch zeigt die Stadt ihr neues Image vor allem durch eine außergewöhnliche Form der urbanen Bildgestaltung, die sich auf formale Analogien, Konfigurationen oder Gruppenkompositionen beruft. Schon häufiger hat man sich in der Architekturtheorie ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit

⁴⁵ Zu den Zitaten siehe Al Manakh, Amsterdam (wie Anm. 2), 7, 38.

den vermeintlichen Niederungen einer trivialen Alltags-, Vergnügungs- oder Stadtarchitektur auseinandergesetzt, um neue Impulse für die urbanistische Entwicklung zu erhalten. Die Beschäftigung mit Disneyland oder Las Vegas kann dies bestätigen.⁴⁶ „Learning from Dubai“ mag eine zunächst irritierend klingende Paraphrase auf Venturis berühmten Slogan aus den frühen 1970er Jahren sein, die gegenwärtig noch wenig ernstgenommen wird.⁴⁷ Doch eröffnet die komplexe Stadtgestalt dieser arabischen Metropole viele Möglichkeiten, die man für den internationalen Städtebau in Zukunft durchaus nutzen kann. Jedenfalls wird sich kaum einer dem optischen Reiz dieser eindrucksvollen Stadtsilhouette am Persischen Golf entziehen können, „die sich dräuend über dem blauen Bodendunst der Wüste“ erhebt, wie es Hunter S. Thompson bereits in Bezug auf Las Vegas 1971 formuliert hat.⁴⁸

⁴⁶ Siehe dazu Anm. 23 und 39.

⁴⁷ Siehe dazu Anm. 39.

⁴⁸ Hunter S. Thompson, *Angst und Schrecken in Las Vegas. Eine wilde Reise in das Herz des Amerikanischen Traums*, München 2005, 33 (Erstausgabe New York 1971).

