



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Unternehmerische Stadtpolitik in Rio de Janeiro –  
untersucht am Beispiel des Hafenrevitalisierungsprojekts  
Porto Maravilha“

Verfasser

Sebastian Hilf

angestrebter akademischer Grad

Magister der Naturwissenschaften (Mag.rer.nat.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt  
Studienblatt

A 453

Studienrichtung lt.  
Studienblatt

Diplomstudium Theoret. / Angewandte Geographie

Betreuerin/Betreuer

Univ.-Prof. Dr. Martin Coy

## **Danksagung**

An dieser Stelle möchte ich mich bei den Menschen ganz herzlich bedanken, die mich bei der Erstellung dieser Diplomarbeit in unterschiedlicher Weise unterstützt haben. Ich danke insbesondere allen Interviewpartner\_innen und Freund\_innen in Rio, die sich die Zeit genommen haben, mich näher in den Kontext einzuführen. Des Weiteren möchte ich mich bei Prof. Dr. Martin Coy für die Bereitschaft bedanken, extern diese Diplomarbeit zu betreuen sowie für die hilfreichen Ratschläge und Anregungen, während der Ausarbeitungsphase dieser Arbeit.

Herzlichen Dank auch an Sascha, Anne, Raph, Ann, Luiza und vor allem Alice für die zahlreichen Diskussionen, Korrekturlesungen und Aufmunterungen. Vielen Dank auch meiner Mutter und meinem Vater sowie der ganzen Familie für die frühe Förderung meines Forschungsinteresses und die Unterstützung während des Studiums.

## Abkürzungsverzeichnis

BOPE	Batalhão de Operações Policiais Especiais
CBD	Central Business District
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
CMP	Central de Movimentos Populares
FDI	Foreign direct investment
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
IPTU	Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana
IOC	International Olympic Committee
ISS	Imposto Sobre Serviços
ITBI	Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PACS	Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul
PPP	Public Private Partnership
PUC	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
SMH	Secretaria Municipal de Habitação
UFF	Universidade Federal Fluminense
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UNO	United Nations Organization
UOP	Unidade de Ordem Pública
UPP	Unidade de Polícia Pacificadora
USP	Universidade de São Paulo

## Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung nach Hoyle (1989) und Bird (1971)</i>	45
<i>Abbildung 2: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 17. Jahrhunderts</i>	59
<i>Abbildung 3: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 18. Jahrhunderts</i>	60
<i>Abbildung 4: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 19. Jahrhunderts</i>	61
<i>Abbildung 5: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 20. Jahrhunderts</i>	66
<i>Abbildung 6: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 21. Jahrhunderts</i>	70
<i>Abbildung 7: Titelbild des Economist</i>	76
<i>Abbildung 8: Abriss der Favelas für die Olympischen Spiele</i>	76
<i>Abbildung 9: Einsatz des Militärs während der Erstürmung des Complexo do Alemão</i>	76
<i>Abbildung 10: Bürgermeister Paes präsentiert IOC-Präsident Rogge das Projekt</i>	77
<i>Abbildung 11: Projektentwurf des Porto Olímpico</i>	77
<i>Abbildung 12: Lageplan des Untersuchungsgebiets</i>	79
<i>Abbildung 13: Zonierung und Einzelprojekte der Hafenrevitalisierung Rio de Janeiro</i>	81
<i>Abbildung 14: Präsentation der blauen Mülltonen des Konsortiums Porto Novo</i>	86
<i>Abbildung 15: Situation der blauen Mülltonen des Konsortiums Porto Novo</i>	86
<i>Abbildung 16: Neue Bauhöhe in der Hafenzone</i>	88
<i>Abbildung 17: Besitzverhältnisse in der Hafenzone</i>	89
<i>Abbildung 18: Finanzierungsmodus des Projekts</i>	91
<i>Abbildung 19: Computeranimationen des Museo do Amanhã</i>	98
<i>Abbildung 20: Computeranimationen der zukünftigen Waterfront</i>	98
<i>Abbildung 21: Durch das SMH markiertes Wohnhaus auf dem Morro da Providência</i>	103
<i>Abbildung 22: Durch das SMH abgerissenes Wohnhaus auf dem Morro da Providência</i>	103
<i>Abbildung 23: Umsiedlung von Favelabewohner_innen und Obdachlosen der Hafenzone</i>	104
<i>Abbildung 24: Sem tetos vor einem soeben gewaltsam durch die Militärpolizei geräumten Gebäude im Zentrum Rio de Janeiros</i>	106
<i>Abbildung 25: Aufwertung und Verdrängung</i>	112
<i>Abbildung 26: Revitalisieren? Für wen? Exklusion!</i>	114

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	7
1.1. Fragestellung und Zielsetzung.....	8
1.2. Auswahl der Theorie.....	9
1.3. Methodische Herangehensweise.....	11
<b>2. Die Regulationstheorie</b> .....	15
2.1. Grundannahmen und zentrale Begrifflichkeiten.....	15
2.2. Potentiale und Kritik des Regulationsansatzes.....	17
2.3. Die Raumrelevanz des Regulationsansatzes.....	19
<b>3. Städte im Globalisierungsprozess – Die neoliberale Umstrukturierung des Urbanen</b> .....	21
3.1. Urbane Leitbilder im Wandel – von der fordistischen zur postfordistischen Stadt.....	21
3.1.1. Fordismus und Stadtentwicklung.....	22
3.1.2. Krise des Fordismus und neoliberaler Umbruch.....	24
3.2. Unternehmerische Stadtpolitik.....	27
3.2.1. Kommodifizierung und Privatisierung der Stadt – die Stadt als Ware.....	28
3.2.2. Stadtmarketing und Imageproduktion – die Stadt als Marke.....	31
3.2.3. Ökonomisierung der Stadtpolitik – die Stadt als Unternehmen.....	32
3.2.4. Ordnung und Sicherheit – territoriale Kontrollstrategien in der unternehmerischen Stadt .....	34
3.2.5. Aufwertung als sozialräumliches Leitbild der unternehmerischen Stadt.....	38
<b>4. Globale und lokale Transformationsprozesse an der Wasserkante</b> .....	41
4.1. Zentrale Begrifflichkeiten und Forschungsstand.....	41
4.2. Erklärungsansätze für den strukturellen Wandel an der Waterfront.....	43
4.3. Strukturen, Modelle und primäre Nutzungsformen der Neugestaltung der Waterfront.....	49
<b>5. Operationalisierung – von der Theorie zur Empirie</b> .....	56

<b>6. Die Hafenzone Rio de Janeiros im historischen Wandel.....</b>	<b>58</b>
6.1. Kolonial- und Imperialzeit.....	58
6.2. Die Reforma Passos und die Umstrukturierung Rio de Janeiros zur kapitalistischen Stadt...63	63
6.3. Aufschwung und Verfall der Hafenzone.....	65
6.4. Erste Revitalisierungsprojekte.....	68
<b>7. Porto Maravilha - der wunderbare Hafen.....</b>	<b>72</b>
7.1. Politökonomische Rahmenbedingungen des Projekts Porto Maravilha.....	72
7.1.1. Entwicklung und Strategien unternehmerischer Stadtpolitik in Brasilien und Rio de Janeiro.....	72
7.1.2. Großprojekte und Großereignisse – Rio de Janeiro in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs.....	75
7.2. Porto Maravilha – der wunderbare Hafen.....	78
7.2.1. Flexible Governancestrategien des Unternehmens Porto Maravilha.....	82
7.2.2. Privatisierungen und Kommodifizierung der Hafenzone.....	85
7.2.3. Imagestrategien der Marke Porto Maravilha.....	93
<b>8. Maravilha para quem? – der wunderbare Hafen, bloß für wen?.....</b>	<b>97</b>
8.1. Aufwertung und Verdrängung an der Wasserkante.....	97
8.1.1. Das Programm Novas Alternativas.....	100
8.1.2. Das Programm Morar Carioca.....	101
8.2. Im sicheren Hafen – territoriale Kontrollstrategien in der Hafenzone.....	105
8.3. Aufwertungsdynamiken und die (leisen) Stimmen des Widerstands.....	110
<b>9. Schlussbetrachtungen.....</b>	<b>116</b>
<b>10. Literaturverzeichnis.....</b>	<b>119</b>
Abstract.....	138

# 1. Einleitung

In den letzten Jahrzehnten haben ökonomische, politische und soziokulturelle Transformationsprozesse in vielen Städten zu tiefgreifenden funktionalen und räumlichen Umbrüchen geführt. Hinsichtlich des städtischen Regierens wird hierbei seitens kritischer Stadtforscher\_innen<sup>1</sup> ein Wandel von fordistischen zu postfordistischen Regulationsweisen konstatiert. Im Gegensatz zur früheren Verwaltung von nationalstaatlicher Politik auf lokaler Ebene, agieren kommunale Politiker\_innen demnach zunehmend wie Manager\_innen profitorientierter Unternehmen. Dabei zielt die sogenannte „unternehmerische Stadtpolitik“ (Harvey 1989) in erster Linie auf die Stimulierung privater Kapitalakkumulation und die Verbesserung des Images des „Standorts“. Hierzu wird in den letzten zwanzig Jahren auch vermehrt auf die Realisierung von Großereignissen und Großprojekten gesetzt (Häußermann/Siebel 1993).

In Hafenstädten stellen in diesem Zusammenhang sogenannte Konversionsprojekte auf ehemaligen Hafen- und Industriearealen eine beliebtes Mittel der Stadtentwicklung dar. Hiermit können einerseits brachliegende Flächen wieder in das Stadtgefüge reintegriert werden. Andererseits bietet die gezielte Aufwertung die Möglichkeit kapitalkräftige Investor\_innen und Besucher\_innen anzulocken und Alleinstellungsmerkmale zu schaffen, die den Bekanntheitsgrad der Städte steigern. Folglich gibt es mittlerweile weltweit zahlreiche Beispiele sogenannter Hafenrevitalisierungsprojekte. Auch wenn dabei durchaus unterschiedliche Rahmenbedingungen vorherrschen, erscheint die Umsetzung dieser funktionalen Umstrukturierungen oftmals nach den gleichen global austauschbaren Grundkonzepten und Formen abzulaufen (vgl. Borsdorf/Coy 2009). So werden hierbei neue urbane Landschaften konstruiert, die meist aus modernen Büroflächen, noblen Wohnquartieren und glitzernden Erlebnis- und Freizeitwelten bestehen. Bekannte Beispiele sind etwa der *Inner Harbor* in Baltimore, die Londoner *Docklands*, Hamburgs *HafenCity* oder der *Puerto Madero* in Buenos Aires. Mit dem *Porto Maravilha* (wunderbarer Hafen) reiht sich nun auch Rio de Janeiro in diese Liste ein. In der brasilianischen Metropole wurde eine potentielle Reurbanisierung der alten Hafenzonen bereits seit über 20 Jahren diskutiert, jedoch nie umgesetzt. Mit dem Zuschlag für die Austragung der Fußballweltmeisterschaft der Männer und die Option auf die Austragung der Olympischen Spiele, änderte sich dies, womit im Juni 2009 der Startschuss für das städtebauliche Großprojekt erfolgte.

---

<sup>1</sup> In der vorliegenden Diplomarbeit wird diese geschlechtergerechte Schreibweise verwendet, wobei in zusammengesetzten Wörtern darauf verzichtet wird. In Fällen in denen darüber hinaus von einer geschlechtergerechten Formulierung abgewichen wird, geschieht dies bewusst.

## 1.1. Fragestellung und Zielsetzung

Mit der vorliegenden Arbeit soll aus kritischer stadtgeographischer Perspektive ein weiterer Beitrag zur Analyse der gegenwärtigen urbanen Transformationsprozesse geleistet werden. Seitens der wissenschaftlichen Auseinandersetzung wurden sowohl die neuen Formen der Stadtgestaltung im Allgemeinen als auch das Phänomen der Konversionsprojekte an städtischen Wasserkanten im Speziellen bereits ausführlich diskutiert (siehe Kapitel 3.2., 4.1. und 4.2.). Allerdings dominieren hierbei (zumindest im deutschsprachigen Raum) vor allem Beispiele aus dem nordatlantischen Raum. Ferner werden soziale Aspekte von Hafenrevitalisierungsprojekten eher selten beleuchtet.

Daher soll im Zuge dieser Arbeit beispielhaft am *Porto Maravilha* untersucht werden, inwiefern das Projekt im Kontext einer unternehmerischen Stadtpolitik gedeutet werden kann. Dabei gilt es sowohl die globalen Entwicklungstendenzen zu erfassen, als auch die lokalspezifischen Besonderheiten zu berücksichtigen. Speziell vor dem Hintergrund der starken sozioökonomischen Ungleichheiten, die für Rio de Janeiro und andere brasilianische Metropolen charakteristisch sind, stellt sich ferner die Frage nach den sozialräumlichen Konsequenzen, die mit einem solchen Projekt verbunden sind. Somit lautet die zentrale Fragestellung: Welche Formen einer unternehmerischen Stadtpolitik kommen im Zuge der Realisierung des Projekts *Porto Maravilha* zu tragen und welche sozialräumlichen Auswirkungen materialisieren sich in diesem Zusammenhang im Raum. Um diese Fragen zu bearbeiten, sind weitere Fragestellungen relevant, die im Zuge der Arbeit diskutiert werden sollen:

- Welche strukturellen (und diskursiven) Bedingungen liegen dem Projekt auf lokaler und globaler Ebene zugrunde?
- Welche stadtpolitischen Leitbilder kommen im Kontext der Realisierung der Projekts *Porto Maravilha* zu tragen.
- Welche Interessen liegen dem Projekt zugrunde? Welche Akteur\_innen sind bei der Realisierung des Projekts beteiligt? Welche nicht?
- Wie wurde die Hafenzone gesellschaftlich produziert? Welche Raumrepräsentationen und Raumpraxen waren und sind dabei wirksam?
- Inwiefern tragen die sozialräumlichen Auswirkungen des Projekts zu einer Verstärkung bzw. Entschärfung der stark fragmentierten Lebenswelt Rio de Janeiros bei?

Vor dem Hintergrund dieser Fragen sowie den gemachten Vorüberlegungen auf Basis der entsprechenden Literatur, wurden folgende Annahmen gezogen, welche den Forschungsprozess konkretisierten und ebenfalls im Zuge der empirischen Analyse diskutiert werden sollen:

- Die Projektrealisierung ist im Kontext einer unternehmerischen Stadtpolitik zu sehen.

- Die unternehmerische Stadt ist zunehmend auf private Kapitalverwertungsinteressen ausgerichtet. Revitalisierungsprojekte in ehemaligen zentrumsnahen Hafengebieten stellen hierbei lukrative Investitionsmöglichkeiten für nationale und internationale Investor\_innen dar.
- Die Lösungsansätze und Modelle für die Neugestaltung der Waterfront weisen weltweit Parallelen auf.
- Durch die Realisierung von urbanen Großprojekten (wie Hafenrevitalisierungsprojekte oder die Austragung von sportlichen und kulturellen Megaevents) wird die Umsetzung bestimmter stadtpolitischer Interessen ermöglicht bzw. beschleunigt.
- Im Projekt *Porto Maravilha* kommt es zur Interessenüberschneidung von städtischen und ökonomischen Akteur\_innen (womit soziale und ökologische Belange in den Hintergrund treten).
- Das Projekt dient dazu das Image von Rio de Janeiro, welches unter anderem durch Kriminalität und Chaos geprägt ist, hin zu einer modernen, sauberen und fortschrittlichen *world class city* zu transformieren.
- Die erneuerte Innenstadt soll dabei Teil der „Insel des Reichtums“ werden. Die damit verbundenen Verdrängungsprozesse verstärken die bestehende sozialräumliche Fragmentierung und die Konflikte um Raum.

## **1.2. Auswahl der Theorie**

Für die Erklärungsansätze der urbanen Wandlungsprozesse der letzten Jahrzehnte werden als theoretische Basis der Arbeit Ansichten und Konzepte der kritisch-materialistischen Gesellschaftsforschung und politökonomischen Diskussionen herangezogen. Für die geographische Betrachtungsweise bedeutet dies, dass die Arbeit im Bereich der Kritischen Geographie zu verorten ist. Demnach wird im Folgenden, Raum in Anlehnung an die Theorie der Produktion des Raumes (Lefèbvre 1991) nicht als etwas Naturgegebenes gesehen, sondern als soziales Konstrukt, welches durch gesellschaftliche Praxis produziert und geformt wird und von Herrschaftsinteressen und asymmetrischen Machtverhältnissen durchzogen ist. Gemäß der kritisch-geographischen Betrachtungsweise ist Raum aber nicht nur als sozial produziertes Verhältnis zu denken, vielmehr drücken sich im Raum auch die sozialen Verhältnisse aus, womit auch die Gesellschaft an sich als räumlich organisiert zu sehen ist (vgl. Belina/Michel 2007; Harvey 2007; Soja 2007). Folglich ist der Raum, in seiner abstrakten sowie in seiner konkreten Form, auch stets Ausdruck der herrschenden Gesellschaftsverhältnisse. Innerhalb kapitalistischer Gesellschaften bedeutet dies,

dass sich in den räumlichen Strukturen sowohl die Interessen der Herrschenden als auch die inneren Widersprüche der kapitalistischen Produktionsweise widerspiegeln. Wenn Raum als soziales Verhältnis verstanden wird, wird somit deutlich, dass dessen Produktion auch stets von divergierenden Interessenkonflikten geprägt ist und folglich die Raumproduktion ein stets umkämpftes Gebiet darstellt (vgl. Belina/Michel 2007: 18). Raum ist folglich als dynamisches und heterogenes Konstrukt zu deuten, welches permanenten Wandlungsprozessen ausgesetzt ist. Dabei sieht Lefèbvre gemäß den gesellschaftlichen Machtverhältnissen den prägendsten Einfluss auf die Raumproduktion bei Kapital und Staat (ebd.).

Die Produktion des urbanen Raums, in dem unterschiedlichste Interessen auf engem Raum aufeinander treffen und sich die Widersprüche der kapitalistischen Produktionsweise am deutlichsten herauskristallisieren, ist maßgeblich von den tiefgreifenden sozio- und politökonomischen Veränderungen der letzten Jahrzehnte geprägt. Unter dem Einfluss des Neoliberalismus führten diese zu neuen Formen des städtischen Regierens und zu umfangreichen Neuordnungs- und Umverteilungsprozessen im städtischen Raum. Voraussetzung zum Verständnis dieser Stadtentwicklungsprozesse „ist eine angemessenen Würdigung ihrer ökonomischen Bedingungsfaktoren“ (Wood 2003: 139). Hinsichtlich der Deutung dieser Wandlungsprozesse, werden seitens der Wissenschaft unterschiedliche Erklärungsansätze diskutiert.

Zur Bearbeitung der Fragestellungen dieser Arbeit wurde mit dem Konzept der unternehmerischen Stadt eine Herangehensweise gewählt, welche auf einer regulationstheoretischen Betrachtungsweise basiert. Ausschlaggebend dafür war die Möglichkeit im Zuge dessen sowohl historische als auch räumliche Entwicklungsprozesse zu erfassen und deren Ursachen somit besser zu verstehen. Zurückzuführen ist dies einerseits darauf, dass durch die Periodisierung kapitalistischer Entwicklung eine fundierte Zeitdiagnose der relevanten politökonomischen Prozesse möglich ist. Andererseits lassen sich durch die räumliche Erweiterung des Regulationsansatzes räumliche Prozesse und Strukturen sowie deren Differenzen erfassen, indem davon ausgegangen wird, dass jede spezifische gesellschaftliche Entwicklungsphase jeweils spezifische Raumstrukturen hervorbringt. Genau diese Verbindung aus historischer und räumlicher Analyse, birgt die Möglichkeit historisch bedingte Wandlungsprozesse zu erfassen und räumliche Differenzierungen aufzuzeigen (vgl. Schmid 2003: 217), was den Ansatz besonders für stadtentwicklungspolitische Fragestellung geeignet macht. Konkretere Überlegungen bezüglich den Vor- und Nachteilen einer regulationstheoretischen Betrachtungsweise werden in Kapitel 2.2. diskutiert.

Um die Situation der speziellen Wandlungsprozesse in Seehafenstädten zu beurteilen, wird zudem auf theoretische Analysekonzepte und Erklärungsmodelle aus dem Bereich der hierfür relevanten wissenschaftlichen Diskussion zurückgegriffen. Diese basieren mitunter auf anderen theoretischen

Herangehensweisen, wie beispielsweise der Theorie der langen Wellen. Letztere basiert in ihren Grundannahmen ebenfalls auf der Existenz von stabilen und krisenhaften Phasen in kapitalistischen Gesellschaften. Allerdings wird hierbei, im Gegensatz zum Regulationsansatz, von einer Zyklizität des Systems ausgegangen, indem die Wirtschaftsentwicklung in stets aufeinander folgende Konjunkturperioden eingeteilt wird (vgl. Schubert 2002: 53). Demnach bewirkt die Entwicklung einer neuen Schlüsseltechnologie jeweils den Ausweg aus den depressiven Krisenphasen und leitet infolgedessen eine neue Phase des Aufschwungs ein. Auch wenn diese Reduktion auf technologische Belange nicht meinen Ansichten entspricht, werden diese Differenzen zwischen den theoretischen Erklärungsmodellen für die Bearbeitung der Fragestellungen nicht als gravierend eingestuft.

Generell soll im Folgenden Theorie nicht als starres Konstrukt verstanden werden, um nicht in theoretischen Schulen gefangen zu bleiben. Vielmehr gilt es die Potentiale der unterschiedlichen (gesellschaftskritischen) Theorien und Deutungsansätze zu nutzen und weiter zu denken. In diesem Sinne soll Theorie nicht als „Bündel stationärer, bereits vollkommen festgelegter Argumente und Aussagen verstanden“ (Harvey 2005: 82) werden, sondern vielmehr „als eine sich entwickelnde Argumentationsstruktur“ (ebd.), welche auch stets durch die Integration anderer bzw. neuer Sichtweisen adaptiert werden kann. Um die verschiedenen Facetten dieser komplexen Welt zu erfassen und zu verstehen, kann nicht von der Existenz der einen „richtigen“ Herangehensweise ausgegangen werden. Somit ist auch der Regulationsansatz als nur eine mögliche theoretische Brille anzusehen, die gewählt wurde, um die Prozesse und Strukturen der sozialen Welt zu interpretieren.

### **1.3. Methodische Herangehensweise**

Zur Analyse der Forschungsfragen und der Erhebung der erforderlichen Daten, wurde auf einen Mix aus verschiedenen Methoden der qualitativen Sozialforschung zurückgegriffen. Das Heranziehen qualitativer Methoden erfolgte deshalb, da diese im Vergleich zu quantitativen Methoden besser dazu geeignet sind spezifische Handlungen und ihnen zugrunde liegende Beweggründe nachzuvollziehen und verstehen zu können. Dies beruht einerseits darauf, dass hiermit die Möglichkeit besteht, Lebenswelten aus Sichtweisen der handelnden Personen heraus zu erfassen (Flick/von Kardorff/Steinke 2007: 17). Andererseits werden durch eine qualitative Herangehensweise komplexe Zusammenhänge oftmals greifbarer.

Während der Feldforschung lag der Fokus insbesondere auf problemzentrierten Experteninterviews. Dazu wurde basierend auf den theoretischen Konzepten, der Vorrecherche sowie den bereits gemachten Erfahrungen aus früheren Brasilienaufenthalten ein Leitfaden erstellt, welcher nach einer intensiven Recherche in der Anfangszeit der Feldarbeit sowie im weiteren Verlauf des

Forschungsaufenthalts mehrmals adaptiert wurde. Die offenen und halb strukturierten Leitfadeninterviews setzten sich dabei aus einem generellen (eher neutralen) Teil und je nach Interviewpartner\_in kontextspezifischen Teilfragen zusammen. Insgesamt wurden 13 Interviews (zwischen 30 Minuten und zwei Stunden) mit diversen Akteur\_innen durchgeführt, die im Kontext des Hafenrevitalisierungsprojekts aktiv sind. Die Interviewpartner\_innen setzten sich dabei aus Mitgliedern von Abteilungen der Stadtverwaltung, universitären und privaten Forschungseinrichtungen sowie Nichtregierungsorganisationen, Bürgerinitiativen und sozialen Bewegungen zusammen (siehe Tabelle 1).

Um relevante Informationen bezüglich der zentralen Forschungsfragen zu erhalten, erfolgte die Auswahl der Interviewpartner\_innen zum einen gezielt, indem bewusst bestimmte Personen kontaktiert wurden und zum anderen im Schneeballverfahren im Zuge der Weitervermittlung an relevante Personen im Verlauf des Feldforschungsaufenthalts. Hierbei waren die gemachten Erfahrungen und Kontakte aus früheren Aufenthalten in der brasilianischen Metropole sehr hilfreich. Speziell ist hier das einjährige Auslandsstudium an der Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) zu nennen, aus dem heraus nicht zuletzt die Idee für diese Arbeit entstanden ist.

Bereich	Interviewpartner_in	Organisation und Position
Akademisches Feld	Álvaro Ferreira	<b>PUC</b> Professor für Stadtgeographie an der PUC-Rio
	Raquel Rolnik	<b>USP / UNO</b> Professorin für Architektur und Städtebau an der USP sowie Sonderbeauftragte der UNO für das Recht auf adäquates Wohnen
	Sávio Raeder	<b>UFF</b> Doktorand am Institut für Geographie der UFRJ
Akteur_innen der Reurbanisierung der Hafenzone	Alex Franulovic da Costa	<b>CDURP</b> Berater der Geschäftsleitung
	Augusto Ivan de Freitas Pinheiro	<b>CDURP</b> Sonderberater des Präsidenten der CDURP, Professor für Städtebau an der PUC-Rio und ehemaliger Bürgermeister des Zentrums (inkl. Hafenzone) von Rio de Janeiro
	Sonia Martins	<b>SMH</b> Architektin und Projektkoordinatorin des Programms <i>Novas Alternativas</i> des SMH
Vertreter_innen von Nichtregierungsorganisationen	Alessandro Biazzi	<b>PACS</b> Mitarbeiter des Instituts für politische Alternativen des Südkegels
	Marcelo Braga Edmundo	<b>CMP</b> Vorstandsmitglied der Dachorganisation urbaner sozialer Bewegungen (CMP) und Mitglied des nationalen Rats der Städte

Bereich	Interviewpartner_in	Organisation und Position
Zivilgesellschaftliche Akteur_innen und Betroffene	Rossana Brandão Tavares	FASE Architektin, Stadtplanerin und Koordinatorin des regionalen Ablegers der FASE in Rio de Janeiro
	Thais Meireles	Chiq da Silva Architektin des Vereins Chiq da Silva
	Ângela de Morais	Sem-Teto Bewegung in der Hafenzone Bewohnerin und Führungsperson der Besetzung <i>Quilombo das Guerreras</i>
	Carlos Machado	Filhos de Gandhi Präsident des Blocos <i>Filhos de Ghandi</i> , Gründer und ehem. Mitglied der Einwohnervereinigung von Gamboa, lokale Führungspersönlichkeit
	Mestre Graúna (Célio Braga)	Capoeirameister und lokale Führungspersönlichkeit in der Hafenzone

Tabelle 1: Übersicht über die geführten Interviews sowie Organisation und Position der Interviewpartner\_innen (Quelle: Eigene Darstellung)

Neben der inhaltsanalytischen Aufarbeitung der relevanten Literatur und Dokumente sowie der erhobenen Daten, soll ferner anhand von Kartierungen die sozialräumlichen Prozesse, welche mit der urbanen Restrukturierung verbunden sind, erfasst und sichtbar gemacht werden. Eine weitere qualitative Methode auf die im Zuge der Feldforschung zurückgegriffen wurde bildet die teilnehmende Beobachtung. Hinsichtlich der Bedeutung für die Datenerhebung war diese Methode jedoch den Interviews mit Expert\_innen untergeordnet und bezog sich nahezu ausschließlich auf die Treffen und Aktionen der Obdachlosenbewegung in der Hafenzone. Der Begriff weist bereits daraufhin, dass die Beobachtung über die bloße Anwesenheit der Forschenden hinaus geht. Vielmehr ist hierbei eine aktive Beteiligung an den relevanten Prozessen und Handlungsweisen der Personengruppen die im Forschungsinteresse stehen beabsichtigt. Da die Obdachlosenbewegung nicht den primären Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit darstellt, wurde auch kein umfangreiches Beobachtungsschema erstellt. Dennoch ist die soziale Bewegung eine bedeutende (Widerstands-)Akteurin des Untersuchungsgebietes, da sie maßgeblich von den sozialräumlichen Auswirkungen des Projekts *Porto Maravilha* betroffen ist und eine der politisch aktivsten Gruppen der Hafenzone bilden. Somit diente die teilnehmende Beobachtung in diesem Zusammenhang einerseits dazu konkrete Informationen über das Handeln und die Beweggründe der Menschen sowie über die sozialräumlichen Auswirkungen des Revitalisierungsprojekts auf lokaler Ebene zu erfahren. Andererseits sollte durch die aktive Beteiligung auch der Kampf der Obdachlosenbewegung um ihr „Recht auf Stadt“ unterstützt werden.

Dabei war mir die Gefahr eines *going native*, sprich der „Verlust der Außenperspektive und die unhinterfragte Übernahme der Innenperspektive“ (Flick 1995, zit. nach Pfaffenbach 2011: 159),

durchaus bewusst. Hierbei muss allerdings auch erwähnt werden, dass das Selbstverständnis und die Forderungen der Obdachlosenbewegung nach einer Demokratisierung der Stadtgestaltung sowie der selbstbestimmten Aneignung von Leerstand, auch meinen persönlichen Ansichten einer kollektiven und egalitären Stadtgestaltung entsprechen. Somit ermöglichte die aktive Beteiligung die Verknüpfung von akademischer Tätigkeit und politischem Engagement. Letzteres stellt gerade im brasilianischen Kontext einen relevanten Aspekt dar, da hier deutlich stärkere Verbindungen zwischen sozialen Bewegungen und akademischen Kreisen als beispielsweise im deutschsprachigen Raum bestehen. Zusätzlich wurde aufgrund der relativ kurzen Dauer des Forschungsaufenthalts von zweieinhalb Monaten sowie meiner Position als weißer, europäischer Student, trotz der geschlossenen Freundschaften, eine gewisse Distanz gewahrt, was eine kritische wissenschaftliche Reflexion ermöglichte.

Hierbei muss allgemein festgehalten werden, dass die positivistische Forderung nach Distanz und Objektivität im wissenschaftlichen Forschungsprozess im Zuge einer postmodernen Wissensproduktion obsolet erscheint. Speziell feministische Kritikerinnen haben aufgezeigt, dass eine Analyse sozialer Phänomene aus dem vermeintlichen nirgendwo in Kombination mit der real existierenden Dominanz weißer, männlicher, westlicher Forschungssubjekte sich als sehr problematisch erweist (Singer 2005: 61). „Durch das Sprechen aus einer nicht markierten Position können die Machtverhältnisse, die das untersuchte soziale Feld strukturieren, ebenso ausgeblendet werden wie die eigene Machtposition im betrachteten Kontext“ (Franzki/Aikins 2010: 23). Demnach sind Fragen der eigenen Situiertheit und Positionalität sowie eine kritische Selbstreflexion während des Forschungsprozesses von zentraler Bedeutung. Folglich sind auch die dargestellten Sachverhalte dieser Arbeit keine „objektive“ Beschreibung der Realität, sondern stellen vielmehr eine Kombination aus den Ergebnissen meiner konkreten Erfahrungen vor Ort, meiner sozialen Verortung sowie den Analyseschwerpunkten der aufgesetzten theoretischen Brille dar.

## 2. Die Regulationstheorie

Die Regulationstheorie wurde in der Tradition der historisch-materialistischen Gesellschaftsanalyse in den 1970er Jahren von französischen Sozialwissenschaftler\_innen entwickelt. Bedeutende Vertreter, die zu ihrer Begründung beitrugen, sind Michel Aglietta, Alain Lipietz und Robert Boyer. Seit den 1980er Jahren wurde sie auch zunehmend im deutschsprachigen Raum aufgegriffen. Während dies zunächst vor allem in soziologischen und politikwissenschaftlichen Kontexten geschah, wurde der Theorie-Ansatz im Laufe der Zeit sukzessiv weiterentwickelt und fand infolgedessen auch Zugang zu raumtheoretischen Disziplinen. Als neomarxistische Theorierichtung gehört sie seit drei Jahrzehnten zu den „wichtigsten Ansätzen der kritischen politischen Ökonomie“ (Schmid 2003: 217).

Hierbei kann allerdings nicht von einem homogenen Theoriegebäude ausgegangen werden.<sup>2</sup> Vielmehr existieren unterschiedliche Denkrichtungen und Strömungen, wobei speziell die theoretischen Zugänge sowie die Analyseschwerpunkte und -ebenen variieren. So ist in Frankreich etwa eine Unterscheidung zwischen der Pariser und Grenobler Schule auszumachen.<sup>3</sup> Während erstere sich eher an marxistischen Anschauungen orientieren, berufen sich zweitere, ausgehend von François Perroux' Konzept des Produktivsystems, mehr auf strukturalistische Konzeptionen (vgl. Becker 2001: 5ff.). Jedoch existieren selbst innerhalb der Pariser Schule keine kohärenten Konzepte und Begrifflichkeiten, da auch hier mit marxistischen, postkeynesianischen, institutionalistischen und konstruktivistischen Ansätzen diverse Strömungen nebeneinander bestehen (Jessop/Sum 2006: 15). Darüber hinaus gibt es mit der Amsterdamer, der (West-)Deutschen, der Nordischen sowie der Amerikanischen Radikalen Schule weitere Gruppen die sich dieser spezifischen politökonomischen Analyse widmen (ebd.). Nach Schmid ist der Regulationsansatz folglich „eher eine bestimmte Perspektive, die auch Divergenzen und unterschiedliche Herangehensweisen zulässt“ (Schmid 2003: 229).

### 2.1. Grundannahmen und zentrale Begrifflichkeiten

Als grundlegendes Ziel dieses Theorie-Ansatzes kann die kritische Analyse der Entwicklung kapitalistischer Gesellschaften ausgemacht werden. Dabei wird der Kapitalismus als widersprüchliche soziale Ordnung wahrgenommen, welche vor allem durch den antagonistischen Charakter der kapitalistischen Produktionsverhältnisse gekennzeichnet ist. Speziell die Dialektik zwischen Kapital und Arbeit führt zu konfliktiven Verteilungskämpfen und dem regelmäßigen Auftreten von Krisen (Novy 2007: 75). Vor diesem Hintergrund lautet die zentrale Fragestellung der

---

<sup>2</sup> Weshalb auch oftmals der Terminus Regulationsansatz bzw. regulationstheoretischer Ansatz verwendet wird.

<sup>3</sup> Als dritte Schule wäre noch die Gruppe um Paul Boccard zu nennen.

Regulationstheorie, warum kapitalistische Gesellschaften, trotz ihrer inhärenten Widersprüche und Krisenanfälligkeit stabile Phasen durchlaufen können. „Es geht also darum, wie eine Gesellschaft zusammengehalten wird, die aufgrund ihres *ökonomischen* Reproduktionsmechanismus strukturell von bestandsbedrohenden Krisen und sozialen Desintegrationsprozessen bedroht ist“ (Hirsch 1990: 18, Hervorheb. i. Orig.). Ausgangslage der Überlegungen bildeten der Fortbestand des kapitalistischen Systems trotz oder genau wegen der politökonomischen Umbrüche im Zuge der Weltwirtschaftskrise der 1970er Jahre. Die mangelhafte Interpretation bzw. Erklärung dieser Umstände seitens historisch-materialistischer Analysen führte auch zu einer grundlegenden Krise marxistischer Gesellschaftstheorien (Scherrer 1995: 457). Antworten auf diese Fragen lieferte hingegen Aglietta mit dem Begriff der Regulation(-weise) in seiner Dissertation „Theory of Capitalist Regulation“ (1979), welche von fundamentaler Bedeutung für die Entwicklung des gleichnamigen Theorie-Ansatzes war. Zur besseren Einordnung soll jedoch zunächst mit dem Akkumulationsregime auf den zweiten zentralen Begriff der Regulationstheorie eingegangen werden.

Akkumulation steht in kapitalistischen Gesellschaften für die (Produktion und) Reproduktion von Kapital. Im erweiterten Sinne steht der Begriff generell für das ökonomische Wachstum. Nach kapitalistischer Logik kann dieses nie auf gleichem Niveau stattfinden, da hier je nach Anschauung der Anreiz oder Zwang zu permanenter wirtschaftlicher Expansion besteht, was den Kapitalismus zu einem dynamischen System macht (Novy 2007: 104). Räumlich und zeitlich können sich dabei unterschiedliche Formen der Akkumulation formieren. Wie oben bereits erwähnt ist im Kontext der Regulationstheorie die Begründung und Konzeptualisierung von stabilen Phasen der kapitalistischen Reproduktion bzw. Kapitalakkumulation von zentraler Bedeutung. Prosperierende Phasen stabiler bzw. erfolgreicher Akkumulation werden hierbei als Akkumulationsregime bezeichnet. Sie bilden folglich das Gegenstück zur Krise. Dennoch sind auch diese Phasen (hoher Akkumulation) von den strukturellen Widersprüchen und den damit verbundenen Konflikten durchzogen.

Laut Regulationstheorie können diese erst durch ein komplexes System der Regulation ausgeglichen werden. Der Begriff der Regulation beschreibt demnach „den komplexen sozialen Prozess, wie kapitalistische Gesellschaften stabilisiert werden“ (ebd. 106). Dies geschieht zum einen durch staatliche Regulierung in Form von Gesetzen, Vorschriften, Steuern und Subventionen (ebd.). Da der Begriff der Regulation hier breiter zu verstehen ist und auch über den staatlichen Apparat hinaus wirkt, umfasst er zum anderen aber auch Werte, Normen und andere Sozialsysteme (Umgangsformen, religiöse Vorschriften, Familienbeziehungen, etc.), die das menschliche Handeln beeinflussen. Somit steht der Begriff innerhalb dieses Theorie-Ansatzes nicht nur für regulierende

Eingriffe des Staates, sondern „beinhaltet ein Konzept der Selbststeuerung bzw. Selbstorganisation wesentlicher Segmente der Gesellschaft“ (Danielzyk/Ossenbrügge 1993: 213).

Das spezifische Strukturmodell, das sich zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem bestimmten Raum aus der Gesamtheit bzw. dem Zusammenwirken dieser staatlichen und (zivil-) gesellschaftlichen Regulationsmodi ergibt, wird als Regulationsweise bezeichnet. Diese historisch entwickelten sozialen Regelsysteme (Wood 2003: 139) ermöglichen eine (zeitlich begrenzte) Synthese mit dem jeweiligen Akkumulationsregime, welche die sozialen Widersprüche und Verteilungskonflikte der kapitalistischen Gesellschaften vorübergehend glättet.

Somit herrscht Stabilität im Kapitalismus dann, „wenn die Akkumulationsstrategien mit der sozialen, politischen und kulturellen Regulation zusammenpassen und sich dauerhafte Handlungsmuster herausbilden“ (Novy 2007: 100). Die jeweils raumzeitlich spezifischen Gesellschaftsformationen bilden in diesem Zusammenhang unterschiedliche Phasen des Kapitalismus. Demnach wird „[i]m Bezugsrahmen des ‚Regulationsansatzes‘ [...] die Entwicklung kapitalistischer Gesellschaften als *Abfolge besonderer historischer ‚Formationen‘* begriffen, die sich jeweils durch den Verbund eines bestimmten ‚Akkumulationsregimes‘ mit einer bestimmten politisch-institutionellen ‚Regulationsweise‘ charakterisieren lassen“ (Krätke 1991: 15f., Hervorheb. i. Orig.).

Krisen materialisieren sich nach regulationstheoretischer Auffassung dann, wenn dieser vorübergehende Verbund nicht mehr funktioniert bzw. zerbricht. Einen solchen Bruch sehen Vertreter\_innen der Regulationstheorie in der Krise der stabilen und prosperierenden Phase der Nachkriegszeit, Fordismus genannt, Mitte der 1970er Jahre. Die im Anschluss entstehende neue historische Formation wird als Postfordismus bezeichnet.

## **2.2. Potentiale und Kritik des Regulationsansatzes**

Diese Abfolge von Stabilitäts- und Krisenphasen wird allerdings nicht als linearer bzw. zyklischer Prozess aufgefasst. Begreift man die Gesellschaft und den Staat als materielle Verdichtung sozialer Kräfteverhältnisse (vgl. Poulantzas 2002 [1978]: 159), bilden Akkumulation und Regulation stets ein umkämpftes Terrain und sind folglich Produkte gesellschaftlicher Auseinandersetzungen. Dabei ist „[m]it der Verdichtung sozialer Kräfteverhältnisse [...] nicht gemeint, daß Staat nur deren Ausdruck ist, sondern daß er diese wiederum stabilisiert und durch seine bestehende Materialität hindurch verändert“ (Brand 2005: 131).<sup>4</sup>

Indem die Regulationsweise als Produkt sozialer Verhältnisse verstanden wird, besteht gemäß einer regulationstheoretischen Betrachtungsweise, insbesondere in den instabilen Phasen, aber auch stets

<sup>4</sup> Auf die Umstände für die Herausbildung bzw. Reproduktion bestimmter Regulationsweisen und den konkreten Zusammenhängen zwischen Regulation und Hegemonie geht Winter (2003) genauer ein.

das Potential zu transformativen Umbrüchen, durch die neue Gestaltungsräume geöffnet werden können. Auch wenn eine mangelnde handlungstheoretische Fundierung immer wieder als Defizit der Regulationstheorie herausgestrichen wird (vgl. Scherrer 2005), sieht Novy die Stärke der Regulationstheorie genau darin, „ein Bewusstsein für Strukturen zu schaffen und diese Strukturen aber gleichzeitig nicht als unveränderlich zu verstehen“ (2007: 99). Es kann somit in diesem Zusammenhang eher von der „*Dialektik von Struktur und Handeln*“ (ebd., Hervorheb. i. Orig.) gesprochen werden.

Aber auch andere Aspekte der regulationstheoretischen Betrachtungsweise sind umstritten und werden speziell auch seitens gesellschaftskritischer wissenschaftlicher Autor\_innen konträr diskutiert und in Frage gestellt. So wird insbesondere Kritik an der „primär nationalstaatliche[n] Fokussierung des ‚traditionellen‘ Regulationsansatzes“ (Winter 2003: 196) angebracht. Darüber hinaus konzentrieren sich viele regulationstheoretische Arbeiten vorwiegend auf Prozesse in Nordamerika und Westeuropa (nordatlantischer Fordismus). Dabei lassen sich laut Scherrer (1995: 468) selbst dort idealtypische fordistische Akkumulationsregime lediglich in den USA und Frankreich nachzeichnen. Außerdem ist damit auch eine Analyseschwäche für Transformationsprozesse in der kapitalistischen (Semi-)Peripherie festzustellen. Aus diskursanalytischer Sichtweise wird neben dem mangelnden handlungs- und staatstheoretischen Fundament ferner auch die Gesetzesgläubigkeit und die Gesetzesverleugnung kritisiert.<sup>5</sup> Aber auch die „Unterbelichtung ökologischer Risiken, der Geschlechtsverhältnisse oder [...] die vereinfachten Begriffe der Staatsformen“ (Röttger 2003: 19) werden als Defizite bzw. „theoriestrategische Beschränkungen“ (Röttger 2001: 40) des Ansatzes angeführt.

Die Kritikpunkte sind sicherlich berechtigt. Da der Regulationsansatz allerdings kein homogenes Theoriegebäude bildet, muss stets darauf geachtet werden gegen welche Strömung sich die Kritik richtet. Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung des Ansatzes wurden außerdem einige Kritikpunkte, wie die Fokussierung auf Nationalstaaten, bereits behoben. Gleiches gilt auch für die Konzentration auf den „ursprünglichen Erklärungsgegenstand – de[n] atlantischen Fordismus“ (Mayer 2003: 265). Hierbei untersuchte allerdings schon die Grenobler Schule der traditionellen Regulationstheorie, in Anlehnung an dependenztheoretische Überlegungen, Transformationsprozesse der kapitalistischen (Semi-)Peripherie. Was die Debatte zwischen neomarxistischen und poststrukturalistischen Ansichtsweisen betrifft, sehe ich jedoch auch den Vorteil bzw. das Ziel gesellschaftskritischer Wissenschaft darin, „die innovativen

---

<sup>5</sup> Die Kritik bzgl. der mangelnden handlungstheoretischen Fundierung wurde bereits mit Novy (2007) relativiert. Auf die diskursanalytische Kritik soll allerdings an dieser Stelle nicht genauer eingegangen werden, da die angesprochenen Aspekte meiner Meinung nach für die vorliegende Arbeit nicht relevant sind. Näheres dazu siehe Scherrer 1995 und Scherrer 2005.

gesellschaftsanalytischen und kritischen Potentiale beider Richtungen zu nutzen, kreativ weiterzuentwickeln und Schnittstellen zu suchen“ (Schreibwerkstatt AK Kritische Geographie 2008: 52). In diesem Sinne soll Theorie, wie eingangs erwähnt, nicht als absolutes und unveränderliches Argumentationsbündel verstanden werden, sondern vielmehr als Denkanstoß und weiterentwickelbare Argumentationsstruktur (vgl. Harvey 2005: 82).

Ferner ermöglicht die Auffassung von verschiedenen kapitalistischen Phasen und der Abfolge von Prosperitäts- und Krisenphasen eine Periodisierung kapitalistischer Entwicklung (Novy 2007: 104). Somit kann eine fundierte Zeitdiagnose generiert werden, welche die Einordnung und Konzeptionalisierung von Handlungs- und Denkweisen verschiedenster Akteur\_innen und Institutionen ermöglicht. Woraus sich wiederum Rückschlüsse auf Ursache und Erscheinungsform sozialer und räumlicher Phänomene ziehen lassen. Nicht zuletzt eignet sich dieser Ansatz, durch die räumliche Erweiterung des Regulationsansatzes und den generellen Bedeutungsgewinn der subnationalen Ebene (neben der supranationalen Ebene) für das postfordistische Entwicklungsmodell im Zuge des *rescalings* „glokalisierter“ Staatlichkeit (Mayer 2003: 266), auch zur Analyse der Veränderung von Stadtpolitik (Mayer 1996: 20).

Somit sind Überlegungen, die auf einer regulationstheoretischen Sichtweise beruhen, durchaus auch für die vorliegende Arbeit relevant. Bevor am konkreten Beispiel der Stadtpolitik der Wandel von fordistischen zu postfordistischen Denk- und Handlungsweisen erläutert wird, soll allerdings zunächst noch auf raumtheoretische Überlegung in regulationstheoretischen Kontexten eingegangen werden.

### **2.3. Die Raumrelevanz des Regulationsansatzes**

Der zunächst von Sozial- und Politikwissenschaftler\_innen entwickelte Regulationsansatz wurde seit den 1980er Jahren zunehmend ausgearbeitet und im Zuge dessen auch durch die räumliche Komponente erweitert. Schmid führt in diesem Zusammenhang allerdings an, dass der Raum genauso wie die Zeit „integraler Bestandteil jedes sozialen Verhältnisses“ (2003: 239) ist. Somit kann es genau genommen „nicht darum gehen, die räumliche Betrachtungsweise in eine Theorie einzuführen, sondern vielmehr darum, die Dimension des Raumes aus den Prämissen dieser Theorie herauszuarbeiten“ (ebd.).

Auch wenn räumliche Phänomene seitens der traditionellen Regulationstheorie nur peripher behandelt wurden, kann vor diesem Hintergrund davon ausgegangen werden, dass die räumliche Dimension neben der historischen Komponente schon immer relevant für diesen Theorieansatz war. Durch die zunehmende Integration in raumwissenschaftliche Disziplinen wurde dies noch stärker herausgearbeitet. Dabei gehen etwa regulationstheoretisch inspirierte Standpunkte der Geographie

davon aus, „daß jede Entwicklungsformation der kapitalistischen Gesellschaft mit einem spezifischen Muster der räumlichen Organisation korrespondiert“ (Krätke/Heeg/Stein 1997: 96). Folglich wird hierbei angenommen, dass jede Regulationsweise und jedes Akkumulationsregime spezifische Einflüsse auf den Raum hat oder sogar neue und spezifische Raumstrukturen hervorbringt. So waren etwa für das fordistische Entwicklungsmodell auf Massenproduktion ausgerichtete Industrieregionen wie das Ruhrgebiet oder der ehemalige US-amerikanische Manufacturing Belt charakteristisch. Die „Restrukturierung des Raumgefüges [erfolgt dabei] durch neue Formen industrieller Organisation und gesellschaftlicher Regulation“ (Krätke/Heeg/Stein 1997: 94). So beeinflussen etwa neue technologische oder sozioökonomische Rahmenbedingungen die Gestaltung und Formierung industrieller Produktionsräume.

Ein weiterer Punkt, der die Raumrelevanz dieses Theorieansatzes aufzeigt, ist die Betonung der regulationstheoretischen Debatte, „dass die Krise des Fordismus [...] ihre Ursache auch in der räumlichen Organisation des fordistischen Produktionsprozesses hatte“ (Wood 2003: 140). Hierbei sind insbesondere die funktionale Hierarchisierung der Städte sowie die Zentrum-Peripherie-Polarisierung anzuführen (ebd.).

Indem der lokalen Ebene im Postfordismus eine verstärkte Bedeutung zugeschrieben wird, wurde auch der anfänglichen makrostrukturellen Ausrichtung des Ansatzes entgegengewirkt. Somit wird deutlich, dass sich der Ansatz, obwohl er ursprünglich für die Analyse nationalökonomischer Fragestellungen erarbeitet wurde, durch die kontinuierliche Ausweitung seines Anwendungsbereiches, für die Forschungsfelder der Regionalwissenschaften und der Stadtentwicklung als besonders geeignet erwiesen hat (Schmid 2003: 217). „Für beide Felder liegt die Stärke des Regulationsansatzes insbesondere darin, die historische Analyse mit der Betrachtung räumlicher Differenzierungen zu verbinden und damit auch eine Grundlage für vergleichende Analysen unterschiedlicher regionaler und städtischer Entwicklungen zu bieten“ (ebd.).

Dementsprechend sollen im Folgenden die Grundzüge (und deren Wandel) der fordistischen und postfordistischen Phase sowie die Auswirkungen auf jeweilige Stadtpolitiken näher betrachtet werden und dabei auch auf die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen Kontexten des kapitalistischen Zentrums und der (Semi-)Peripherie<sup>6</sup> eingegangen werden.

---

<sup>6</sup> In den folgenden Erläuterungen wird kein Unterschied zwischen peripheren und semi-peripheren Kontexten gemacht, da dieser für die vorliegende Arbeit nicht von bedeutender Relevanz ist. Dabei beziehen sich die Anmerkungen über die Semi-Peripherie insbesondere auf den lateinamerikanischen bzw. brasilianischen Kontext.

### **3. Städte im Globalisierungsprozess – Die neoliberale Umstrukturierung des Urbanen**

Wie oben erwähnt, bezieht sich ein Großteil der deutsch- und englischsprachigen Arbeiten, die sich mit regulationstheoretischen Ansätzen der (kritischen) Stadtforschung auseinandersetzen, vorwiegend auf Entwicklungstendenzen in Städten und Stadtsystemen des kapitalistischen Zentrums.<sup>7</sup> Hinsichtlich verallgemeinernder Darstellungs- und Erklärungsmuster, werden jedoch auch hier stets die regionalen Differenzen und die lokalspezifische Pfadabhängigkeit der jeweiligen Stadtentwicklung betont (Mayer 1990; Brenner/Theodore 2005: 2ff.; Heeg/Rosol 2007: 506).

Um sowohl die allgemeinen, als auch regional unterschiedlichen Auswirkungen neoliberaler Stadtentwicklung zu erfassen, sollen die aktuellen Stadtentwicklungsprozesse zunächst in einen globalen Gesamtkontext gestellt werden, da dies eine kritische Analyse begünstigt (vgl. Mullis 2009: 1). Dabei soll zunächst auf die globalen politökonomischen Umbrüche eingegangen werden, um vor diesem Hintergrund die Auswirkungen auf die Raumstrukturen der Städte zu bewerten. In diesem Zusammenhang gilt es auch die konkreten Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Entwicklung im kapitalistischen Zentrum und der kapitalistischen Semi-Peripherie herauszuarbeiten. Dazu eignet sich eine regulationstheoretische Betrachtungsweise insofern, da hierbei im Zuge der Analyse globaler Umstrukturierungsprozesse, der spezifische Kontext berücksichtigt und gleichzeitig strukturelle Gemeinsamkeiten herausgearbeitet werden können (vgl. Heeg/Rosol 2007: 506). Anschließend sollen die für diese Arbeit zentralen Charakteristika einer postfordistischen Stadtpolitik aus der relevanten Literatur herausgearbeitet und erläutert werden.

#### **3.1. Urbane Leitbilder im Wandel – von der fordistischen zur postfordistischen Stadt**

Umfangreiche Globalisierungseinflüsse sowie die voranschreitende neoliberale Durchdringung aller Lebensbereiche haben auch in vielen Städten in den letzten Jahrzehnten zu einer Neuausrichtung der Stadtpolitiken geführt. So ist in vielen (westlichen) Städten ein „Übergang von früher stärker ausgleichsorientierten, wohlfahrtsstaatlichen Modellen hin zu marktwirtschaftlichen Argumentationslogiken“ (Mattisek 2009: 4)<sup>8</sup> auszumachen. Aus regulationstheoretischer Perspektive ist dieser Wandel auf verschiedene (miteinander verknüpfte) Faktoren zurückzuführen, deren zentraler Ausgangspunkt in den politökonomischen Umbrüchen liegt, welche durch die Krise des fordistischen Entwicklungsmodells ausgelöst wurden.

---

<sup>7</sup> Im deutschsprachigen Kontext bildet etwa der Text von Heeg und Rosol (2007) eine der wenigen Ausnahmen.

<sup>8</sup> Allerdings muss hierbei grundlegend festgehalten werden, dass einerseits marktwirtschaftliche Komponenten nichts komplett Neues in stadtpolitischen Handlungsweisen sind und andererseits sozialstaatliche Aspekte nicht vollkommen ersetzt wurden.

### 3.1.1. Fordismus und Stadtentwicklung

Das fordistische Entwicklungsmodell war bis zu seiner Krise durch einen stabilen Akkumulationsprozess geprägt, welcher durch die Massenproduktion von standardisierten Gütern (Autos, Haushaltsgeräten, u.ä.) und deren gleichzeitigen Massenkonsum ermöglicht wurde. Ausschlaggebend dafür war ein – im weiteren Verlauf meist durch Gewerkschaften erkämpftes – hohes Lohnniveau.<sup>9</sup> Parallel dazu erfolgte der kontinuierliche Ausbau des keynesianischen Wohlfahrtsstaates, welcher durch die soziale Absicherung einen Großteil der Arbeitnehmenden vor Folgewirkungen von Unfällen, Krankheiten, Arbeitslosigkeit und mangelnder Altersversorgung schützte.

Das ebenfalls an Keynes orientierte Wirtschaftsmodell sah auch starke (antizyklische) Interventionen seitens des Staates in die Wirtschaft vor, welche einen hohen Grad an industrieller Produktion, starre Produktionsweisen und hohe Beschäftigungszahlen aufwies. Dabei war der ökonomische Wettbewerb vorrangig auf nationalstaatlicher Ebene ausgeprägt. Die relative Stabilität dieser Akkumulationsphase wurde (in den westlichen Industriestaaten) ferner auch durch eine Regulationsweise gesichert, die durch eine „sozialverträgliche Kooperation“ von Unternehmerverbänden, Gewerkschaften, Staatsadministration und Parteien“ (Krätke 1991: 19) geprägt war. Diese wurde mithilfe der Herausbildung „starker ökonomischer Konzentrationsprozesse im Unternehmenssektor, der Entstehung zentralisierter Gewerkschaftsapparate [...] und des Ausbaus eines ‚keynesianischen‘ Wohlfahrtsstaates“ (ebd.) ermöglicht. In diesem Zusammenhang wird folglich von einem institutionalisierten temporären Klassenkompromiss gesprochen (vgl. Mayer 2003: 266).

Diese verkürzte Beschreibung, der von Hobsbawn als „goldene Jahre“ bezeichneten Periode kapitalistischer Akkumulation, bezieht sich allerdings vorwiegend auf die Situation in Ländern des kapitalistischen Zentrums. Auch wenn etwa in den lateinamerikanischen Entwicklungsstaaten „im Rahmen ihrer binnenwirtschaftlich orientierten Industrialisierung im Ansatz ebenfalls das Ziel [verfolgt wurde], Wirtschaftswachstum mit einem gewissen sozialen Aufstieg für relevante Gruppen der Lohnabhängigen zu verknüpfen“ (Köhler 2005: 33), inkludierten fordistische wohlfahrtstaatliche Programme in den Ländern der kapitalistischen Peripherie und Semi-Peripherie lediglich einen Teil der Gesellschaft (Maricato 2007: 52f.).<sup>10</sup> Becker spricht daher von der

---

<sup>9</sup> Namensgebend für diese historische kapitalistische Gesellschaftsphase, welche sich in den USA und Teilen Südamerikas bereits in den 1930er Jahren, in Europa nach dem 2. Weltkrieg durchsetzte, wirkte Henry Ford. Durch die Perfektionierung der Fließbandfertigung und der Zahlung von Löhnen, die es seinen Arbeiter\_innen ermöglichten die erzeugten Produkte auch selbst zu konsumieren, sorgte er für eine umfangreiche Umstrukturierung der industriellen Produktionsweisen und globalen Wirtschaftsprozesse und trug damit zur Einleitung der Phase der Massenproduktion und des Massenkonsums bedeutend bei.

<sup>10</sup> Unter Berücksichtigung der benachteiligten Situation von Frauen und Migrant\_innen wird deutlich, dass auch in den zentralen kapitalistischen Staaten nicht die komplette Gesellschaft umfangreich in den fordistischen Wohlfahrtsstaat

Ausprägung eines „unvollständigen Fordismus“ (Becker 1997: 149, zit. n. Köhler 2005: 33).

In Brasilien war diese auch *Peripherer Fordismus* genannte Phase durch eine nationalstaatszentrierte Entwicklungsweise mit einer intensiven binnenmarktorientierten Akkumulation und einer nationalen entwicklungsstaatsorientierten Regulation geprägt (Novy 2011). Der brasilianische „Entwicklungsstaat“ setzte nach cepalistischem Vorbild insbesondere auf eine wachstumsmaximierende Strategie durch die Forcierung einer importsubstituierenden Industrialisierung. Von dem damit verbundenen Wirtschaftswachstum profitierte jedoch primär die alte Agraroligarchie und die neue Industriebourgeoisie (vgl. Leubolt 2011: 22). Durch das Erstarken der Gewerkschaften und sozialistischer Strömungen kam es auch zur Einführung bzw. dem Ausbau von Sozialleistungen wie der Einführung von Mindestlöhnen und grundlegenden Arbeitsrechten. „Diese sozialen Rechte galten jedoch nur für das formell beschäftigte – überwiegend männliche – städtische Industrieproletariat, während die informell Beschäftigten und die LandarbeiterInnen – die überwiegende Mehrheit der lohnabhängigen Bevölkerung – sowie die Mehrheit der Frauen davon ausgeschlossen blieben“ (ebd.: 24). Die Sozialpolitik des als konservative Modernisierung bezeichneten Modells, welches auch während der Phase der Militärdiktatur (1964 – 1985) größtenteils fortgesetzt wurde, diente mehr zur Besänftigung politisch besonders artikulationsfähiger Gruppierungen als zur Initiierung umfangreicher Transformationsprozesse (ebd.). Indem die große Mehrheit der marginalisierten Bevölkerung von dem wirtschaftlichen Aufschwung und den Sozialleistungen ausgeschlossen wurde, währte die historisch bedingte soziale Ungleichheit in Brasilien (teilweise unter neuen Vorzeichen) fort.

Die sozialen und ökonomischen Verhältnisse dieser Zeit hatten auch Auswirkungen auf die räumliche Struktur. Im ruralen Raum führte dies zu einer zunehmenden Mechanisierung und Industrialisierung der landwirtschaftlichen Produktion, welche sich durch die Herausbildung von großen Monokulturen im Raumgefüge niederschlug. Im urbanen Kontext spiegelte sich der „klare und geordnete Aufbau der Gesellschaft [...] in Städtebau und Architektur wider“ (Zehner 2001: 130). Das charakteristische Modell der standardisierten Massenproduktion wurde auf den Wohnungssektor in Form von Massenwohnungssiedlungen umgemünzt. Dies führte in den 1950er und 1960er Jahren sowohl zu der extensiven und monotonen Errichtung der Großwohnsiedlungen als auch der Einfamilienhausgebiete (ebd.). Letztere korrespondierten auch mit dem damaligen gesellschaftlichen Ideal der bürgerlichen Kleinfamilie (samt Haus, Hund und Garten). Die günstige Kreditvergabe für den Hausbau sowie die wachsende Mobilisierung durch die Zunahme des Individualverkehrs und der gezielte Ausbau des Straßennetzes führten dazu, dass umfangreiche

---

inkludiert war. Die systeminhärenten Probleme und Widersprüche konnten auch durch den dortigen Klassenkompromiss nicht gelöst werden (Mayer 2003: 267).

Suburbanisierungsprozesse sowie die Herausbildung von Satellitenstädten oftmals Stadtentwicklungsprozesse in vielen westlichen Ländern dieser Zeit prägten. Die vorrangigen charakteristischen Raumstrukturen beruhten insbesondere auf der räumliche Funktionstrennung (zwischen Wohnen, Arbeit, Verkehr und Freizeit), der Zonierung, Homogenisierung und Suburbanisierung des urbanen Raums (Krätke 1991: 20f.; Pries 2008: 32ff.; Zehner 2001: 129f.), was laut Krätke (1991: 20) zu einer „Standardisierung von Räumen“ geführt hat.<sup>11</sup>

Die Leitsätze der Funktionalität und Zweckmäßigkeit des urbanen Raums, wurden insbesondere durch die Arbeiten und Ideen der Vertreter der modernen Stadtplanung und Architektur, wie etwa Le Corbusier und Niemeyer, forciert. Eines der bekanntesten stadtplanerischen Beispiele bildet Brasília, die nach den Prinzipien der Charta von Athen (dem wichtigsten Dokument der modernen Stadtplanung) planmäßig errichtete Hauptstadt Brasiliens. Aber auch in Rio de Janeiro gibt es zahlreiche Beispiele der klaren, starren und funktionalistischen Bauweise und Planung.<sup>12</sup>

Sowohl in den zentralen als auch semi-peripheren Ländern, bezog sich die Politik der Städte und Kommunen in dieser Zeit, wenn auch je nach Nationalstaat mit unterschiedlicher Kompetenzverteilung, vor allem auf infrastrukturelle Maßnahmen und die Verwaltung der (wohlfahrts-)staatlichen Politik auf lokaler Ebene (Heeg/Rosol 2007: 493). Somit bildeten etwa der Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur, des (sozialen) Wohnungsbaus oder die Stadterweiterung die zentralen Aufgabengebiete der Stadtregierungen bzw. -verwaltungen. Mayer (1990a: 195f.) sieht eben dieses Verwalten des Städtischen als zentrales Charakteristikum der fordistischen Stadtpolitik. Harvey (1989) bezeichnet dies mit dem „urban managerialism“. Allgemein kann festgehalten werden, dass die Städte selbst „daher nicht für die Generierung von Wachstum und Arbeitsplätzen innerhalb ihrer Grenzen verantwortlich [waren] und [...] sich nur in einem sehr geringen Maße in einem interkommunalen Wettbewerb um Kapital und Investitionen“ (Schipper 2008: 23) befanden. Die einsetzenden Transformationsprozesse leiteten jedoch auch im urbanen Kontext einen umfangreichen gesellschaftspolitischen Wandel ein.

### **3.1.2. Krise des Fordismus und neoliberaler Umbruch**

Anfang der 1970er Jahre geriet das prosperierende und stabile ökonomische Wachstum allmählich an seine Grenzen, womit die Krise des (atlantischen) Fordismus eingeleitet wurde. Auch wenn über die Ursachen kein einheitlicher Konsens herrscht (Schipper 2008: 23), lassen sich dennoch einige grundlegende Faktoren festmachen.

---

<sup>11</sup> Allerdings muss hier wiederum festgehalten werden, dass etwa die Zonierung oder Funktionstrennung von Räumen keine spezifisch neuen räumlichen Erscheinungsformen des Fordismus waren. Vielmehr wurden die zum Teil schon vor dem 2. Weltkrieg bestehenden Prozesse modifiziert und weiterentwickelt (Krätke 1991: 21).

<sup>12</sup> Zu nennen sind etwa das Museum of Modern Art, die Cidade Universitária auf der Ilha do Fundão oder die künstlich aufgeschüttete Parklandschaft des Aterro do Flamengo.

So brachten neben sozialen und ökologischen Faktoren<sup>13</sup> insbesondere ein rückläufiges Produktionswachstum durch die allmähliche Sättigung des Marktes, die Diversifizierung des Konsumverhaltens sowie eine steigende Arbeitslosigkeit, zunehmend Probleme für die auf Massenproduktion und -konsum basierende Wirtschaftsweise.<sup>14</sup> Letztere wurde vor allem durch fordistische Großbetriebe getragen, die infolgedessen innerbetrieblichen Einsparungen sowie Aus- und Verlagerungen von Produktionsteilen bzw. der gesamten Produktion an kostengünstigere Standorte als angemessenes Lösungsmittel ansahen (Zehner 2001: 131f.). Gleichzeitig ermöglichte der Einsatz neuer Kommunikations- und Informationstechnologien eine flexiblere Gestaltung des Akkumulationsregimes. Auch im Finanzbereich führte die Aufhebung der fixen Wechselkurse, im Zuge des Zusammenbruchs des Bretton-Woods-Systems, zur Flexibilisierung der globalen Kapitalströme, was bis heute als eine der wichtigsten Charakteristika des postfordistischen Kapitalismus anzusehen ist (Hirsch 1995: 103).

Durch die zunehmende Globalisierung der Ökonomie stieg der Konkurrenzdruck auf viele Unternehmen (und deren Standorte). Da die internationale Wettbewerbsfähigkeit als zentrales Kriterium angesehen wurde, kam es auch zu einer Priorisierung ökonomischer gegenüber sozialen Politiken. Löhne wurden somit zunehmend als kritisches Element der Produktionskosten gesehen, anstatt als Mittel sozialer Umverteilung und Kohäsion (Jessop 2005: 112). Der oben beschriebene „Klassenkompromiss“ bzw. die sozialverträgliche Kooperation zwischen Kapital und Arbeit, die für das stabile Verhältnis dieser Phase verantwortlich war, ging folglich in die Brüche. In den semi-peripheren Ländern, die traditionell von starken sozialen Ungleichheiten geprägt waren und in denen der Großteil der Gesellschaft auch in der Phase des peripheren Fordismus nie in den Genuss fundamentaler Rechte des Sozialstaats kam, führten die Umbrüche zu einem neuen Verhältnis der Unterdrückung und Ausbeutung (Maricato 2007: 55f.).

Die Krise des fordistisch-keynesianischen Wirtschafts- und Gesellschaftsmodells führte zu einem Wiedererstarken liberaler und neoklassischer Theorien und Ideen, welche vor allem durch Schriften von Milton Friedman, Friedrich August von Hayek und anderen liberalen Wissenschaftler\_innen aus dem Dunstkreis der Mont Pelerin Society proklamiert wurden. „The linchpin of neoliberal ideology is the belief that open, competitive, and unregulated markets, liberated from all forms of state interference, represent the optimal mechanism for economic development“ (Brenner/Theodore 2005: 2). Folglich wurde als Lösung der voranschreitenden globalen Rezession die Implementierung neoliberaler Strategien forciert. Deren Fokus liegt bis heute insbesondere auf der

---

<sup>13</sup> Das extensive industrielle Wachstum führte zu massiven Umweltbelastungen und die aufkommenden Protestbewegungen rüttelten an den gesellschaftlichen Fundamenten dieser Zeit.

<sup>14</sup> Weitere Punkte die hier diskutiert werden sind u.a. das durch starke Gewerkschaften erkämpfte höhere Lohnniveau sowie die allmähliche Internationalisierung der Wirtschaft bei einem gleichzeitigen Fehlen entsprechender internationaler politischer Leitlinien und Vorgaben (Danielzyk/Ossenbrügge 2001: 12975).

Liberalisierung der Märkte, der Deregulierung des Finanzkapitals sowie der Privatisierung ehemaliger staatlicher Betriebe und Dienstleistungen. Ferner sollten umfangreiche Einsparungen vor allem im Sozial-, Bildungs- und Gesundheitsbereich die maroden Haushalte der Nationalstaaten sanieren. Auch die steigende Arbeitslosigkeit brachte die Wohlfahrtsstaaten durch steigende Kosten zunehmend in finanzielle Bedrängnis, was unter anderem zum Scheitern des keynesianischen Sozialstaatsmodell beitrug.

Diese Maßnahmen und Entwicklungen führten zu einem allgemeinen Rückzug des (Wohlfahrts-) Staates und einer umfangreichen Reorganisation des Nationalstaaten. Hirsch (1995) spricht in diesem Zusammenhang von dem Wandel des (fordistischen) Sicherheits- zum nationalen Wettbewerbsstaat, dessen primäres Ziel die Sicherung globaler Wettbewerbsfähigkeit ist. Infolgedessen kommt es auch zu einer Unterordnung der Sozialpolitik gegenüber der Standortpolitik.

„Die Funktionslogik des nationalen Wettbewerbsstaates beruht also, etwas überspitzt ausgedrückt, in der alle sozialen Sphären umgreifenden Ausrichtung der Gesellschaft auf das Ziel globaler Wettbewerbsfähigkeit, deren Grundlage die Profitabilität von »Standorten« für ein international immer flexibler werdendes Kapital ist. Es geht um die umfassende Mobilisierung der Bevölkerung für einen »Wirtschaftskrieg«, der dann am ehesten zu gewinnen ist, wenn sich die Nation selbst als kapitalistisches Unternehmen begreift: hierarchisch strukturiert, auf ein ökonomisches Ziel ausgerichtet, in Profitcentern unterteilt, glatt und effizient funktionierend, autoritär geführt, mit Kern- und Randbelegschaften, beschränkten Mitbestimmungsrechten, loyalen Innovations-, Produktivitäts- und Qualitätszirkeln.“ (Hirsch 1995: 109)

Brenner (2004) verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass der Prozess der Globalisierung und die Umstrukturierung der Nationalstaaten nicht als vermeintlicher Sachzwang gesehen werden können und „nicht quasi naturgesetzlich auf die rein reaktiven Nationalstaaten ein[wirken], sondern [...] auch durch nationale Politik aktiv produziert“ (Schipper 2008: 23) werden.

Diese Kombination aus neoliberaler Globalisierung und der Reorganisation der Nationalstaaten führte letztendlich zu einer Verlagerung der Entscheidungskompetenzen auf sub- und supranationale Ebenen (Brenner 2004, zit. n. Heeg/Rosol 2007: 492). Neben der Integration in internationale Staatenbünde (EU, NAFTA, ALBA, MERCOSUR,...), Organisationen und Netzwerke (WTO, IWF, OECD, G8, ...), kam es zu einem *down-scaling* wichtiger politischer Kompetenzen auf die lokale Ebene.<sup>15</sup> Letzteres führte zu einer starken Aufwertung des Lokalen und leitete folglich einen umfangreichen Bedeutungswandel der Städte ein. Diese wurden von nun an zunehmend als „engines of economic growth, key centers of economic, political, and social innovation, and key

---

<sup>15</sup> Dabei ist festzuhalten, dass die internationalen Staatenbünde und Organisationen bedeutende soziale, ökonomische und ökologische Rahmenbedingungen gestalten, allerdings die Städte die politisch-territorialen Einheiten sind, die die Entscheidungskompetenzen auf lokaler Ebene besitzen und damit diese Rahmenbedingungen aktiv umsetzen (vgl. Cramer/Schmitz 2004: 17). In diesem Sinne ist der lokalen im Vergleich zur supranationalen Ebene auch eine höhere Raumwirksamkeit zu zuschreiben.

actors in promoting and consolidating international competitiveness“ (Jessop 2005: 118) angesehen. Da der Wettbewerb der globalen Ökonomie, welcher bis in die 1970er Jahre hinein noch vorwiegend auf nationaler und regionaler Ebene ausgetragen wurde, spätestens seit den 1990er Jahren durch die Globalisierung der Ökonomie und die Deregulierung des Kapitalverkehrs allmählich auf die lokale Ebene verschoben wurde, erhöhte sich der Druck auf die Städte zunehmend (vgl. Smith 2005: 100). Der interurbane Wettbewerb gewann somit mehr und mehr an Bedeutung. Dieser bezieht sich vor allem auf die Konkurrenz um Produktionsstandorte, Steuerzahler\_innen sowie staatliche und private Investitionen (Harvey 1989: 8). Um nationale und internationale Investitionen anzuziehen, führt dies seitdem in vielen Städten zu einer Ausrichtung der Stadtpolitiken auf unternehmerische Bedürfnisse. Die Schaffung eines positiven Investitions- und Geschäftsklimas wird infolgedessen zur politischen Priorität (ebd.: 11), während gleichzeitig andere Aufgabenbereiche wie die Sozial- und Bildungspolitik oftmals kontinuierlich vernachlässigt werden. Durch die Kürzung der finanziellen Zuschüsse der Städte seitens des Staats, waren neuerdings viele Städte und Kommunen zunehmend selbst für die Akkumulation von öffentlichen und vor allem privaten Investitionen verantwortlich. Imagebildung und Stadtmarketing sowie die Ausrichtung auf die Bedürfnisse transnationaler Konzerne werden zu zentralen Handlungsdirektiven der „unternehmerischen Stadt“ (Harvey 1989, Mayer 1990, Vainer 2000). Mit dieser Bezeichnung soll zum Ausdruck kommen, „daß das primäre Ziel städtischer Politik nun die Initiierung und Stimulierung privater Kapitalakkumulation ist“ (Mayer 1990b: 21). In diesem Zusammenhang wird von vielen kritischen Stadtforscher\_innen der Wandel der Stadt von der Verwalterin hin zur Managerin konstatiert (Harvey 1989; Mayer 1990; Heeg 2000; Vainer 2000). Auf die zentralen Strategien, Formen und Auswirkungen dieser neuen Form der politischen Regulierung des urbanen Raums soll in den folgenden Unterkapitel eingegangen werden.

### **3.2. Unternehmerische Stadtpolitik**

Wesentlich bestimmendes Element der unternehmerischen Stadtpolitik ist die Existenz eines interurbanen Wettbewerbs (Harvey 1989; Jessop 1997; Vainer 2000). Dass Städte in Konkurrenz zu einander stehen, ist „eine Ansicht, die kommunale Behörden weltweit zu beherrschen scheint“ (Stern 2010). Dabei wird „das Bild der ‚Stadt als Wettbewerbseinheit in globaler Konkurrenz‘ mitsamt allen Konsequenzen als natürlich, vernünftig, unvermeidbar und alternativlos präsentiert“ (Schipper/Duveneck 2010: 2). Potentielle Alternativen werden dadurch genauso verschleiert wie die Gegebenheit, dass der interurbane Wettbewerb „kein unvermeidbares Ergebnis einer übermächtigen Globalisierung ist“ (ebd.: 3), sondern vielmehr das gemachte Produkt konkreter politischer Handlungen.

Zum einen sind Maßnahmen wie die Reorganisation der Nationalstaaten oder die Kürzung finanzieller Zuschüsse an die Kommunen zu nennen, zum anderen spielen hierbei aber auch veränderte Argumentationslogiken eine zentrale Rolle. So haben sich durch den Bedeutungsgewinn neoliberaler Ansichten ökonomische Logiken auch auf Bereiche außerhalb der Wirtschaft ausgeweitet. Dem konnten sich auch die Städte und ihre Verwaltungsbehörden nicht entziehen, womit der „ökonomische Druck der Wirtschaftlichkeit auch auf soziale Einrichtungen und öffentliche Dienste“ (Mullis 2009: 2) übergriff. Dabei wird davon ausgegangen, dass Städte den gleichen Bedingungen und Herausforderungen ausgesetzt sind wie privatwirtschaftliche Unternehmen (Vainer 2000: 76), weshalb sie auch wie Konzerne zu führen sind.

Die konkreten Folgen und Auswirkungen dieser Transformationsprozesse im urbanen Raum wurden in zahlreichen Arbeiten beschrieben und kritisch analysiert (vgl. u.a. Harvey 1989; Wood 2003; Brenner 2004; Compans 2005; Heeg/Rosol 2007; Schipper 2008). Je nach räumlich-historischen Kontext variieren diese im Detail, wobei aber grundlegende Kriterien und Strategien der unternehmerischen Stadt erkennbar sind. Im Folgenden sollen unter Berücksichtigung der entsprechenden Literatur die für diese Arbeit relevanten Prozesse und Veränderungen dargestellt werden.

### **3.2.1. Kommodifizierung und Privatisierung der Stadt – die Stadt als Ware**

Aus der Auffassung heraus, dass die Städte einem permanenten interurbanen Wettbewerb ausgesetzt sind, ergeben sich mehrere vermeintliche Sachzwänge für die gestaltenden Akteur\_innen. Laut Vainer (2000: 78) ist dabei eine der populärsten Ansichten der gegenwärtigen Stadtplaner\_innen, dass die Stadt eine Ware ist, die in einem extrem kompetitiven Markt zum Verkauf steht. Unter Berücksichtigung der globalen Entwicklungen des urbanen Raums in den letzten beiden Jahrzehnten, wird deutlich, dass die Stadt „nicht mehr nur der Ort [ist], wo Waren gehandelt werden, sie ist selber zur Ware geworden“ (Schmid, zit. n. Stern 2010). Dabei bildet sie hinsichtlich der Produktattribute sicherlich eine der komplexesten Waren überhaupt, die auf dem globalen Markt angeboten werden (Vainer 2000: 78).

Einher geht der Prozess der Kommodifizierung in der Regel mit umfangreichen Privatisierungsprozessen. Dabei liefern wie auf nationalstaatlicher Ebene, neoliberale Konzepte die richtungsweisenden Handlungsimplicationen für städtische Planungs- und Entscheidungsträger\_innen. Somit bildet auch auf lokalstaatlicher Ebene die Privatisierung der kommunalen Dienstleistungen und Infrastruktur ein beliebtes Mittel um Einsparungen zu erzielen und damit die maroden Haushalte zu sanieren oder dem Zwang zur Effizienzsteigerung nachzukommen. Insbesondere Bereiche der kommunalen Daseinsvorsorge stehen hierbei im

Zentrum des Interesses. In vielen Städten weltweit haben bereits umfangreiche Privatisierungsmaßnahmen der Gas- und Stromversorgung, der Wasserver- und Abwasserentsorgung, der Abfallwirtschaft und des öffentlichen Personennahverkehrs stattgefunden. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass der Ausverkauf der öffentlichen Betriebe einen zentralen Aspekt der neoliberalen Stadtentwicklung bildet (Mullis 2009: 12). Darüber hinaus bleiben oftmals auch soziale, kulturelle und gesundheitliche Einrichtungen, wie Schulen, Krankenhäuser oder Sport- und Kulturstätten, nicht vor der Ausweitung der Marktlogik bzw. der Privatisierung verschont (Heeg/Rosol 2007: 494).

Die vormals kommunal verwalteten öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen werden infolgedessen an Privatunternehmen übergeben. Insbesondere die kommunalen Betriebe der lukrativen Sparten der öffentlichen Daseinsvorsorge, werden dabei bevorzugt von transnational operierenden Konzernen oder Investmentfonds übernommen.

Indem so wichtige Bereiche der kommunalen Dienstleistungen zunehmend in die Hand von privaten Unternehmen geraten, „verliert die Öffentlichkeit nicht nur ihre demokratische Entscheidungskompetenz über die Bereitstellung der von allen genutzten Waren und Dienstleistungen, sondern auch die Chancengleichheit des Zugangs kann nicht länger garantiert werden“ (Mullis 2009: 12f).

Darüber hinaus treten die versprochenen Vorzüge der Privatisierung oftmals nicht ein. Vielmehr deuten zahlreiche Beispiele auf eine Verschlechterung der Situation nach der Übernahme öffentlicher Betriebe durch profitorientierte Unternehmen. Der Zwang zu schnellen und hohen Gewinnen führt dazu, dass aus Kostengründen notwendige Investitionen in die Infrastruktur nicht getätigt, Angestellte entlassen und die Preise angehoben werden. Ferner werden durch die Privatisierung, wie etwa das Beispiel der Wasserprivatisierung zeigt, die Auswirkungen der sozialen Segregation oftmals gefördert und verstärkt, da nach dem ökonomischen Prinzip der Gewinnmaximierung das Wasser dorthin fließen muss wo lukrative Gewinne warten (Hoering 2001: 23). Folglich ist der Anschluss ärmerer Stadtgebiete an die Wasserversorgung aufgrund der damit verbundenen Kosten für profitorientierte Unternehmen kaum ergiebig.

Auch das Argument der Kosteneinsparung, das stets in diesem Zusammenhang hervor gebracht wird, ist durchaus anzuzweifeln. Speziell im Zuge der hierbei verbreiteten *Public Private Partnerships* (PPPs), sprich einer Kooperationsform von öffentlichen und privatwirtschaftlichen Akteur\_innen, scheint es eher häufig, dass die Kosten weiterhin bei den Kommunen bleiben, während die Gewinne privatisiert werden (Harvey 1989: 7). Vielfach sind auch umfangreiche staatliche Subventionierungen feste Bestandteile der Verträge zwischen den transnationalen Unternehmen und den lokalen Regierungen (Hoering 2001: 15). Auch die Auflösung zentraler

monopolartiger Kontrollinstitutionen wird bei den meisten Privatisierungsmodellen nicht erfüllt. „Anstelle der vielpropagierten De-Regulierung vollzieht sich vielmehr eine Übertragung von ökonomischer und politischer Macht sowie von Kontrollbefugnissen, weg von demokratisch gewählten politischen Institutionen (vom öffentlichen Sektor), hin zum privaten Sektor“ (Köhler 2003: 6). David Harvey verwendet in diesem Zusammenhang den Begriff der Enteignungsökonomie, „in welchem Inwertsetzungsprozesse als integraler Bestandteil kapitalistischer Ökonomien erklärt werden“ (Köhler 2005: 23). Daher sind die Privatisierungsmaßnahmen in vielen Städten zu einem kontrovers diskutierten Politikum geworden. Breiter Widerstand der Öffentlichkeit sowie die nicht eingetroffenen Verbesserungen führten bereits in einigen Städten zu einer Rekommunalisierung privatisierter Betriebe.

Ein weiterer Aspekt, der in diesem Zusammenhang aus stadtgeographischer Sicht zu nennen ist, ist die zunehmende Privatisierung öffentlicher Räume. Die Spannweite reicht dabei von der Teilprivatisierung öffentlicher Plätze durch Cafés und Restaurants, über die Errichtung von *Shopping-Center* und Einkaufspassagen bis hin zu den vor allem in den Amerikas weit verbreiteten *Gated Communities*.

Im Zuge der Kommodifizierung des Städtischen kommt es allerdings auch zu temporären Privatisierungen öffentlicher Räume, indem etwa Nutzungsrechte für spezielle Stadtteile auf begrenzte Zeit an private Unternehmen veräußert werden. Dies kommt insbesondere im Zuge der so genannten Festivalisierung des Städtischen (siehe Kapitel 3.2.2.) zum tragen. So sind etwa eingezäunte Fanzonen mit kontrolliertem Zugang, Videoüberwachung und Konsumverboten von Produkten, die nicht innerhalb dieser Fanzonen gekauft werden, mittlerweile fester Bestandteil vieler Städte, die sportliche (und kulturelle) Großereignisse austragen. Aber auch kleinräumigere Veranstaltungen, wie kommerzielle Feste, Sportevents oder temporäre Ausstellungen privater Unternehmen, sind als Teil dieser Entwicklung anzusehen.

Die Konsequenzen dieser Formen der Kommodifizierung und Privatisierung des Städtischen wirken insbesondere auf zwei Ebenen. Zum einen kommt es im Zuge dessen zu einer Reduzierung der Bürgerinnen und Bürger auf die reine Konsumentrolle. Zum anderen führt dies zu einem selektiven Zugang zu den öffentlichen Räumen und Ressourcen der Stadt. Den erhalten in weiterer Konsequenz bevorzugt nur die Personen, die auch potentielle Konsument\_innen sind (vgl. Zehner 2001: 166f.; Heeg/Rosol 2007: 495).

Letztere sind dem Ideal nach eher einkommensstarken Personenkreisen zuzuordnen, weshalb auch das „Warenangebot“ in der Regel auf diese Zielgruppe ausgerichtet wird. Für Vainer (2000: 82f.) wird die Stadt somit nicht nur als bloße Ware, sondern vor allem als Luxusware deklariert. Ferner erklärt für ihn die Grundidee, dass die Stadt ein Ware sei, warum heute viele Bürgermeister\_innen

immer mehr fahrenden Händler\_innen gleichen, statt politischen Dirigent\_innen (ebd.: 78). Dabei ist bei der Vermarktung der „Waren“ auf dem Weltmarkt ein umfangreiches Stadtmarketing meist ein zentrales und wichtiges Instrument.

### **3.2.2. Stadtmarketing und Imageproduktion – die Stadt als Marke**

Um nun die Waren in diesem stark kompetitiven Markt anzupreisen und sich gegen die vermeintlichen Konkurrenten abzusetzen, ist ein fundiertes Stadtmarketing fast obligatorisch geworden.<sup>16</sup> Die „unternehmerischen Städte“ übernehmen in diesem Zusammenhang oftmals Marketingstrategien, die bezüglich Aufmachung und Design Werbekampagnen von privaten Unternehmen gleichen. Zentrales Anliegen ist es ein positives Image zu kreieren, um sich positiv gegenüber anderen Standorten abzugrenzen und den Bekanntheitsgrad zu steigern. Schipper (2008: 40) spricht in diesem Zusammenhang in Anlehnung an Bourdieu von der Schaffung symbolischen Kapitals. Dies geschieht zum einen mittels umfangreicher Imagekampagnen. Neben dem primären Ziel der Steigerung der Attraktivität nach Außen, geht es dabei aber auch um die Schaffung eines kollektiven Identitätsgefühls nach Innen. Indem *die* Stadt meist als homogene Einheit behandelt wird, werden einerseits interne soziale Disparitäten ausgeblendet und andererseits wird damit versucht einen Konsens bezüglich der intendierten Maßnahmen herzustellen (Vainer 2000: 91).

Als weiteres Mittel zur Schaffung symbolischen Kapitals dient zunehmend die Austragung von sportlichen und kulturellen Großveranstaltungen (Sportveranstaltungen, Weltausstellungen, Musikfestivals, ...). Seitens der wissenschaftlichen Literatur wird diese Entwicklung mit dem Begriff der so genannten „Festivalisierung des Städtischen“ bezeichnet (Häußermann/Siebel 1993; Zehner 2001: 162ff.; Heeg/Rosol 2007: 494f.). Neben der Austragung von repräsentativen Großveranstaltungen, wird in diesem Zusammenhang auch auf die Errichtung von spektakulärer Architektur („Flaggschiff“-Projekte) von so genannten Stararchitekten gesetzt. Im Hinblick auf die Dynamiken und den Imagewandel, die die Errichtung des Guggenheim Museums in Bilbao auslösten, werden die Entwicklungsimpulse und Imagezugewinne, die von diesen gezielten Aufwertungsprozessen erhofft werden, als Bilbao-Effekt bezeichnet.

Ferner ist ein zunehmend zentrales Element des Stadtmarketings das Abschneiden in nationalen und internationalen Städterankings, welche regelmäßig von Unternehmensberatungen oder privaten Wirtschaftsforschungsinstituten publiziert werden. Eine gute Positionierung fördert das Ansehen und den Bekanntheitsgrad der Städte. Da die Rankings in der Regel auf Befragungen von bzw.

---

<sup>16</sup> Stadtmarketing etablierte sich ab den 1990er Jahren in den meisten Städten als fixes Instrument der Stadtentwicklung. Allerdings sind erste Ansätze bereits deutlich früher feststellbar. So versuchte beispielsweise München mit dem Slogan „Weltstadt mit Herz“ bereits seit 1962 gezielt ein positives Stadtimage zu kreieren. „Der Erfolg gab den Verantwortlichen Recht: Die bayrische Landeshauptstadt [...] konnte einen weltweiten Imagegewinn verbuchen, der sich später in kräftigen Investitionsschüben widerspiegelte“ (Zehner 2001: 162).

Indizien für einkommensstarke(n) Personen basieren, liefern sie für die Stadtverwaltungen darüber hinaus wichtige Hinweise auf die Interessen und Bedürfnisse der gewünschten Nutzer\_innen sowie auf Bereiche im eigenen Wirkungsbereich, in denen diesbezüglich Defizite bestehen.

Bei all diesen Bemühungen des Stadtmarketings und der Imageproduktion geht es wie gesagt letztendlich darum, die Besonderheiten der eigenen Stadt zu betonen, um sich in der Masse der anderen Städte positiv hervorzuheben. Betont werden, wie in der freien Marktwirtschaft, Alleinstellungsmerkmale um sich anhand von speziellen Eigenschaften zu profilieren. „[D]er Kampf um Aufmerksamkeit wird ikonografisch geführt“ (Reiter 2011: 2), weshalb im Zuge eines *Urban Brandings* verschiedene Marken kommuniziert werden. In Bezug auf den Städte-Tourismus lassen sich beispielsweise dabei unterschiedliche Stadttypen ausmachen: Creative Cities (Barcelona, Berlin, New York, São Paulo, ...), Kultur-Städte (Buenos Aires, São Paulo, Wien, ...), Sport-Städte (Innsbruck, Valencia, Vancouver, Rio de Janeiro, ...) oder History Teller (Cusco, Paris, Rom, ...) (vgl. ebd.). In jüngster Zeit werden verstärkt auch Profilierungsmöglichkeiten in Richtung einer Livable oder Smart City forciert. Dabei bestehen aber durchaus auch Variationen aus den verschiedenen Eigenschaften.

Auch wenn das Grundimage mitunter variiert, fällt dabei auf, dass die meisten Großstädte ähnliche Attribute betonen. Zentral sind hierbei Aspekte wie hohe Lebensqualität, Sicherheit, moderne und hochwertige Infrastruktur und Verkehrsmittel. Soziale Argumente treten hierbei in der Regel in den Hintergrund. Grund dafür ist, dass sich ein Großteil der Städte auf die gleiche Zielgruppe konzentriert (Vainer 2000: 80). So werden die Kampagnen insbesondere auf die Interessen und Bedürfnisse einkommensstarker Haushalte und Tourist\_innen sowie finanzkräftiger Investor\_innen und transnational operierender Unternehmen ausgerichtet. In den wenigsten Fällen geht es um die Bedürfnisse von marginalisierten Bevölkerungsgruppen, geschweige denn von einer armen Landbevölkerung oder einkommensschwachen Ausländer\_innen. „Das Recht auf Stadt ist in diesem Fall direkt proportional zur Zahlungsfähigkeit der Ausländer und Besucher“<sup>17</sup> (Vainer 2000: 80).

### **3.2.3. Ökonomisierung der Stadtpolitik – die Stadt als Unternehmen**

Indem Städte zunehmend als Unternehmen betrachtet und geführt werden rücken sozialstaatliche Regierungsformen mehr und mehr in den Hintergrund. Gleichzeitig dringen im Zuge dessen betriebswirtschaftliche Begrifflichkeiten und Techniken in den Arbeitsalltag von Stadtverwaltungen vor. Das Bild des „schlanken Staats“ mit den charakteristischen Prinzipien wie Effizienzsteigerung, Prozessoptimierung und Qualitätssicherung wird auch auf lokalstaatlicher Ebene zum zentralen Leitbild. Während Städte früher eher verwaltungsorientiert gehandelt haben, müssen sie demnach

<sup>17</sup> Im Original: „O direito à cidade, neste caso, passa a ser diretamente proporcional ao índice de solvência dos estrangeiros e visitantes.“ (Vainer 2000: 80).

heute effizient, rational und innovativ sein.

Infolgedessen kam es zu einem generellen „Umbau der Verwaltung nach betriebswirtschaftlichen Kriterien“ (Schipper/Duveneck 2010: 2). „Stadtplanung und -politik soll [nun] durch ein flexibles Stadtmanagement ersetzt werden, dessen Aufgabenbereich eher Dienstleistungen für private Akteure und Unternehmen, Organisationen von konsensualen Abstimmungsprozessen und Servicemaßnahmen umfasst“ (Heeg 2001: 43). Die Implementierung betriebswirtschaftlicher Managementtechniken wird unter dem Begriff des *New Public Management* (NPM) zusammengefasst (Schipper 2008: 37; Mullis 2009: 10). Parallel zu diesen verwaltungsinternen Umstrukturierungen kam es zu Kosteneinsparungen durch Kürzungen der Zuschüsse für bzw. der Auslagerung von kommunalen Aufgabenbereichen und Versorgungsleitungen. Davon betroffen sind insbesondere unrentable Sparten, wie allen voran der Sozialbereich. Aber wie im Kapitel 3.2.1. dargestellt, sind auch andere Aufgabenbereiche schon lange nicht mehr vor umfangreichen Privatisierungsmaßnahmen verschont.

Durch die Übertragung von kommunalen Aufgaben an private Akteur\_innen zeigt sich ein weiterer Aspekt der Übernahme von privatwirtschaftlichen Strukturen und Prozessen. Während in fordistischen Zeiten eine meist deutliche Trennung zwischen Staat und Markt bestand, kommt es unter postfordistischen Bedingungen vermehrt zu Kooperationen zwischen staatlichen und privaten Akteur\_innen. So werden heute, wie oben bereits erwähnt, viele Stadtentwicklungsprojekte von so genannten *Public Private Partnerships* (PPPs) getragen und umgesetzt.

Diese neuen Formen des Regierens werden in der wissenschaftlichen Literatur mit dem Wandel von *Government* zu *Governance*-Strategien beschrieben (Harvey 1989: 4f.; Heeg 2000; Heeg/Rosol 2007: 493). Damit soll „ausgedrückt werden, dass nicht die traditionelle hierarchisch-anordnende Form des Regierens allein durch den Staat im engeren Sinne im Vordergrund steht, sondern eine neue Form im Sinne eines pluralistischen, horizontalen und netzwerkförmigen Steuerungsmodus und Politikstils“ (Heeg/Rosol 2007: 493f., Hervorheb. i. Orig.). Folglich können von privaten Unternehmen und Investor\_innen über Interessensverbände bis hin zu Nicht-Regierungsorganisationen und Bürgerinitiativen diverse nichtstaatliche Akteur\_innen an Entscheidungsprozessen oder auch der konkreten Umsetzungen von Stadtentwicklungsprojekten beteiligt werden. Dies hat zur Folge, dass zum einen autoritäre, zentralstaatliche Regierungsformen abgebaut werden, zum anderen aber auch zunehmend nicht demokratisch gewählte Akteur\_innen an der Stadtgestaltung beteiligt werden (vgl. ebd.; Schmidt 2010: 6). Letzteres muss nicht zwingend negativ sein. Zahlreiche Beispiele insbesondere der klassischen Stadtgestaltung „von oben“ zeigen, dass auch eine demokratisch gewählte Stadtverwaltung in einer repräsentativen Demokratie nicht notwendigerweise mit einer demokratischen Stadtgestaltung gleichzusetzen ist. Jedoch ist ein

markantes Kennzeichen dieses neuen Politikstils (*Governance*), „dass machtpolitische Ungleichgewichte ausgeblendet werden“ (Heeg/Rosol 2007: 494).

Die vermehrten Partizipationsmöglichkeiten einer neoliberalen, flexibleren Stadtpolitik haben in diesem Sinne eher zur Folge, dass primär einflussreiche Interessensgruppen aus Besitzeliten, großen Unternehmen und Banken an den politischen Entscheidungsprozessen beteiligt werden. Auch wenn die Rhetorik der Stadtregierungen meist anderes verheißt und in Form von runden Tischen zunehmend auch Vertreter\_innen sozialer Bewegungen oder Interessenvertretungen von Bürger\_innen bei Stadtentwicklungsprojekten beteiligt werden, ist dabei eine Einflussnahme auf die konkrete Gestaltung der Projekte „von unten“ kaum möglich. Die Beteiligung beschränkt sich dabei oftmals auf einige wenige Details, während die relevanten Entscheidungen meist an anderer Stelle getroffen werden.<sup>18</sup> Partizipationsprozesse innerhalb der unternehmerischen Stadt erscheinen somit eher „als notwendiges, gesetzlich gebotenes Element formalisierter Stadtplanungsabläufe“ (Trindade Jr./Wehrhahn 2010: 42). Durch die Übertragung der Entscheidungskompetenzen an private Akteur\_innen werden die Partizipationsmöglichkeiten teilweise für betroffene Bürger\_innen sogar gemindert, was somit eher eine entpolitisierende Wirkung zur Folge hat. Somit können diese neuen Governanceformen nach Vainer (2000: 83) auch als „direkte Demokratie der Bourgeoisie“ aufgefasst werden.

### **3.3.4. Ordnung und Sicherheit – territoriale Kontrollstrategien in der unternehmerischen Stadt**

Wenn davon ausgegangen wird, dass sich im Zuge der Neoliberalisierung Marktlogiken auf alle gesellschaftlichen Bereiche ausweiten (vgl. Mattiseck 2009: 5), bleibt folglich auch der Bereich der Sicherheitspolitik nicht davon verschont. Auf der anderen Seite spielen Sicherheitsaspekte im Kontext der Umsetzung neoliberaler Strategien auch eine bedeutende Rolle. So haben sich in den letzten 30 Jahren „die Begriffe Ordnung und Kriminalität, Sicherheit und Risiko als mehr oder minder elegantes Schmiermittel bei der Durchsetzung des neoliberalen Globalisierungsprojekts erwiesen“ (Eick/Sambale/Töpfer 2007: 11). Dabei avancierten Sicherheit und Gefahr auch zu den aktuellen Leitbildern der neoliberalen Stadt (Schmincke 2009: 22). Allerdings sind Sicherheits- und Ordnungsaspekte schon lange mit städtischen Kontexten eng verbunden. So waren etwa urbane Kontrolle und Sicherheit bereits wichtige Anliegen absolutistischer Herrschaft und sind seit ihrem

---

<sup>18</sup> Das Partizipative Budget von Porto Alegre zeigt beispielsweise aber auch, dass dies nicht immer der Fall sein muss. Im konkreten Fall Brasiliens wurden bereits kurz nach dem Ende der Militärdiktatur (1985) partizipative Elemente in Stadtplanungsprozesse eingebaut. Heute gibt es einige Beispiele in denen eine breitere Beteiligung der Bevölkerung an der Stadtentwicklung forciert wird. Dabei ist meist die Regierungskonstellation entscheidend, wie umfangreich Beteiligungsprozesse für die Zivilgesellschaft gestaltet werden. In Städten, in denen eher unternehmerische Stadtpolitiken verfolgt werden, spielen Beteiligungsprozesse jedoch so gut wie keine Rolle (vgl. Trindade Jr./Wehrhahn 2009).

Entstehen wichtige Belange bürgerlicher Gesellschaften. Auch Verdrängung ist kein neuer Aspekt neoliberaler Stadtpolitik. „In der kapitalistischen Stadt wurde die Bevölkerung schon immer durch die unsichtbare Hand des Marktes und die dank ihrer Uniformen gut sichtbaren Hände der Staatsgewalt so sortiert, dass jede\_r an seinem/ihren Platz ist“ (Belina 2008: 38). Allerdings ist im Zuge neoliberaler Stadtgestaltung, sowohl auf diskursiver als auch auf materieller Ebene, ein Wandel der Sicherheitspolitik feststellbar, welcher sich in neuen Denk- und Argumentationsweisen als auch konkreten Handlungsweisen und Akteurskonstellationen manifestiert.

Auf diskursiver Ebene kam es hierbei zu einer Erweiterung des Sicherheitsbegriffs und der Definition was als Risiko angesehen wird, welche sich in zweifacher Weise ausdrückt. So wurde einerseits, speziell in westlichen Ländern, seit dem 11. September 2001 eine Ausweitung der Terrorismusdefinition vollzogen, indem nun auch „eine Vielzahl kriminalisierter (Organisierte Kriminalität, Drogen- und Menschenhandel etc.) und kriminalisierbarer Verhaltensweisen (Demonstrationen, Blockaden etc.)“ (Eick/Sambela/Töpfer 2007: 12) zunehmend als terroristische Handlungen aufgefasst werden. Andererseits erfolgte eine zweite Erweiterung, indem vormals nicht strafbare Handlungen (oder abweichendes Verhalten), wie öffentlicher Alkoholkonsum, Rauchen oder Urinieren, aber auch Herumlungern, unbegründetes Stehenbleiben oder („aggressives“) Betteln in öffentlichen und semi-öffentlichen Räumen, zunehmend kriminalisiert werden (Eick/Sambela/Töpfer 2007: 11f.; Smith 2007). Während ersteres eher auf national- und supranationalstaatlicher Ebene zum tragen kommt, hat insbesondere zweiteres konkrete Auswirkungen auf die Kontrolle und Produktion des urbanen (öffentlichen) Raums.

So wurden unter fordistischer Sozialpolitik von der gesellschaftlichen Norm vermeintlich abweichende Verhaltensweisen, wie Drogenkonsum, Prostitution oder Obdachlosigkeit, noch als soziale Probleme aufgefasst, wohingegen diese unter postfordistischen Vorzeichen zunehmend zu (die öffentliche Ordnung gefährdenden) Sicherheitsproblemen deklariert werden (Belina 2008: 38). Dies hat zur Folge, dass statt Sozialarbeiter\_innen heute Polizei und private Sicherheitskräfte zur Lösung dieser Probleme herangezogen werden (ebd.). Somit kommt es durch die Umdeutung sozialer Phänomene zu Sicherheitsproblemen konsequenterweise zu rein technischen Herangehensweisen. In der Regel enden diese lediglich in der Verdrängung der betroffenen Personen, welche meist deckungsgleich mit jenen Personen sind, „die aus der neoliberalen Verwertungslogik herausfallen“ (Schmincke 2009: 23).

Von grundlegender Bedeutung hierfür ist ferner die Definition von Norm und Abweichung und infolgedessen von Ordnung und Unordnung (bzw. Sicherheit und Risiko). Die Definitionsmacht liegt hierbei seit jeher bei den Herrschenden, deren Weltbild infolgedessen repräsentativ für die gesamte Stadtbevölkerung gilt. Dementsprechend werden äußerliche Attribute sowie

Verhaltensweisen für vermeintlich ordentliche und normale Stadträume und Bevölkerungsgruppen definiert. Letztere ‚normalisieren‘ sich dabei einerseits, indem sie sich der Kontrolle unterwerfen (ebd. 22). Andererseits wird eine normale, homogene Stadtbevölkerung auch durch die Aktivierung einer neoliberalen Vergemeinschaftung aktiv konstruiert (Spoo 2010).

Dem gegenüber stehen Räume, die als unordentlich, anormal und infolgedessen bedrohend wahrgenommen werden. So werden im Zuge dessen vermeintlich „gefährliche Orte“ (soziale Brennpunkte, Slums, Migranten-, Bahnhofs- und Hafenviertel) innerhalb der Stadt lokalisiert und diese sowie die sich dort aufhaltenden Menschen infolgedessen stigmatisiert und meist kriminalisiert. „Basierend auf der zur Theorie erhobenen Behauptung, dass sichtbarer Verfall einer Gegend als Zeichen geringer sozialer Kontrolle und deshalb als Einladung zum Begehen schwerer Verbrechen gelesen würde (»Broken Windows«), geraten die fleischgewordenen Anzeichen des Verfalls ins Visier der Kriminalpolitik“ (Belina 2010: 54). Gemäß einer solchen Denkweise, reicht das bloße (unordentliche oder andere) Aussehen von Personen und Raumeinheiten aus, um sie als Sicherheitsproblem zu deklarieren. Da es sich hierbei meist um marginalisierte Bevölkerungsgruppen und deren Lebenswelten handelt, ist dieser Prozess oftmals mit einer Kriminalisierung der Armut gleichzusetzen.

Als bekanntes Beispiel einer auf diesen Annahmen fundierten urbanen Sicherheitspolitik, gilt die insbesondere unter dem ehemaligen New Yorker Bürgermeister Rudolph Giuliani bekannt gewordenen *Zero Tolerance Policy*. Diese zielt darauf ab Verfall und infolgedessen Kriminalität entgegen zu wirken, indem einerseits präventiv gegen jegliche Anzeichen vorgegangen wird und andererseits schon die geringsten (Rechts-)Verstöße konsequent geahndet werden. Mit dem Verweis auf den Erfolg des New Yorker Vorbilds, wurde in den letzten 15 Jahren in vielen Städten „eine »härtere Gangart« im Umgang mit Straßenkriminalität, mit sichtbaren Abweichungen von der öffentlichen Ordnung (*incivilities*) und der Beeinträchtigung der Lebensqualität (*quality of life-offences*) gefordert“ (ebd., Hervorh. im Orig.).

Aber auch in Städten, die sich nicht völlig auf eine „Null-Toleranz-Strategie“ berufen oder andere Sicherheitspolitiken verfolgen, ist die Implementierung neuer Sicherheitsmaßnahmen und -strategien feststellbar. Konkret materialisieren sich die neuen sicherheitspolitischen Maßnahmen in verschiedenster Weise im urbanen Raum. Ein relevantes Kennzeichen stellt etwa die zunehmende Überwachung des öffentlichen Raums durch Videokameras dar. Die mittlerweile in vielen Städten zum urbanen Alltag gehörende „optisch-elektronische Beobachtung“ „erfasst einerseits alle Körper, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Sie produziert jedoch andererseits ‚normalisierte‘, d.h. unauffällige, sowie ‚störende‘ Körper, denn ihre Funktion ist das Herausfiltern illegitimer Körper und ihrer Bewegungspraktiken“ (Schmincke 2009: 23). Ferner ist die Neugestaltung des

öffentlichen Raums an sich zu nennen, indem durch die Gestaltung öffentlicher Räume, gewissen sozialen Gruppen indirekt das Verweilen an diesen Orten erschwert bzw. verunmöglicht wird. „Weil eine offensive Verdrängung nicht möglich ist, sind Städte dazu übergegangen, mit subtilen Methoden diese Menschen auszugrenzen“ (Zehner 2001: 167). Die Maßnahmen zielen dabei oftmals auf Obdachlose ab, indem etwa Bänke von Plätzen und Bahnhöfen verbannt werden oder Parkanlagen über Nacht abgesperrt werden. Direkt wird darüber hinaus der Aufenthalt von bestimmten sozialen Gruppen bzw. deren Verdrängung, durch die zunehmende Errichtung von so genannten Sicherheitszonen gefördert, in denen Polizei und private Sicherheitskräfte über spezielle Befugnisse verfügen und grundlegende Bürgerrechte nicht gelten.<sup>19</sup>

Letzteres deutet auch auf einen weiteren Aspekt der neoliberalen Ausrichtung der urbanen Sicherheitspolitik. So führen auch in diesem Bereich Privatisierungsmaßnahmen dazu, dass vermehrt nichtstaatliche Akteur\_innen bei der Umsetzung sicherheitspolitischer Maßnahmen beteiligt werden. Speziell staatlich-private Mixformen sind dabei durch eine unklare rechtliche Kompetenzverteilung geprägt (Heeg/Rosol 2007: 495). Neben dem verstärkten Einsatz von privaten Sicherheitskräften kommt es ferner immer häufiger zu einer Aktivierung der Zivilgesellschaft in diesem Bereich. Aber auch auf staatlicher Seite kommt es zu einer Diversifizierung der agierenden Institutionen, indem neben der Polizei zunehmend auch städtische Ordnungsämter und das Militär für die „Sicherheitspolitische Kontrolle und Disziplinierung von Urbanität - von Räumen und Bevölkerung“ (Eick/Sambale/Töpfer 2007: 9) sorgen.

Durch diese Sicherheitsstrategien kommt es zur Formierung von kontrollierten urbanen Konsum- und Erlebniswelten. Speziell die Innenstädte fungieren dabei als Visitenkarten der neoliberalen Stadt, deren Zugang und Nutzung durch die oben beschriebene Strategien und Maßnahmen zunehmend reglementiert wird (Heeg/Rosol 2007: 495). Im Zuge dessen kommt es zur Verdrängung von Personen, die nicht am Konsum teilnehmen können oder wollen bzw. andere Personen dabei stören. Dieser Prozess führt, wie oben bereits erwähnt, zu einer Kriminalisierung marginalisierter Bevölkerungsgruppen und deren Verdrängung an die peripheren Zonen der Stadt. Von Seiten der Stadtverwaltung sowie der Mainstream Medien, wird in diesem Zusammenhang mit Verweis auf das New Yorker Erfolgsmodell oftmals von der „Rückeroberung des öffentlichen Raums“ gesprochen. In diesem Sinne dienen die aktuellen Kontroll- und Sicherheitsstrategien zur

---

<sup>19</sup> Um verkürzte Aussagen zu vermeiden, muss an dieser Stelle auch darauf hingewiesen werden, dass aktuelle polizeiliche Strategien sich nicht ausschließlich auf repressive Maßnahmen begrenzen. So kommen darüber hinaus auch oftmals Konzepte wie Deeskalation, Prävention und Partizipation zum tragen (Eick/Sambale/Töpfer 2007: 12). Dennoch hat der skizzierte Bedeutungswandel des Sicherheitsdiskurses maßgeblichen Einfluss auf urbane Sicherheitsstrategien. So wird in der neoliberalen Stadt mittels Sicherheit städtischer Raum produziert; infolgedessen bestimmte Personengruppen bevorzugt bzw. ausgeschlossen werden (vgl. Belina 2010). Nicht zuletzt überwiegt die repressive Komponente insbesondere bei *Zero-Tolerance*-Strategien, wie sie u.a. auch in Rio de Janeiro implementiert wurden.

Wiederherstellung der scheinbar an Kriminelle, Unordentliche und Minderheiten verloren gegangenen Ordnung des öffentlichen Raums (Belina 2010: 55). Indessen veranlassen diese Entwicklungen Neil Smith von einem *urbanen Revanchismus* der urbanen Elite gegenüber der subalternen Bevölkerung zu sprechen (Smith 1996; Smith 2007). „Indem er [hierbei] einen Zusammenhang von gentrification und bestimmten Polizeistrategien herstellt, gelingt es Smith mühelos, den Bogen von den Städten des globalen Nordens zu denen des globalen Südens, von New York und London zu São Paulo und Rio de Janeiro zu schlagen“ (Henninger 2010: 51). Auch wenn diese Ansätze sicherlich an mancher Stelle verkürzt erscheinen mögen, sind dennoch gewisse Parallelen zwischen den aktuellen Sicherheits- und Ordnungsstrategien und den umfangreichen Aufwertungsstrategien in vielen Städten, sowohl des globalen Norden als auch des globalen Südens, feststellbar.

### **3.2.5. Aufwertung als sozialräumliches Leitbild der unternehmerischen Stadt**

Logische Konsequenz einer Stadtpolitik, die auf Ansichten der Broken-Windows-Theorie basiert, ist das Entgegenwirken gegen jeglichen sichtlichen Verfall und damit die Etablierung umfangreicher Sanierungsmaßnahmen und Aufwertungsprozesse. Letztere bilden aber auch in vielen Städten, in denen nicht der abstruse Zusammenhang zwischen äußerem Erscheinungsbild des Stadtraums und erhöhten kriminellen Handlungen gezogen wird, das gegenwärtige Leitbild aktueller Stadtentwicklungsprozesse (vgl. Holm 2010: 41; Lees et al. 2008: xviii). Folglich werden in vielen Städten moderne Neubauprojekte und die umfangreiche Sanierung und Aufwertung von einzelnen Häuserblocks und ganzen Stadtvierteln forciert.

Dabei stehen insbesondere die Innenstädte und innenstadtnahen Viertel im Fokus des staatlichen und privaten Interesses. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass die Innenstädte zunehmend als Visitenkarten der unternehmerischen Städte fungieren (Heeg/Rosol 2007: 495), weshalb eine konsumfreundliche Gestaltung dieser Orte forciert wird (Schipper 2008: 41f.). Zum anderen führten, wie in Kapitel 3.1.2. dargestellt, veränderte soziokulturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen der postindustriellen Gesellschaft (Anstieg der Dienstleistungsarbeitsplätze in den Zentren, erhöhter Anteil von Singlehaushalten, veränderte Lebensstile, Aufhebung der Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten,...) zu einer Attraktivitätssteigerung der Stadtkerne. Infolge dieser „Renaissance der Innenstädte“ werden zentrumsnahe Stadtteile, die oftmals durch ökonomisch benachteiligte Bevölkerungsstrukturen geprägt waren, auch vermehrt für einkommensstärkere Haushalte wieder attraktiver. Der Zuzug statushöherer Bewohner\_innen führt aufgrund einer baulichen und soziokulturellen Aufwertung oftmals zur Verdrängung der ursprünglichen statusniederen Bevölkerung dieser Viertel (Smith 1996; Smith 2005; Lees et al.

2008: XV). Dieser sozialräumliche Austauschprozess wird seit Ruth Glass (1964) mit dem Begriff *Gentrifizierung* bezeichnet und bildet ein sowohl seitens der Wissenschaft als auch mittlerweile seitens der Medien und Öffentlichkeit breit diskutiertes Phänomen.

Innerhalb der wissenschaftlichen Auseinandersetzung wird kontrovers über die Ursachen und Erklärungsansätze der Gentrifizierung und der damit verbundenen Aufwertungs- und Verdrängungsprozesse diskutiert. Mit den Konsumptions- und Produktionsansätzen stehen dabei vor allem zwei Hauptrichtungen im Mittelpunkt der Diskussion. Erstere stellen mehr die Veränderung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen in den Vordergrund und betonen die Rolle der neuen Mittelklasse, welche durch ihr Konsumverhalten und ihren Lebensstil maßgeblichen Einfluss auf die Nutzung und Gestaltung des urbanen Raums nimmt. Bei zweiteren<sup>20</sup> wird eher dem Staat und privatwirtschaftlichen Unternehmen die entscheidende Bedeutung zugeschrieben, welche (in der Regel aus Profitinteresse) durch ihre gezielten Kapitalinvestitionen gentrifizierbare Stadträume schaffen bzw. die Aufwertung bestimmter Stadtteile aktiv fördern (vgl. Lehn 2011: 13ff.). Um die komplexen und vielschichtigen Prozesse im Zusammenhang mit dem Phänomen der Gentrifizierung adäquat zu erfassen, ist wohl die Berücksichtigung von Aspekten beider Ansätze naheliegend. Dabei gilt es die jeweils ortsspezifische Situation zu analysieren und die relevanten Auslöser für die Aufwertungsprozesse auszumachen, um einseitige und universelle Erklärungsansätze zu vermeiden.

In vielen Städten des so genannten globalen Nordens wird insbesondere die Rolle bestimmter sozialer Gruppen hervorgehoben. Diese *klassische Gentrifizierung* findet charakteristischerweise in baulich heruntergekommen und von ökonomisch benachteiligten Bewohner\_innen geprägten Stadtvierteln statt (Holm 2010: 8). Idealtypischerweise wird hierbei von einem drei- bis vierstufigen Modell ausgegangen<sup>21</sup>, bei dem zunächst die so genannten Pioniere (alternative Milieus wie Kunstschaffende, Studierende, u.ä.) zuziehen und die Viertel symbolisch aufwerten bis die Stadtteile auch für statushöhere Bevölkerungsgruppen (*Gentrifier*) attraktiv werden (vgl. z.B. Dangschat 1994). Entlang dieser Entwicklung kommt es durch einen Mix aus direkten (Abriss, Neubau, Mietsteigerungen,...) und indirekten (kulturelle und lebensstilbezogene Entfremdungstendenzen,...) Verdrängungsmechanismen (Holm 2010: 61f.) sukzessive zur Verdrängung eines Großteils der ursprünglichen Bevölkerung. Hierbei werden speziell mit dem Zuzug der so genannten *Gentrifier* starke Verdrängungsprozesse verbunden.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Wie beispielsweise der Rent-Gap-Theorie von Neil Smith (1979).

<sup>21</sup> Je nach Autor\_in lässt sich der Prozess in drei (Pionier-, Invasions- und Reifestadium) oder vier (eine Experiment-, zwei Expansions- und eine Stagnationsphase) mit jeweils typischen sozialräumlichen Prozessen der Aufwertung und Verdrängung unterteilen (vgl. etwa Zehner 2001: 146f.; Pries 2008: 71).

<sup>22</sup> In manchen Fällen (London, New York,...) kam es auch zu einer erneuten Aufwertung bereits aufgewerteter Viertel, wobei selbst diese ersten Gentrifier durch den Zuzug noch einkommensstärkerer Bevölkerungsgruppen verdrängt

Aber auch immobilienwirtschaftliche und staatliche Akteur\_innen reagieren auf diese Tendenzen der sozialräumlichen Entwicklung. So weckt die gesteigerte Nachfrage nach hochwertigem Wohnraum das Interesse immobilienwirtschaftlicher Akteur\_innen wie Hauseigentümer\_innen, Investoren\_innen und Makler\_innen. Die Aussicht auf Profite verleitet sie zu verstärktem Erwerb, Sanierung und Aufwertung von Immobilien in den betroffenen Vierteln. Zusätzlich wird auch die Errichtung von modernen und luxuriösen Neubauten zunehmend forciert.

Dabei werden sie aber auch oftmals durch die jeweiligen Stadtverwaltungen unterstützt, indem diese Sanierungsgebiete bestimmen und umfangreiche Modernisierungs- und Revitalisierungsprojekte initiieren und fördern. Da diese meist Aufwertungs- und Verdrängungsprozesse nach sich ziehen, kann in diesem Zusammenhang von einer „politisch initiierte[n] Gentrification“ (Holm 2010: 12) gesprochen werden. Weitere staatliche Instrumente die Einfluss auf urbane Aufwertungsprozesse haben und den Immobiliensektor regulieren und stimulieren sind etwa Subventionen und Steuerbegünstigungen, die Errichtung von Infrastruktur, die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen oder die Umwidmung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen. Somit wird deutlich, dass einerseits auch in der neoliberalen Stadt der Immobiliensektor (und die Stadtentwicklung) nicht allein dem Markt überlassen wird (werden) und andererseits die Rolle der so genannten kreativen Milieus in diesem Zusammenhang gelegentlich überschätzt wird:

„Städtische Restrukturierungen vollziehen sich in einem hochregulierten Feld öffentlicher und politischer Eingriffe. Stadtentwicklung ist ohne das engmaschige Netz von Planungsvorhaben, Genehmigungsverfahren, öffentlicher Subventionen und stadtpolitischer Leitbilder gar nicht denkbar. [...] Gentrification wird dabei zum sozialräumlichen Leitbild einer unternehmerischen Stadtpolitik.“ (Holm 2010: 40f.)

Einen besonderen Stellenwert besitzen in diesem Zusammenhang brachgefallene Flächen ehemaliger Industrie- und Hafenanlagen sowie nicht mehr genutzter Güterbahnhöfe, Kasernen oder Flughäfen. Diese bieten die Chance zur Realisierung großflächiger Modernisierungs- und spektakulärer Leuchtturmprojekte. Unter den Begriffen „Konversion“, „Revitalisierung“ oder „Brown Field Redevelopment“ bilden umfangreiche Stadterneuerungsmaßnahmen auf solchen Flächen oftmals einen zentralen Bestandteil der Aufwertungsprozesse der „unternehmerischen Stadt“. Im Hinblick auf das Forschungsobjekt gilt es diese Prozesse im folgenden Kapitel anhand des Beispiels der Hafenrevitalisierungsprojekte näher zu erläutern. Dabei sollen insbesondere Erklärungsansätze für den strukturellen Wandel sowie vorherrschende Strukturen und Modelle für die Neugestaltung der ehemaligen Hafenanlagen ausgelotet werden.

---

wurden. Für diesen Prozess hat Loretta Lees den Begriff der Super-Gentrifizierung eingeführt.

## 4. Globale und lokale Transformationsprozesse an der Wasserkante

### 4.1. Zentrale Begrifflichkeiten und Forschungsstand

Das Themengebiet der sogenannten Hafenrevitalisierung ist stark durch englischsprachige Literatur geprägt, weshalb auch in der hierbei relevanten deutschsprachigen Literatur Anglizismen wie *Waterfront* oder *Water Edge* weit verbreitet sind (Pries 2008: 2). Diese Begriffe werden in der vorliegenden Arbeit synonym mit Begriffen wie *Hafenrand*, *Wasserkante* oder *Uferzone* verwendet. Nach Neumann (1997) werden damit Gebiete bezeichnet, welche durch eine hafenfunktionale Nutzung geprägt sind bzw. waren. Dabei beziehen sich die Begriffe sowohl auf Seehafenstädte als auch auf Uferzonen von Städten an Binnengewässerlagen.

Für die strukturbedingten Nutzungsänderungen, die sich in den letzten Jahrzehnten in zahlreichen städtischen Uferzonen weltweit vollzogen haben, hat sich sowohl in der wissenschaftlichen Diskussion als auch seitens der planenden und durchführenden Behörden der Begriff der Revitalisierung etabliert. Dabei werden mit dem Begriff je nach Perspektive eine Vielzahl von zum Teil sehr unterschiedlichen Prozessen und Planungen verstanden (Lafrenz/Schubert 2000: 220; Schubert 2001: 16). So werden damit etwa seitens Hafenverwaltungen Maßnahmen zur Relokation oder Reorganisation der Hafentätigkeiten beschrieben, wohingegen Stadtverwaltungen darunter eher Transformationsprozesse bezüglich der funktionalen Nutzung der ehemaligen Hafensareale verstehen (Lafrenz/Schubert 2000: 220; Pries 2008: 7). Letzteres bedeutet meist eine vollkommene Nutzungsänderung, indem die Viertel statt der traditionellen Hafentätigkeiten nun für kommerzielle, kulturelle und wohnungsbezogene Nutzungsformen umgestaltet werden.

Seitens sozialer Bewegungen, Bürgerinitiativen oder kritischer Wissenschaft wird die Verwendung des Begriffs auch immer wieder kritisiert. Wortwörtlich bedeutet der Begriff Revitalisierung *Wiederbelebung* und passt daher für Prozesse die eine Wiederbelebung brachgefallener, leerstehender, nicht genutzter Gebiete und Flächen forcieren. Dabei ist allerdings festzuhalten, dass sich die betroffenen Gebiete selten ohne jegliche Nutzung befinden, weshalb mit dem Begriff der Wiederbelebung die Orte als ursprünglich *tot* deklariert werden und somit zum einen den Eingriff „von außen“ legitimieren und zum anderen die vorhandenen Aktivitäten der dort lebenden Menschen negieren.

Dies zeigt, dass der Begriff der Revitalisierung nicht präzise definiert ist, sondern „ein komplexes Aufgabenfeld des Nutzungswandels, der Wieder- und Neubelebung, der Um- und Neugestaltung im Schnittfeld unterschiedlicher Interessen [umfasst], das sich auf die Schnittstelle Hafen-Stadt bezieht, auf eine Zone des Konflikts, des Wettbewerbs sowie der Kooperation“ (Schubert 2001: 16). Was den aktuellen Forschungsstand betrifft ist generell festzustellen, dass die wissenschaftliche

Auseinandersetzung mit urbanen Transformationsprozessen in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich anwächst. In diesem Zusammenhang gibt es auch zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten, die sich mit den strukturellen und funktionellen Veränderungen in Hafenstädten und dem speziellen Fall der so genannten Revitalisierung der brachgefallenen Hafenable sind auseinandersetzen. Hinzu kommen zahlreiche Publikationen von Stadt- und Hafenbehörden, Planungsbüros und Immobilienfirmen sowie staatlichen und privaten Forschungseinrichtungen wie dem Waterfront Center in Washington, dem Waterfront Vitalization and Environment Research Center in Japan oder der Association Internationale Villes et Ports in Le Havre (Hoyle 2000a: 401f.).

Aufgrund des früheren Einsetzens dieser Prozesse im angloamerikanischen Raum, findet sich hierbei zunächst insbesondere englischsprachige Literatur, die seit den 1970er Jahren das Thema intensiver aufgreift. Hierbei sind vor allem die Arbeiten von Hoyle, Pinder und Husain (1988) sowie von Breen und Rigby (1994) hervorzuheben. Letztere wird allerdings oftmals als unkritische Analyse von vermeintlichen Erfolgsgeschichten konstatiert (Hoyle 2000a: 401; Schubert 2011: 61). Seit den 1990er Jahren gewinnt die Thematik jedoch auch im deutschsprachigen Raum zunehmend an Bedeutung. Somit gibt es mittlerweile zahlreiche Studien die sich mit dem Wandel von Hafen- und Uferzonen und den Revitalisierungsmaßnahmen in unterschiedlichsten Hafenstädten weltweit beschäftigen (siehe Pries 2008: 3). Der Fokus liegt dabei vorwiegend auf Projekten im sogenannten globalen Norden, was sicherlich auch darauf zurück zu führen ist, dass im Vergleich die Anzahl der Hafenrevitalisierungsprojekte in diesen Erdteilen deutlich höher ist. In den letzten beiden Jahrzehnten stieg allerdings auch die Zahl der Hafenrevitalisierungsprojekte im sogenannten globalen Süden, wobei sich die wissenschaftliche Aufarbeitung in diesem Bereich noch als mangelhaft erweist. Ferner lassen sich aufgrund der differierenden lokalspezifischen Rahmenbedingungen, schwer allgemeingültige Aussagen über vergleichbare Prozesse und Strukturen zwischen den einzelnen Projekten machen. Deshalb beschränkt sich laut Pries (2005: 4) ein Großteil der Studien auf deskriptive Fallstudien.

Gemäß der komplexen Einbettung der Thematik in soziale, ökonomische, politische, kulturelle und ökologische Aspekte, ist das disziplinäre Spektrum recht vielfältig. Folglich lassen sich hierbei Beiträge aus den Bereichen der Architektur, der Ingenieurwissenschaften, der (Stadt-)Planung, der Wirtschaft, der Politik, der Geschichte und natürlich auch der Geographie finden, die jeweils unterschiedliche Analyseschwerpunkte sowie theoretische und methodische Herangehensweisen aufweisen.

Architektonische Publikationen gehen in der Regel insbesondere auf bautechnische Aspekte ein, im Zuge dessen oftmals die neue, postmoderne Architektur gefeiert wird, wobei „wichtige

Hintergrundinformationen und kritische Fragen wie Effekte auf die Umgebung, stadträumliche Auswirkungen usw. [...] eher ausgespart [werden]“ (Schubert 2002: 51). Letzteres gilt auch für ingenieurwissenschaftliche Arbeiten, die ihren Fokus disziplinär bedingt ebenfalls auf bautechnische und planerische Aspekte im Zusammenhang mit der Errichtung der neuen Hafenbecken und -terminals, der Vertiefung der Schifffahrtsrinnen oder dem Einsatz neuer Umschlagstechnologien legen (ebd.). Wirtschaftliche Analysen konzentrieren sich hingegen meist auf die ökonomische Bedeutung der Revitalisierungsmaßnahmen für die Stadt bzw. die Region. Im Vergleich zu Themen wie dem Warenumsatz, den logistischen Errungenschaften oder den Beschäftigungs- und Konsummöglichkeiten für einkommensstarke Bevölkerungsschichten, treten hier soziale, ökologische oder planerische Faktoren eher in den Hintergrund. Die Sichtung der relevanten Literatur zeigt, dass sowohl in der englisch- als auch in der deutschsprachigen Literatur geographische Arbeiten dominieren (Hoyle 2000a: 402; Schubert 2001: 33). Seitens (stadt-)geographischer Perspektive rückten zunächst insbesondere die historisch-genetischen Entwicklungen der Hafenstädte ins Zentrum des Interesses. Hierbei sind speziell stadtplanerische Aspekte sowie die räumliche und funktionale Verflechtung von Stadt und Hafen von besonderer Bedeutung. Wie eingangs bereits erwähnt, ist dabei allerdings die soziale Dimension relativ selten Bestandteil der wissenschaftlichen Auseinandersetzungen.

Gemäß der interdisziplinären Ausrichtung der Geographie wurden seitens geographischer Perspektive auch vermehrt mit integralen Ansätzen an die Thematik herangegangen. Dabei zeigt die komplexe Einbettung der Thematik in eine Vielzahl von relevanten Disziplinen, dass eine interdisziplinäre Herangehensweise unumgänglich bleibt. Aus einer geographischen Perspektive heraus, wurden auch mehrere Erklärungsansätze für die Entwicklungsprozesse an der Waterfront in Form von einfachen Diagrammen und Modellen erarbeitet, die sowohl ökonomische, als auch planerische oder historische Faktoren berücksichtigen und im folgenden Abschnitt kurz dargestellt werden sollen.

#### **4.2. Erklärungsansätze für den strukturellen Wandel an der Waterfront**

Bezüglich der Ursachen für die Prozesse die zum Bruchfallen der ehemaligen Hafenareale geführt haben sind eine Reihe ökonomischer, politischer und technologischer Impulse von Bedeutung, wobei vor allem ökonomische Strukturveränderungen und technologische Innovationen hervorzuheben sind. Wie in Kapitel 3. beschrieben, haben die jeweiligen sozialen sowie politökonomischen Rahmenbedingungen deutliche Auswirkungen auf die physisch-materielle und funktionale Beschaffenheit der Städte. Die enge Verflechtung mit globalen Güterketten, lässt dabei insbesondere Seehafenstädte auf globale politökonomische Dynamiken und

Transformationsprozesse sensibel reagieren. So hat sich im Verlauf der letzten Jahrhunderte sowohl das Äußere der Hafenstädte, als auch die Beziehung zwischen den Städten und ihren Häfen kontinuierlich gewandelt. Die räumlichen Verflechtungen zwischen Stadt- und Hafengebieten sowie die dort auftretenden Wandlungsprozesse wurden wissenschaftlich bereits umfangreich analysiert.

Den ersten modellhaften Erklärungsansatz für diese Transformationsprozesse, bildet das 1963 von James Bird entwickelte „Anyport-Modell“, welches die räumliche und zeitliche Entwicklung der Hafeninfrastruktur beschreibt. Dabei wird davon ausgegangen, dass alle Häfen vergleichbaren Voraussetzungen ausgeliefert sind und folglich ähnliche Entwicklungsphasen durchlaufen. Dies beruht auf der Annahme, dass die Entwicklung unabhängig vom jeweiligen Hafen verläuft und von globalen wirtschaftlichen und technologischen Faktoren (Größe der Schiffe, logistische Organisationsweise, etc.) abhängig ist. Dabei beansprucht das idealtypische Modell keine Gültigkeit für jeden Hafen (*any port*), sondern soll vielmehr eine Vergleichsbasis für Entwicklungsphasen von Häfen liefern (Bird 1971: 67). Das Modell, welches auf Basis von empirischen Analysen britischer (Fluss-)Häfen zur Zeit der beginnenden Containerisierung entstanden ist (Schubert 2002: 52), wurde mittlerweile mehrmals übernommen und adaptiert.

Ein weiteres Modell, das sich mit Wandel des Stadt-Hafen-Systems beschäftigt und dabei bereits den Fokus konkret auf die Revitalisierungsprojekte legt, ist das *Retreat, Redundancy and Revitalization Model* von Pinder, Hoyle und Husain (1988: 249). Dabei werden in einem zweigeteilten Diagramm die wesentlichen Prozesse auf diversen Ebenen im zeitlichen Verlauf dargestellt, wobei die Verbindungen zwischen dem Rückzug (*retreat*) des Hafens von der traditionellen Waterfront, dem darauffolgenden Nutzungsverlust des Raumes (*redundancy*) und den einsetzenden Revitalisierungsprozessen verdeutlicht werden (vgl. Hoyle 2000b: 225f.). Interessant ist, dass im Konfliktfeld um die Neugestaltung der ehemaligen Hafenareale auch der Einfluss der unterschiedlichen Interessenslagen auf die politische Linie im zeitlichen Verlauf berücksichtigt wird. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass kommerzielle Interessen stets gegenüber sozialen Interessen und Bedürfnissen dominieren (Hoyle 1998: 272ff.).

Warum nun vorwiegend hochpreisige Nutzungsformen entlang der Wasserkante entstehen, versucht Niels West (1989) mit seinem Lage-Rente-Modell zu erklären. Hierbei argumentiert West, dass die hohen Grundstückspreise an der Waterfront Folge von hohen Sanierungskosten sind, die mit der Revitalisierung der ehemaligen Hafen- und Industrieviertel verbunden sind. Hinzu kommt, dass die innenstadtnahen Grundstücke mit Uferlage eine knappe Ressource darstellen (Schubert 2001: 32). In Anlehnung an Neil Smiths Rent-Gap-Theorie, die davon ausgeht, dass in einer kapitalistischen Stadt die Nutzung von der potenziell zu erwirtschaftenden Bodenrente abhängig ist, wird deutlich, dass sich an der Wasserkante Nutzungen etablieren, die hohe Erträge erzielen.

Das wohl am meisten rezipierte Modell hinsichtlich der Transformationsprozesse und Entwicklungsdynamiken in den Hafenzonen, bildet das auf Birds Überlegungen aufbauende Modell von Hoyle (1988). Während Birds „Anyport-Modell“ eher auf die konkrete Entwicklung des Hafens und dessen Infrastruktur eingeht, berücksichtigt Hoyle zusätzlich die Verflechtungen und Beziehungen zwischen Stadt und Hafen. Demnach manifestieren sich globale Umbrüche an den Schnittstellen zwischen Hafen und Stadt (*port-city interface*), wobei sich die historischen Wandlungsprozesse der Wasserkante idealtypisch in fünf Phasen<sup>23</sup> gliedern lassen (siehe Abb. 1).

Phase	Zeit	Symbol ○ Stadt ● Hafen	Hafen-Stadtentwicklung
I 1. Zyklus	Mittelalter bis Mitte 19. Jh.		Der einfache Stadthafen <i>Vorindustrielle Phase</i>
II 2. Zyklus	Mitte 19. Jhrd. - frühes 20. Jh.		Der expandierende Stadthafen <i>Industrialisierungsphase</i>
III 3. Zyklus	Beginn bis Mitte des 20. Jhs.		Der moderne industrielle Seehafen <i>Fordismus / Hochindustrialisierung</i>
IV 4. Zyklus	60er bis 80er Jahre		Rückzug vom Hafenrand <i>Postfordistische Phase</i>
V 5. Zyklus	Seit den achtziger Jahren		Revitalisierung des Hafenrandes <i>Flexible Akkumulation</i>

Abbildung 1: Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung nach Hoyle (1989) und Bird (1971)  
(Quelle: Schubert 2002: 54)

In der *ersten Phase*, welche vom Mittelalter bis Mitte des 19. Jahrhunderts reichte, verfügten die Städte über einen primitiven, vorindustriellen Stadthafen, der durch einfache Anlegestellen für Segelboote und kleinräumliche Lagerhallen geprägt war. Die Häfen waren in der Regel eng mit dem restlichen Stadtgefüge vernetzt (Schubert 2011: 55) und spielten eine fundamentale Rolle für die Gesamtstadt. Da das Wasser den günstigsten Transportweg darstellte, bildeten sie die primäre Schnittstelle für Handelsbeziehungen (Harms 2000: 238), womit ein Großteil der städtischen

<sup>23</sup> Mittlerweile wurde das Modell mehrfach ergänzt, adaptiert und überarbeitet, wobei mit der abgeschlossenen Revitalisierung der brachgefallenen Hafenareale und dem erneuten Entstehen von Verknüpfungen zwischen Hafen und Stadt, eine sechste Phase der Transformation der Wasserkante hinzugefügt wurde (siehe Pries 2008: 16ff.; Schubert 2011: 60).

Wirtschaft von der Hafenwirtschaft abhängig war. Neben handelsbezogenen Funktionen, dienten die Hafenviertel auch oftmals als Vergnügungsareal der Seeleute und Wohnort der sozioökonomisch benachteiligten Bevölkerung. In dem meist engen Netz aus dunklen Gassen befanden sich zahlreiche billige Spelunken, Bordelle, Pensionen sowie Wohnungen des Lumpenproletariats, was den sogenannten *Sailortowns* einerseits ein gefährliches und verruchtes Image einbrachte, aber andererseits auch die Begierde des bürgerlichen Publikums weckte (Schubert 2001: 18f.).

Die durch die Industrialisierung geprägte *zweite Phase* lässt sich historisch von der Mitte des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts einordnen. Die (erste) industrielle Revolution und die damit verbundene Entwicklung mechanischer Maschinen und neuer Transportsysteme sowie die Etablierung kapitalistischer Produktions- und Arbeitsweisen, führten zu einer massiven Produktionssteigerung sowie zur Ausweitung des (Welt-)Handels. In den Häfen verdrängten infolgedessen deutlich größere Dampfschiffe die alten Segelschiffe. Ferner kam es durch den Einsatz neuer Umschlags- und Transporttechnologien, wie (Dampf-)Kränen und Eisenbahnen, zur Einführung industrieller Arbeitsweisen in den Häfen (Harms 2000: 238f.). Somit konnten auch zum ersten Mal fixe Zeitpläne eingehalten werden. Für die Hafenstädte machte dies den Ausbau der Hafenanlagen erforderlich, was durch den Bau oder die Aufschüttung neuer Hafenflächen eine räumliche Erweiterung oder die Verlagerung der Hafenable in stadtf fernere Gebiete bedeutete. Neben der generellen Ausweitung der Städte durch den steigenden Bevölkerungszuwachs, kam es folglich in dieser Phase auch zu einer Expansion der Stadthäfen. Darüber hinaus ist diese Phase von der Herausbildung einer von der Hafenwirtschaft unabhängigen städtischen Wirtschaft geprägt und bildet gleichzeitig den Beginn der allmählichen räumlichen Funktionstrennung zwischen Stadt und Hafen (Pries 2008: 18). Durch den Ausbau der ufernahen Gebiete für Lagerhallen, Werften, Fabriken und Eisenbahntrassen, wurde der Stadtbevölkerung zunehmend der Zugang zur Wasserkante verwehrt, womit der Hafen infolgedessen allmählich aus dem alltäglichen Erlebnisbereich der Bevölkerung verschwand (ebd.).

Die *dritte Phase* (Beginn bis Mitte des 20. Jahrhunderts) war durch zunehmende Industrialisierungsprozesse und die Ausweitung des Handelsvolumens geprägt, was zu einer weiteren Expansion der Hafengebiete und der Herausbildung moderner industrieller Seehäfen führte. Speziell die Elektrifizierung sowie der Einsatz neuer Technologien führten zu umfangreichen Veränderungen im Organisationsprozess der Häfen, was vor allem eine effektivere Abfertigung der wachsenden Handelsprozesse ermöglichte. Im Zuge der Modernisierung und dem Einsatz der neuen Umschlagstechniken entstanden auch neue Berufe und Arbeitsverhältnisse, was eine weitere Spezialisierung der Lohnarbeit im Hafen zur Folge hatte (Harms 2000: 241). Ferner siedelten sich im Hafengebiet einerseits neue transportintensive Industrien wie die Chemie-, Eisen-,

Stahl-, Lebensmittel oder Textilindustrie (Pries 2008: 19) sowie andererseits Hafenindustrieanlagen wie Werften, Tanklager, Silos oder Kühlhäuser an (Schubert 2001: 20). Ausgerichtet waren erstere in der Regel auf die fordistische Produktionsweise der Massenproduktion, womit die Anlagen meist große Flächen in Anspruch nahmen. Zusätzlich erforderte der Bau immer größerer Schiffe den kontinuierlichen Ausbau der Kaianlagen sowie die Vertiefung der Fahrrinnen der Schiffe (ebd.: 21). Bei Flusshäfen in Binnenlage kam es teilweise zur Gründung so genannter Außen- bzw. Vorhäfen, wie beispielsweise Bremerhaven, Le Havre oder Warnemünde (Schubert 2011: 57). Womit auch deutlich wird, dass zunehmend externe Faktoren, wie die Größe der Schiffe, die Gestaltung der Häfen entscheidend beeinflussten.

Die *vierte Phase*, welche grob zwischen den 1960er und 1980er Jahren einzuordnen ist, war durch die Krise des fordistischen Akkumulationsregimes und umfangreiche Umstrukturierungen der Häfen und ihrer Organisationsprozesse geprägt. Letztere waren bis in die 1960er Jahre hinein durch den Einsatz von arbeits- und zeitintensiven Umschlagstechnologien (Kräne, Sackkarren, ...) gekennzeichnet, was die Arbeitsprozesse teuer machte und zu langen Anlegezeiten der Schiffe führte (Deecke 2001: 40). Auch die begrenzten Abfertigungs- und Lagerflächen für das stark anwachsende Handelsvolumen erwiesen sich zunehmend als problematisch. Die Häfen bildeten folglich (aufgrund der langen Umschlagszeiten) das sogenannte *bottleneck*, sprich den bremsenden Flaschenhals, innerhalb der internationalen Transportketten (Harms 2000: 242; Deecke 2001: 41). Anfang der 1960er Jahre leitete schließlich die Containerisierung fundamentale Strukturveränderungen ein und bildete die Lösung für die Forderungen nach einem „schnellen Hafen“. Die Containertechnologie, welche erstmals umfangreich als militärische Nachschublogistik im Vietnamkrieg zum Einsatz kam, wurde 1964 durch eine ISO-Norm weltweit standardisiert, womit „die technische Basis für eine durchgreifende Mechanisierung der Umschlagvorgänge im Hafen gelegt“ (Deecke 2001: 41) wurde. Dies führte neben der Verbesserung der Transportqualität zu drastischen Steigerungen der Umschlagproduktivität und damit zu deutlich geringeren Schiffsanlegezeiten. Die neuen Containerschiffe selbst wurden immer größer, was zusammen mit der Produktivitätssteigerung einen generellen starken Anstieg des Umschlagvolumens ermöglichte. All diese Faktoren machten die Neustrukturierung des Hafenraumes und die Anpassung an die neuen Transporttechnologien dringend erforderlich (Pries 2008: 14), was in der Regel neben der weiteren Vertiefung der Fahrrinnen, die endgültige Verlagerung der Hafenareale zur Folge hatte. Für die Hafenstädte bedeutet dies den Rückzug der Hafenwirtschaft aus den zentralen, innenstadtnahen Gebieten (Schubert 2001: 21; Pries 2008: 19). Letztere blieben danach größtenteils ungenutzt und fielen infolgedessen brach, was sich in einer wachsenden Anzahl von leerstehenden und zunehmend verfallenen Häusern und ehemaligen Hafenanlagen äußerte. Gleichzeitig haben durch die

zunehmende Motorisierung und die damit verbundene steigende Mobilität der Bevölkerung in vielen Städten innerstädtische verkehrliche Probleme zugenommen. Die zentralen, frei gewordenen Gebiete bildeten dabei willkommene Flächen für Entlastungskorridore in Form von Stadtautobahnen (Pries 2008: 19), welche in vielen Hafenstädten entlang der Wasserkante gebaut wurden und zu einer weiteren räumlichen Trennung zwischen Stadt und Hafen beitrugen. Ferner führte die Modernisierung und Rationalisierung der Hafenwirtschaft auch zu einem massiven Stellenabbau, da nun ganze Berufsgruppen nicht mehr erforderlich waren. Parallel erfuhren viele der alten fordistischen Zentren, durch die sich herausbildende neue globale Arbeitsteilung und die damit verbundene Verlagerung der grundstoffverarbeitenden Industrien vom Zentrum in die (Semi-)Peripherie, umfangreiche Deindustrialisierungsprozesse (Schubert 2001: 21). Somit führte die Industrialisierung der Hafenarbeit und die damit verbundenen Anpassungsmaßnahmen, neben deutlichen Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen, mit dem Verfall der ehemaligen Hafenareale, der gestiegenen Arbeitslosigkeit und einem je nach Hafen unterschiedlich stark ausgeprägten Bedeutungsverlust der Hafenfunktionen zu neuen Problemen in den Seehafenstädten (Deecke 2001: 51ff.). Die Verlagerung der Hafenwirtschaft und das meist darauffolgende Brachfallen der alten zentrumsnahen Hafenareale, bildete auch die Ausgangslage für Ideen und Diskussionen rund um neue Nutzungsweisen für diese Orte, womit sich auch neue Chancen und Möglichkeiten für viele Hafenstädte eröffneten.

Die *fünfte Phase*, welche seit den 1980er Jahren bis heute anhält, „ist durch ein räumlich-zeitliches Nebeneinander von modernsten stadtfernen Terminals sowie brachgefallenen und/oder suboptimal genutzten innenstadtnahen Hafen- und Uferarealen geprägt“ (Schubert 2001: 22). Der massiv ansteigende überseeische Containerverkehr erfordert große Areale für den Umschlag, die Lagerung und den Weitertransport der Container sowie adäquate Anlegestellen für die immer größer werdenden, hochmodernen Containerschiffe. Dabei führte der Einsatz der neuen Computertechnologie und Logistikformen zu weiteren Effizienzsteigerungen und Arbeitsplatzverlusten in der Hafenwirtschaft (Harms 2000: 243), was auf die Entkoppelung von Güterumschlag, Wertschöpfung und Beschäftigung hindeutet (Deecke 2001: 50). Ferner bewirkte bereits seit den 1970er Jahren die Zunahme des Luftverkehrs für den Passagiertransport den deutlichen Rückgang der interkontinentalen Passagierschiffahrt, womit eine weitere vormals wichtige Funktion der Häfen verloren ging (Harms 2000: 243). Im Zuge der Flexibilisierung des Akkumulationsregimes und der Reduzierung des Stellenwerts des Standortvorteils durch die Lage an den transportgünstigen Wasserwegen, verloren die Häfen auch zunehmend ihre Bedeutung als Industriestandorte (Pries 2008: 19). Die Abwanderung ganzer Industriezweige (Lebensmittel, Textilien, etc.) in Länder mit geringen Lohnkosten, meist im asiatischen Raum, war die Folge.

Durch diese Prozesse wird deutlich, dass der Hafen „nicht mehr dynamischer Motor und ökonomische Basis der Seehafenstädte [ist]“ (Läpple 1994: 5; zit. nach Schubert: 2001: 23). Die zunehmende Tertiärisierung im Zuge des sozioökonomischen Strukturwandels lässt den Dienstleistungssektor zum zentralen Anker insbesondere der städtischen Wirtschaft werden. Dabei blieben die ehemaligen Hafensareale zunächst meist außerhalb des Fokus der Immobilienwirtschaft, was vor allem auf die hohen Kosten einer erneuten Inwertsetzung zurück zu führen ist, die mit dem Abriss der Infrastruktur (Lagerhallen, Bahnstrecken, etc.) und der notwendigen Altlastensanierung verbunden sind. Allerdings bilden die meist vernachlässigten und brachgefallenen, alten Industrie- und Hafensareale für viele Hafenstädte bedeutende Möglichkeiten für den Umbau zu modernen Dienstleistungsstädten. Infolgedessen werden in vielen Fällen Konzepte für die Umnutzung der meist innenstadtnahen Flächen erarbeitet, diskutiert und implementiert. Letzteres ist vom Fortschritt der Deindustrialisierungsprozesse und somit vom Bruchfallen der Hafensareale abhängig, womit das Aufkommen und die Umsetzung der Revitalisierungsvorhaben je nach Stadt durchaus zu unterschiedlichen Zeitpunkt eintreten. Hinzu kommen lokalspezifische Besonderheiten wie beispielsweise planungskulturelle Unterschiede, die Zusammensetzung der Machtverhältnisse zwischen den beteiligten Akteur\_innen oder die Grundbesitzverhältnisse, die zu einer schnelleren bzw. langsameren Prozessdauer führen.

Erste so genannte Revitalisierungsprojekte der Waterfront wurden in den USA (Baltimore, Boston, San Francisco) in den 1960er Jahren initiiert (Hoyle 2000b: 224). Mit zeitlicher Verzögerung wurden nach nordamerikanischem Vorbild auch in Europa und Australien vergleichbare Projekte durchgeführt. In den 1970er Jahren zunächst vor allem in Großbritannien. In den 1980er und 1990er Jahren dann auch in zahlreichen anderen europäischen See- und Binnenhafenstädten. Ab den 1990er Jahren wurden solche Projekte auch zunehmend in Städten in Asien, Afrika und Lateinamerika forciert. Bekannte Beispiele sind etwa die *West Kowloon Reclamation* in Hong Kong, der *Puerto Madeiro* in Buenos Aires oder die *Victoria und Alfred Waterfront* in Kapstadt. Inwiefern nun bei den zahlreichen Projekten generelle Trends oder Tendenzen hinsichtlich der Grundmuster und vorwiegenden Nutzungsformen erkennbar sind, soll im folgenden Kapitel analysiert werden.

### **4.3. Strukturen, Modelle und primäre Nutzungsformen der Neugestaltung der Waterfront**

Ein Vergleich oder gar das Aufstellen allgemeingültiger Aussagen über grundlegende Strukturen der mittlerweile weltweit zahlreich realisierten Hafenrevitalisierungsprojekte ist durchaus schwierig. Dies ist insbesondere auf die unterschiedliche Ausgangslage zurück zu führen, die den

jeweiligen Projekten zugrunde liegt. So befinden sich die einzelnen Revitalisierungsprojekte zum einen in unterschiedlichen Phasen. Während viele bereits abgeschlossen sind, entwickeln sich andere noch weiter und andere wiederum, wie im Fall Rio de Janeiros, werden gerade erst begonnen. Somit sind die Projekte auch zu unterschiedlichen lokalen und globalen politökonomischen Rahmenbedingungen lanciert worden. Zum anderen führen speziell unterschiedliche Planungskulturen, die spezifische Zusammensetzung der beteiligten Akteur\_innen, die unterschiedliche rechtliche Grundlage, die topographische Beschaffenheit des Hafens sowie die Größe des realisierten Projekts zu individuellen stadtplanerischen Variationen der Neugestaltung der ehemaligen Hafenable (vgl. Hohn 2000: 252ff.; Schubert 2002: 58; Pries 2008: 3).

Auch die Rolle und Bedeutung, die den traditionellen Hafengebieten in den jeweiligen Städten zu geschrieben wird, differiert deutlich. So bilden etwa die Häfen in Städten wie Hamburg oder Amsterdam, einen zentralen Bestandteil der Stadtgeschichte, wobei das maritime Erbe bis heute stark die städtische Identität prägt. In anderen Städten, wie insbesondere in Großbritannien, wurde den Hafenable im Verlauf der 20. Jahrhunderts hingegen eher der Rücken gekehrt, womit diese zunehmend in Vergessenheit geraten sind (Falk 2001: 63). Dies kommt in Bezug auf die Neugestaltung der Uferzonen, beispielsweise in Form des Umgangs mit historischer, hafengebogener Bausubstanz zum tragen (Erhalt und Sanierung vs. Kahlschlag und Neubauten).

Trotz dieser nicht unwesentlichen Differenzen und lokalspezifischen Variationen, lassen sich oftmals Ähnlichkeiten in Bezug auf grundlegende Strukturen, vorwiegende Nutzungsformen und äußere Erscheinungsbilder der jeweiligen Revitalisierungsprojekte feststellen. Zurückzuführen ist dies primär auf einen interkontinentalen Austausch bzw. der Übernahme von bestimmten Architektur- und Planungsideen. Dabei wurden insbesondere gewisse Städte, in denen umfangreiche Transformationsprozesse mit eindrucksvollen Auswirkungen realisiert wurden, als Erfolgsmodelle hervorgehoben, welche infolgedessen weltweit nachgeahmt oder kopiert wurden (Ward 2011: 70f.). Zur Verbreitung der Planungsideen und -praktiken kommt es laut Ward (ebd. 72) auf zweifache Weise:

„On the one hand, this flow can be understood as a relatively rational process of cross-national learning and pursuit of 'good practice' by professional and technical actors. On the other, it is a more culturally and ideologically conditioned process of imagining, reflecting the images and stereotypes of the 'source' country or city prevailing more widely within the 'receiving' country or city.“

Demnach geschah Ersteres insbesondere in Form von Studienaufenthalten und dem Austausch von technischen Wissen und Expertise zwischen Planungsexpert\_innen, Architekt\_innen, Bauträger\_innen und politischen Entscheidungsträger\_innen. Um nun zu erklären warum (Planungs-)Wissen von bestimmten Orten favorisiert wurde, zieht Ward Edward Saids Konzept der

imaginativen Geographien heran. Diese räumlich und kulturell definierten Konstruktionen sind „nicht etwa als realitätsnahe Abbildungen von der Welt zu verstehen, sondern als kraftvolle Verflechtungen von Macht, Wissen und Geographie, die gesellschaftliche Ordnungen herstellen, soziale und politische Praktiken legitimieren, etablieren, verfestigen und verändern“ (Husseini de Araújo 2009: 201). Im Zuge der binären Kategorisierung und Generalisierung werden dem Orient auf diese Weise, nach Saids bekanntem Beispiel, vor allem rückständige Eigenschaften zugewiesen, während der Westen als modern, zivilisiert und rational angepriesen wird. In Bezug auf die Stadtplanung bedeutet dies, dass im 20. Jahrhundert speziell US-amerikanische Großstädte als moderne, progressive, dynamische und innovative Visionen der Zukunft idealisiert wurden (vgl. Cohen/Damisch 1993, zit. nach Ward 2011: 72). Dies hatte zur Folge, dass diese imaginative Geographie seitens zahlreicher Stadtplaner\_innen und Architekt\_innen oftmals unkritisch nachgeahmt bzw. übernommen wurde.

Es ist allerdings anzunehmen, dass es in diesem Zusammenhang nicht nur zu einer unkritischen Nachahmung entsprechender Projekte gekommen ist. Vielmehr bieten bestimmte Modelle die Möglichkeit zur Umsetzung einer Stadtgestaltung nach bestimmten Interessen. In diesem Kontext kann davon ausgegangen werden, dass gewisse Modelle durchaus bewusst von lokalen Entscheidungsträger\_innen übernommen bzw. von lokalen (und globalen) Akteur\_innen forciert wurden und werden. Verdeutlicht wird dies, wenn der Staat aus einer regulationstheoretischen Perspektive heraus als soziales Verhältnis begriffen wird (vgl. Poulantzas 2002 [1978]). Nach Jessop (1994) ist der Staat in diesem Zusammenhang durch ein Feld bzw. System der *strategischen Selektivität* gekennzeichnet, demzufolge staatliches Handeln strategisch-selektiv offen gegenüber Interessen von bestimmten sozialen Gruppen ist, während andere behindert bzw. als unrealistisch eingeschätzt werden (Novy o.J.). Welche Strategien und Modelle nun verfolgt werden, hängt sehr von der Zusammensetzung und Stabilität des *Blocks an der Macht*<sup>24</sup> ab.

Im Bereich der Hafenvitalisierungsprojekte ist wohl der *Inner Harbor* in Baltimore als eines der bedeutendsten Modelle anzusehen. Das Mitte der 1960er Jahre initiierte Projekt ist sowohl eines der ersten, als auch eines der am meist kopierten Beispiele von Hafenvitalisierungen weltweit. Vor allem in den 1980er Jahren schien es ein probates Mittel gegen die zunehmende Degradierung der Innenstädte zu liefern, indem es den Weg in Richtung einer postindustriellen Zukunft wies, aufgebaut auf Tourismus, Vergnügen, Handel und Dienstleistungen (Schubert 2002: 49; del Rio 2010: 25; Ward 2011: 73). Das Konzept basierte auf einem Nutzungsmix aus Büros, Wohnungen, Einzelhandel und vor allem freizeit- und tourismusbezogenen Veranstaltungsorten. Das ganze

---

<sup>24</sup> Poulantzas sieht den kapitalistischen Staat oder dessen Staatsmacht nicht als homogene Einheit, sondern als Bündnis unterschiedlicher Klassenfraktionen, die zusammen den *Block an der Macht* formen.

Projekt, aber insbesondere Letztere, sind untrennbar mit dem Namen James Rouse verbunden. Der aus Baltimore stammende Stadtplaner und Bauträger galt als Pionier der Entwicklung von *Shopping Malls* und Planstädten und war zusammen mit Martin Millspaugh die Schlüsselfigur der Umgestaltung des *Inner Harbors* (Ward 2011: 74). Sein Einfluss beschränkte sich aber nicht nur auf die US-amerikanische Stadt. Als Entwicklungsberater galt er als bedeutendster Promoter des Baltimore-Konzepts und prägte in Form von Beratung und aktiver Beteiligung zahlreiche Revitalisierungsprojekte der 1980er und 1990er Jahre. Speziell seine Rouse Development Company sowie die mit Millspaugh gegründete Enterprice Development Company (EDC) war (und ist) in zahlreiche Projekte in der ganzen Welt involviert. World Trade und Congress Center, Festival Marketplaces, Urban Entertainment Center, Aquarien und maritime Museen bilden somit einen fundamentalen Bestandteil zahlreicher Hafenrevitalisierungsprojekte von Miami über Sydney bis hin nach Osaka. Aufgrund seines massiven Einflusses auf die Neugestaltung ehemaliger Hafenable sind in diesem Zusammenhang oftmals von einer *Rousification* der Wasserkante gesprochen (Heeg 2009: 86; Schubert 2011: 63). Hierbei wird außerdem deutlich, dass spezifische Planungsideen und -wissen auch aktiv durch bestimmte Akteur\_innen beworben und verbreitet wurden.

Indem die EDC 1985 die Erstellung des Grundkonzepts für das Hafenrevitalisierungsprojekt *Porto Vell* in Barcelona übernahm, war das Unternehmen aus Baltimore auch stark an der Planung eines weiteren viel propagierten und nachgeahmten Erfolgsmodells beteiligt (vgl. Ward 2011: 75). Dies spiegelt sich auch in den dort realisierten Projekten wider, die zahlreiche charakteristische Elemente des Baltimore Konzepts (Aquarium, maritimes Museum, IMAX Kino, Yachtclub, Restaurants, World Trade und Einkaufszentrum) umfassen. Generell verfolgt das sogenannte Barcelona Modell unternehmerische Formen der Stadtpolitik und forciert im Zuge von Aufwertungs- und Stadterneuerungsprozessen einen umfangreichen Imagewandel der Stadt.<sup>25</sup> Das Besondere dabei ist, dass mit den Olympischen Spielen von 1992 zum ersten Mal gezielt internationale Großereignisse für die Umsetzung tiefgreifender urbaner Transformationsprozesse verwendet wurden. Letztere umfassten neben vielen urbanistischen Erneuerungsprojekten auch die Reintegration des industriellen Küstenstreifens in die Stadt. Hierbei war sogar das Olympische Dorf selbst erstmals Bestandteil extensiver räumlicher und funktionaler Restrukturierungsprozesse (Herce 2010: 20). In diesem Zusammenhang war auch die Konversion des alten Hafens in einen touristischen Themenpark ein zentrales Projekt, womit der *Port Vell* als Vermächtnis der Olympischen Spiele von 1992 angesehen wird. Seitdem haben sich viele Städte, wie beispielsweise Sevilla (Expo 1992) und

---

<sup>25</sup> Für eine kritische Auseinandersetzung mit den Eigenschaften, Intentionen und Auswirkungen des Barcelona Modells siehe z.B. Delgado 2007.

Lissabon (Expo 1998), an diesem Modell orientiert und internationale Großereignisse für die Umsetzung der Reurbanisierung ihrer alten Hafenableareale genutzt (Ferreira o.J.: 6; Herce 2010: 20). Auch die Strategien und Bestandteile des Baltimore Konzepts erweisen sich bis heute als beliebtes Instrument der erneuten Inwertsetzung der Wasserkante. Im Verlauf der Zeit wurden diese Konzepte allerdings auch kontinuierlich weiterentwickelt und den zeitgenössischen und lokalen Bedingungen angepasst. Dabei ist die konkrete Gestaltung der jeweiligen Projekte abhängig von den spezifischen Planungskulturen (vgl. Hohn 2000) und den jeweiligen lokalen und globalen politökonomischen Rahmenbedingungen. So kam es etwa in London, Toronto oder Sydney zu einer stark neoliberalen Gestaltung, woraufhin die Projekte dort größtenteils von staatlichen Regulationen befreit wurden. Folge war die Produktion einheitlich wirkender Hochhausfassaden für exklusive Bürostandorte und Wohnungen sowie austauschbare Orte des Konsums durch oftmals spekulative Bautätigkeit des privaten Immobiliensektors (vgl. Schubert 2002: 49). Seit den 1990er Jahren kam es hingegen in einigen Städten, die wie beispielsweise Oslo, Göteborg oder Rotterdam noch über eine stärkere Verankerung sozialstaatlicher Komponenten verfügten, auch zur Implementierung partizipativer Planungsansätze und der Berücksichtigung lokaler Besonderheiten (ebd.).

Auch wenn hier aufgrund des Einsatzes öffentlicher Bauträger\_innen gewisse soziale Aspekte berücksichtigt wurden und die neuen Stadtteile somit nicht durch eine so starke soziale Entmischung geprägt sind wie beispielsweise die Londoner Docklands, sind es im Gegensatz zu Göteborgs vielversprechenden Slogan noch lange keine „Stadtteile für alle“ (vgl. Hahn 2009: 16). Vielmehr bietet die Neugestaltung der ehemaligen Hafen- und Industrieviertel, wie alle urbanen Großprojekte, eine geeignete Möglichkeit für die Städte ihr Image deutlich aufzuwerten. Demnach sollen im Zuge der Revitalisierungsmaßnahmen attraktive Stadtviertel mit hochwertigen Nutzungsformen entstehen. Realisiert werden die Projekte meist in Form von staatlich privaten Kooperationen. Durch die immensen Wertsteigerungspotentiale und damit die hohe Renditemöglichkeit, stellen die Projekte für global agierende Akteur\_innen der Immobilienwirtschaft und das höchst mobile Kapital interessante Investitionsmöglichkeiten dar, weshalb die zentrumsnahe Wasserkante in vielen Städten zum Tummelplatz für kapitalkräftige in- und ausländische Investor\_innen geworden ist (vgl. Hohn 2000: 251). Allerdings sind diese urbanen Großprojekte in der Regel keine Selbstläufer, weshalb eine umfangreiche staatliche Anschubfinanzierung meist unerlässlich ist (Heeg 2009: 78). Um die Prozesse zu initiieren und zu unterstützen werden daher seitens den Stadtverwaltungen oftmals lukrative Anreize in Form von Steuerbegünstigungen oder Flexibilisierung von Flächennutzungsplänen geschaffen sowie umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur getätigt. Bereits seit Baltimore hat sich gezeigt, dass infolgedessen Gewinne oftmals privatisiert werden, während die Risiken die öffentliche Hand trägt

(vgl. Harvey 1989: 7).

Im Gegensatz zu den eher inselhaften Einzelprojekten, die die Entwicklungsprozesse der „ersten Generation“ von Hafenkonzessionsprojekten charakterisierten, werden heute meist umfangreiche strategische Zonierungs- und Masterpläne für die gesamte jeweilige Waterfront erstellt (Hohn 2000: 251). Ziel ist dabei die funktionale Diversifizierung der vormals monofunktional genutzten Hafenviertel. Hierbei dominieren meist kommerzielle Nutzungsformen in den Bereichen Arbeit, Gewerbe, Freizeit und Kultur. Wie bereits West mit seinem Lage-Rente-Modell hingewiesen hat, entstehen entlang der Wasserkante aufgrund der hohen potenziell erzielbaren Bodenrente sowie den hohen Kosten, die mit der Neugestaltung verbunden sind, vorwiegend hochwertige Nutzungsformen entlang der Wasserkante. Angesichts der zunehmenden unternehmerischen Ausrichtung der Stadtpolitik in vielen Städten, welche dazu führt, dass das kommunale Handeln vorwiegend auf die Interessen und Bedürfnisse einkommensstarker Haushalte und kapitalkräftiger Investor\_innen ausgerichtet ist, kommt dies noch stärker zu tragen. Dabei scheint es stets ein Mix aus denselben Zutaten zu sein, welcher in unterschiedlicher Zusammenstellung, das Aussehen der meisten Projekte prägt. Auch wenn sich Hohn (2000: 251f.) gegen die *sameness* an der Waterfront und gegen pauschale Aussagen in diesem Zusammenhang ausspricht, zeigt sie grundlegende Strukturen und Nutzungsformen der Umbaumaßnahmen an der Wasserkante auf:

<b>Nutzungsformen</b>	<b>Beispiele</b>
Vorwiegend kommerzielle Nutzungsformen für freizeit- & tourismusbezogene Aktivitäten	Festival Marketplaces, Urban Entertainment Center, Themenparks, Aquarien, (maritime) Museen, Bars, Cafés, Restaurants, Souvenirgeschäfte, Hotels, Shopping Center, usw.
Imageträchtige Einrichtungen einer postmodernen Dienstleistungsgesellschaft	World Trade Center, Ausstellungs- und Kongresszentren, moderne Bürostandorte für gehobene Dienstleistungs-einrichtungen und Sitze transnationaler Unternehmen
Wohnraum	innerstädtisches Wohnen durch Neubaumaßnahmen (meist moderne Appartementshäuser im Mittel- und Hochpreissegment ) oder Umnutzung vorhandener Bausubstanz (Umbau alter Lagerhallen zu modernen Loftwohnungen), selten auch sozialer Wohnungsbau
Vorwiegend kommerzfreie Räume für Erholung und sportliche Aktivitäten	Parks, Promenaden, Hafen- oder Wasserwege sowie Orte für sportliche Aktivitäten (Fahrradwege, Skateparks, Marinas, Yachthafen,...)
Erhaltung und Neunutzung historischer Bauten und Artefakte (für kommerzielle, freizeitbezogene, kulturelle Aktivitäten)	Ehemalige Lagerhallen und Speichergebäude, alte Wohnhäuser und Kirchen, maritime Artefakte (historische Schiffe, Anker, Kanonen, Verladekräne,...)

*Tabelle 2: Dominierende Nutzungsformen von Hafenrevitalisierungsprojekten (eigene Darstellung nach Hohn 2000: 251f.)*

Hierbei bestehen selbstverständlich Unterschiede insbesondere bezüglich des „Mischungsverhältnis[ses] und der Gewichtung der unterschiedlichen Funktionsmodule“ (Hohn 2000: 255) und wie oben bereits beschrieben führen die unterschiedliche Ausgangslage zu lokalspezifischen Variationen der Konversionsprojekte. Dennoch wird anhand der Darstellung der primären Nutzungsformen in Tabelle 2 deutlich, dass durch Umgestaltung der ehemaligen Hafenviertel exklusive Orte entstehen, die neue kapitalkräftige Bewohner\_innen und Besucher\_innen anziehen sollen.<sup>26</sup> Auch wenn die Ausprägung dieser Gestaltung von der lokalen Akteurskonstellation und den jeweiligen Machtverhältnissen abhängig ist und darüber hinaus auch zunehmend partizipative Planungsinstrumente implementiert werden, womit auch vermehrt die lokale Bevölkerung in Planungsprozesse einbezogen wird, sind alle Projekte hinsichtlich einer sozialräumlichen Auswirkung gleich: die Hafenrevitalisierungsprojekte führen zu einer massiven Aufwertung des jeweiligen Ortes. Dies ist durchaus zu erwarten, da ja schließlich eine umfangreiche Aufwertung das primäre Ziel eines jeden Stadterneuerungsprojekts ist. Solange diesen Aufwertungsprozessen jedoch nicht durch eine langfristige Regulierung der Mietpreise auf einem niedrigen Niveau oder die gezielte Schaffung von Wohnraum für niedrige Einkommensgruppen entgegengewirkt wird, wird es hierbei stets zu umfangreichen Gentrifizierungsprozessen kommen.

---

<sup>26</sup> Selbstverständlich entstehen durch die Umgestaltung der Hafenzonen auch Arbeitsplätze für gering verdienende Personen wie beispielsweise im Zuliefer- oder Versorgungsbereich der neuen Büro- und Wohnstandorte. Das Beispiel Rotterdam zeigt ferner, dass durchaus auch soziale Wohnprojekte an der Waterfront realisiert wurden. Letzteres geschah allerdings in den wohlfahrtstaatlich geprägten 1970er Jahren. Heute wird hingegen versucht diese „einseitige[n] Entwicklungen [...] durch die Schaffung von Wohnraum für höhere Einkommensgruppen zu korrigieren, ohne dabei allerdings die in der niederländischen Planungskultur tiefverwurzelte sozialpolitische Orientierung aufzugeben“ (Hohn 2000: 254).

## 5. Operationalisierung – von der Theorie zur Empirie

Die Grundlage der folgenden Analyse bildet das Konzept der „unternehmerischen Stadt“. Sprich jenen marktförmigen Steuerungsweisen der städtischen Entwicklung, welche sich im Zuge der strukturellen Umbrüche seit der Krise des fordistischen Akkumulationsregimes manifestiert haben und in vielen Städten weltweit zunehmend als vermeintlich alternativloses Stadtentwicklungsmodell proklamiert werden. Dabei ist dieses Konzept zunächst primär für die Transformationsprozesse in europäischen und nordamerikanischen Städten formuliert worden. Wie in Kapitel 3.1. bereits gezeigt wurde, bestehen jedoch im lateinamerikanischen Kontext durchaus vergleichbare Entwicklungstendenzen, wenn auch lokalspezifische Besonderheiten und vor allem die unterschiedliche Ausgangslage zu berücksichtigen sind.

Für den konkreten Fall Rio de Janeiro hat neben Vainer (2000) insbesondere Compans anhand einer fundierten Analyse der Stadtpolitik der brasilianischen Metropole gezeigt, dass auch hier zunehmend wettbewerbsorientierte Strategien des städtischen Regierens verfolgt werden, wobei sich diese denen in nordamerikanischen und europäischen Städten stark ähneln (vgl. Compans 2005: 179). Dies ist mitunter darauf zurückzuführen, dass sich Brasilien als traditionelles Importland von Ideen, auch in diesem Fall an internationalen Tendenzen orientiert (Souza/Rodrigues 2004: 55). Mit voranschreitender neoliberaler Logik zeichnen sich somit auch in brasilianischen Städten globale stadtentwicklungspolitische Trends wie die Vermarktung und Fesivalisierung des Städtischen oder die Implementierung neuer Sicherheitsdiskurse ab (vgl. Schmidt 2010: 59). Jedoch weißt Souza (2002; zit. nach Schmidt 2010: 60) darauf hin, dass aufgrund der herrschenden starken sozialen Disparitäten, die Auswirkung solcher politischen Maßnahmen, gravierender in den Ländern der kapitalistischen Semi-Peripherie ausfallen, als in denen des Zentrums.

Vor diesem Hintergrund soll nun am konkreten Beispiel des Hafenrevitalisierungsprojekts *Porto Maravilha* untersucht werden, welche Formen der unternehmerischen Stadtpolitik in diesem Fall wirksam werden und welche sozialräumlichen Auswirkungen damit verbunden sind. Dies erfolgt insbesondere anhand der aus der relevanten Literatur abgeleiteten Kategorien (siehe Kapitel 3.2.).

Die Formen der unternehmerischen Stadt werden dabei in Anlehnung an die drei von Vainer (2000) skizzierten konstitutiven Analogien des unternehmerischen Stadtplanens betrachtet (die Stadt ist ein Unternehmen, die Stadt ist eine Ware, die Stadt ist eine Heimat). Um zu untersuchen in welchem Maßstab unternehmerische Denk- und Handlungsweisen innerhalb des Projekts zur Geltung kommen, werden die konkreten Formen der Projektrealisierung, die Akteurskonstellation sowie die Partizipationsprozesse näher betrachtet. Inwiefern die Hafenzonen in diesem Zusammenhang

warenförmig behandelt wird, wird anhand der Analyse der Privatisierungsmaßnahmen sowie des speziellen Finanzierungsmodus des Projekts eingeschätzt. Die Stadtmarketing- und Legitimationsstrategien werden hingegen anhand bestimmter Projekte sowie der dominierenden Argumentationslogik der Stadtverwaltung betrachtet. Ausgehend von den dargestellten Interdependenzen zwischen urbanen Großprojekten und sportlichen und kulturellen Großereignissen, soll zuvor noch auf die entsprechende Situation in Rio de Janeiro eingegangen werden.

Der Frage nach den sozialräumlichen Auswirkungen des Projekts, wird anhand der Analyse der implementierten Sicherheits- und Aufwertungsstrategien nachgegangen. Hierbei soll zum einen untersucht werden, welche Rolle neue Sicherheits- und Kontrollstrategien bei der Projektrealisierung einnehmen und welche Konsequenzen damit verbunden sind (Kapitel 8.1.). Zum anderen sollen die konkreten Aufwertungsprojekte hinsichtlich ihrer sozialräumlichen Wirkungsweisen betrachtet werden. Dabei soll anhand der Analyse von zwei sozial Programmen auch insbesondere auf die Situation der lokalen Bevölkerung eingegangen werden.

Um die heutigen Prozesse besser zu verstehen, muss zunächst aber auf den spezifischen lokalthistorischen Kontext eingegangen werden. Dabei geht es darum zu erfassen wie der Ort im Verlauf der Zeit produziert wurde, welche Nutzungsformen dabei dominierend und prägend waren und welche Identitäten bzw. Wahrnehmung infolgedessen mit der Hafenzone in Verbindung gebracht werden. Somit soll verständlich gemacht werden welche Rolle und Position die Region innerhalb des Stadtgefüges einnimmt. In Bezug auf die dargestellten theoretischen Modelle (siehe Kapitel 4.2.), soll ferner überprüft werden, inwiefern die von Hoyle (1989) skizzierten Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung auch in Rio de Janeiro verifizierbar sind.

## 6. Die Hafenzone Rio de Janeiros im historischen Wandel

Die Hafenzone Rio de Janeiros erstreckt sich in ihrer heutigen Form über eine Fläche von ca. 500 Hektar und umfasst dabei die Viertel Saúde, Gamboa, Santo Cristo sowie Teile des Zentrums. Als einer der ersten Siedlungsorte, ist die Region eng mit der Geschichte der Stadt verknüpft. Noch heute weisen dort zahlreiche Bauten auf die koloniale und imperiale Vergangenheit hin. Das bedeutende kulturelle Erbe dieser Stadtteile beschränkt sich aber nicht nur auf architektonische Merkmale. Aufgrund der spezifischen Geschichte sind die Viertel insbesondere auch Träger des kollektiven Gedächtnis der Stadtbevölkerung, vor allem der afrobrasilianischen Bevölkerung. Als traditioneller Ort der marginalisierten Bevölkerungsschichten und unpopulärer Nutzungsweisen werden mit der Hafenzone seit Langem jedoch eher negative Konnotationen seitens der öffentlichen Wahrnehmung und hegemonialen Repräsentation der Stadt in Verbindung gebracht, was durch einen näheren Blick auf die historische Entwicklung der Stadtteile deutlich wird.

### 6.1. Kolonial- und Imperialzeit

Rio de Janeiro wurde 1565 im Zuge der portugiesischen Kolonialherrschaft am westlichen Ufer der Guanabara Bucht, einer Gegend die ursprünglich von Tupí-Guarani bewohnt war<sup>27</sup>, gegründet. Da sich die Stadtentwicklung zunächst um den *Morro do Castelo* konzentrierte, blieb die Region nördlich des Zentrums (die heutige Hafenzone) in den Anfangsjahren der Besetzung lange unbesiedelt (siehe Abb. 2). Erst als französische Kapuzinermönche ein Kloster auf dem *Morro da Conceição* errichteten, wurde die Region allmählich als Siedlungsraum erschlossen. Allerdings entwickelte sich Rio de Janeiro im 17. Jahrhundert nur langsam, weshalb auch der Großteil der heutigen Hafenzone in dieser Zeit primär durch kleine *Chácaras* (Landhäuser) und vereinzelte landwirtschaftliche Nutzung geprägt war.

---

<sup>27</sup> Bei archeologischen Grabungen in der heutigen Hafenzone wurden unlängst 3000 bis 4000 Jahre alte sambaquis gefunden. Diese „Muschelhaufen“, die meist in Gewässer nahe angelegt wurden, dienten als Ablagerungsstätte für Lebensmittelreste, künstlerische Artefakte und menschlicher Knochen und sind insbesondere entlang der brasilianischen Atlantikküste weit verbreitet (Cdurp 2012c).

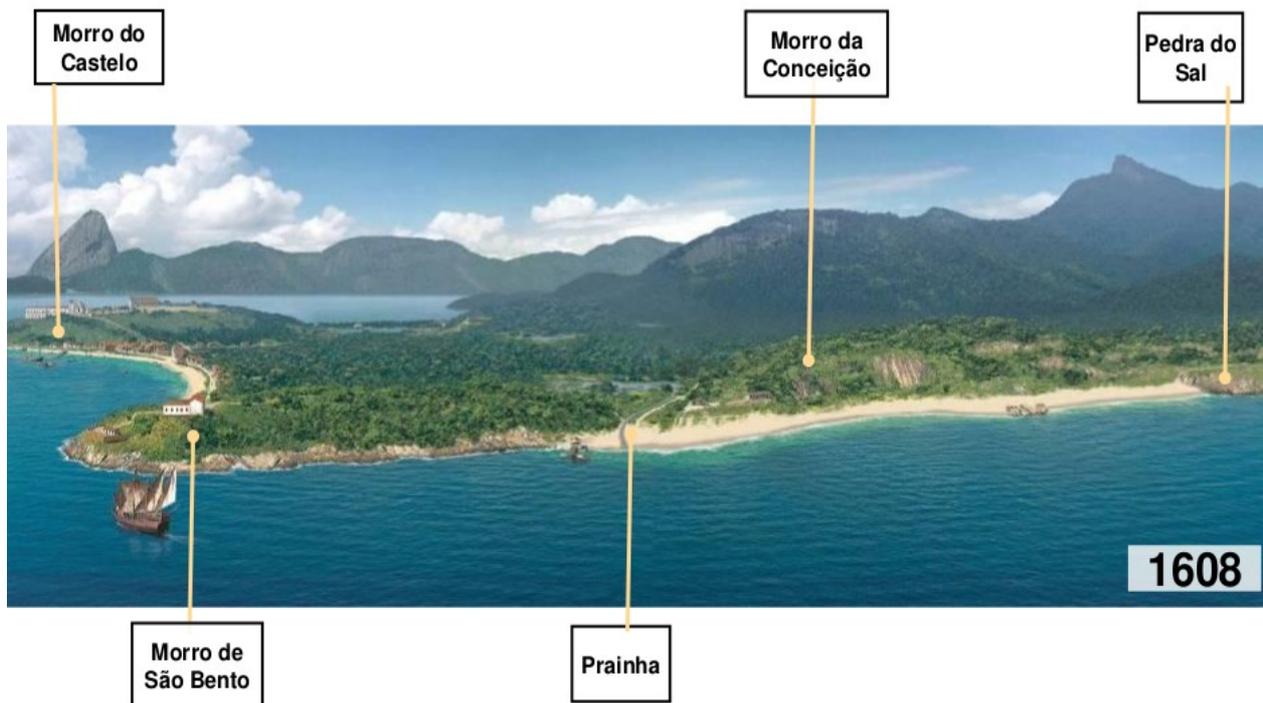


Abbildung 2: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 17. Jahrhunderts  
 (Quelle: Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

Erst durch den Bau einer militärischen Festung (heutiges Militärmuseum) erfuhr die Region in den ersten Dekaden des 18. Jahrhunderts einen klaren Bedeutungsgewinn. Im Zuge dessen etablierte sich in der Bucht von Valongo (zwischen den heutigen Vierteln Gamboa und Saúde), neben dem damaligen Haupthafen vor der heutigen Praça XV, ein zweiter Hafen, welcher primär für den Umschlag von landwirtschaftlichen Produkten aus hinteren Teilen der Guanabara Bucht genutzt wurde (Pinheiro 2010: 6). Beide Häfen hatten damals die Eigenschaften eines einfachen vorindustriellen Stadthafens und können somit der ersten Phase von Hoyles *port-city interface* Modell zugeordnet werden (siehe Abb. 3).

Im Verlauf des 18. Jahrhunderts verstärkte ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum und der Fund großer Goldreserven in Minas Gerais die ökonomische Bedeutung der Stadt. Dies drückte sich durch die Verlegung des Sitzes der Kolonialverwaltung von Salvador an den Zuckerhut (1763) auch auf politischer Ebene aus und beschleunigte den Prozess der Urbanisierung Rio de Janeiros (Mello 2003: 29). Die damit verbundenen Wachstumsimpulse sowie der verstärkte Goldabbau in Minas Gerais erhöhten deutlich den Warenaustausch in der neuen Hauptstadt, welche infolgedessen zur wichtigsten Hafenstadt des portugiesischen Imperiums aufstieg.

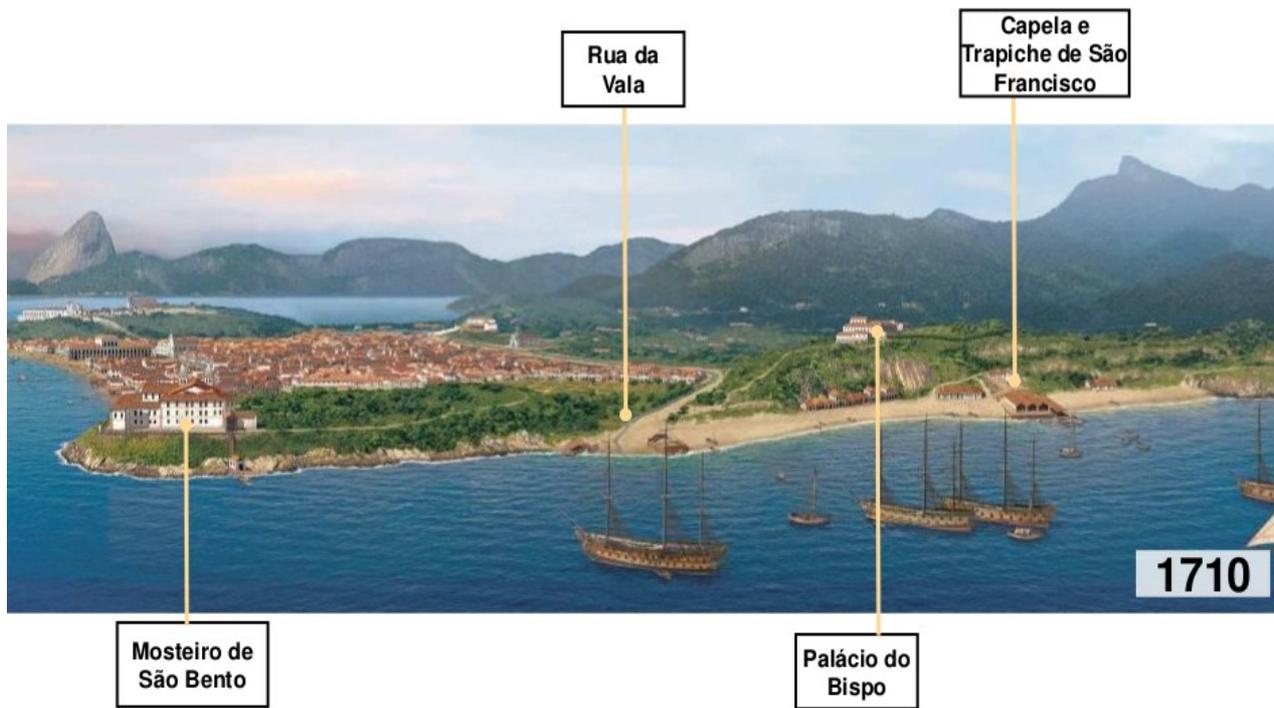


Abbildung 3: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 18. Jahrhunderts  
(Quelle: Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

Die Hafenaktivitäten wurden seit Beginn des 18. Jahrhunderts zunehmend in die Region nördlich des Zentrums verlegt. Ausschlaggebend war insbesondere die Küstenlage „nahe, aber außerhalb des Zentrums“ (Rabha 1994: 63 zitiert nach Carlos 2010: 34). Zusätzlich bildete eine kleine Hügelkette eine natürliche Barriere zwischen der Kernstadt und störenden, aber notwendigen Aktivitäten.

In diesem Zusammenhang ist auch die Verlegung des Ankunftsorts und Markts der Sklav\_innen (1763) vom Zentrum (heutige Praça XV bzw. Rua Primeiro de Março) nach Valongo zu sehen. Die von der schweren Reise und schlechten Ernährung erschöpften Menschen aus Afrika wurden als Bedrohung der öffentlichen Gesundheit und Ordnung angesehen (Haag 2011: 25). Die Verlegung des Ankunfts- und Handelsplatzes in die abgeschirmte Bucht von Valongo ermöglichte, dass diese unangenehmen Aktivitäten abseits des Blickfelds der herrschenden Klassen getätigt werden konnten. Somit wurden sowohl unerwünschte Kontakte verhindert als auch die Nähe zur wichtigsten Arbeitskraft der Kolonialzeit gewahrt (Rabha 2004: 71).<sup>28</sup>

Mit dem Markt wurde neben der notwendigen Infrastruktur wie den Gebäuden, in denen die Sklav\_innen gehandelt wurden und den Manufakturen von Ketten und Folterwerkzeugen, auch der Friedhof für diejenigen, die die Überfahrt nicht überlebten<sup>29</sup>, in die Hafenregion verlagert. „In

<sup>28</sup> Darüber hinaus wurden mit einem der ersten Friedhöfe der Stadt unter freiem Himmel (1809) und einem Isolationskrankenhaus für ansteckende Krankheiten (1853) auch andere unerwünschte bzw. unangenehme Aktivitäten der Stadt dort hin verlegt.

<sup>29</sup> Der unter dem Namen *cemitério dos pretos novos* (Friedhof der neuen Schwarzen) bekannte Friedhof diente zur Bestattung der aus Afrika verschleppten Menschen, welche die lange und qualvolle Überfahrt nach Brasilien nicht

kurzer Zeit lockte der Sklavenhandel die Bevölkerung und der Ort wurde zu einem der belebtesten Orte von Rio“<sup>30</sup> (Haag 2011: 26). Der *Complexo do Valongo* (Anlage von Valongo) galt mit über 50 sogenannten *casas de carne* (Fleisch- bzw. Masthäusern), sprich den Hallen und Scheunen in denen die aus Afrika verschleppten Menschen zunächst „gemästet“ und dann gehandelt wurden, als größter Sklavenmarkt Brasiliens und damit als einer der größten „Umschlagplätze“ der damaligen Welt (ebd.). Die Zunahme der ökonomischen Aktivitäten in Rio, der verstärkte Goldabbau in Minas Gerais und schließlich die Ankunft der königlichen Familie aus Portugal (1808) erhöhten die Nachfrage nach sklavischen Arbeitskräften. Für eine bessere Abfertigung erfolgte 1811 mit den *Cais do Valongo* (heutiger *Jardim Morro do Valongo*) der Ausbau des Hafens. Es wird davon ausgegangen, dass bis zur Einstellung des offiziellen Sklavenhandels in Valongo (1831)<sup>31</sup> rund eine Millionen Menschen aus Afrika an dieser Stelle erstmals brasilianischen Boden betraten (ebd.: 24).

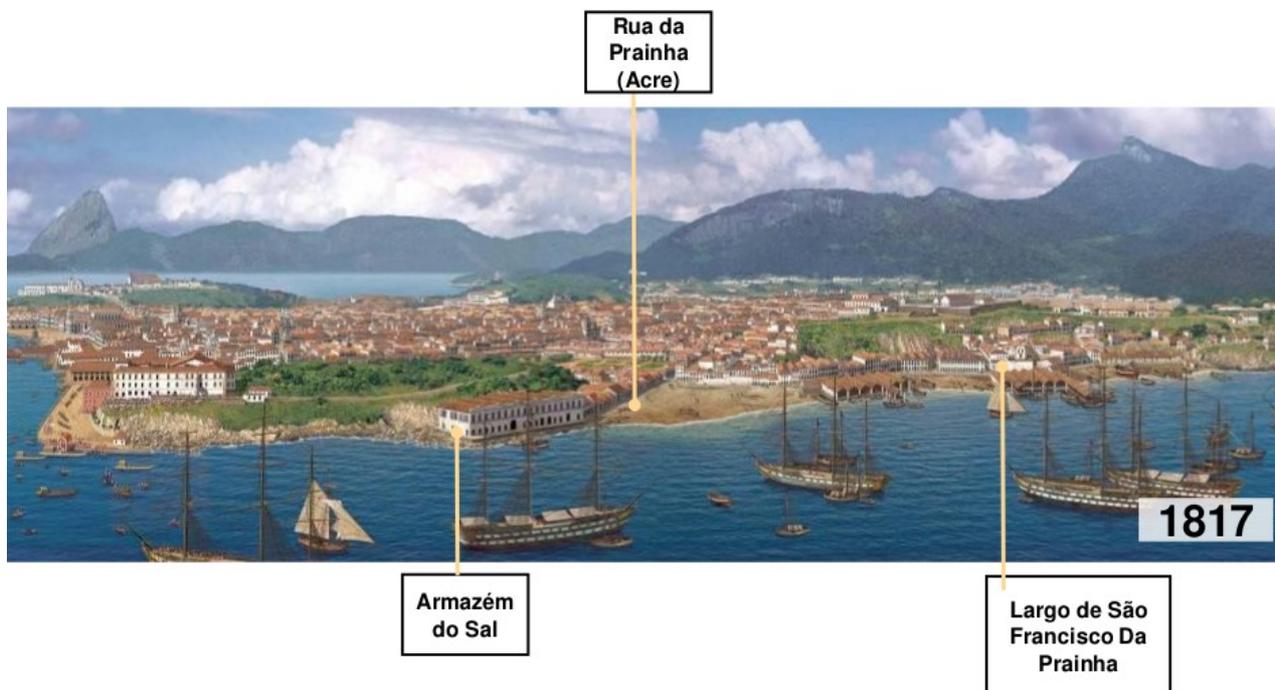


Abbildung 4: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 19. Jahrhunderts

(Quelle: Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

überlebten. Circa 20.000 Menschen wurden zwischen 1769 und 1830 in dem Massengrab entsorgt. Dass, der Friedhof gleichzeitig als Müllhalde benutzt wurde, zeigt die geringe Bedeutung, die diese Menschen für die damals herrschende Bevölkerung Rio de Janeiros hatten. Nach der Einstellung des Sklavenhandels geriet die Stätte allmählich in Vergessenheit. Das starke Bevölkerungswachstum im 19. Jahrhundert erhöhte den Bedarf an Wohnraum, womit auch Flächen von ehemaligen Friedhöfen, wie der *cemitério dos pretos novos*, bebaut wurden. Der Friedhof wurde erst bei Umbauarbeiten in einem Privathaus 1996 wieder entdeckt (Cemitério dos Pretos Novos 2003; Haag 2011: 29). Seitdem ist dort zur Erinnerung ein Museum errichtet worden, welches lange vergebens auf die versprochene finanzielle Unterstützung der Stadt gewartet hat. Im Zuge des Kulturprogramms des Hafenrevitalisierungsprojekts - *Porto Maravilha Cultural* - soll sich dies nun aber ändern.

<sup>30</sup> Im Original: „Em pouco tempo, o comércio de escravos atraiu a população e o local virou um dos mais movimentados do Rio.“

<sup>31</sup> Dieses erste Gesetz gegen die Sklaverei diente vorrangig dazu insbesondere seitens Portugal und England als eigenständige Nation nach der Unabhängigkeit von 1822 anerkannt zu werden. Die offizielle Abschaffung der Sklaverei erfolgte erst 57 Jahre später.

Hinsichtlich der Handelsbeziehungen stellte die Öffnung der brasilianischen Häfen für befreundete Nationen (*abertura dos portos brasileiros às nações amigas*) ein bedeutendes Ereignis dar. Das bei der Ankunft der königlichen Familie in Brasilien 1808 vom Prinzen Dom João unterzeichnete Abkommen brach mit dem kolonialen Handelsmonopol, wonach alle brasilianischen Waren lediglich mit Portugal gehandelt werden durften. Somit war von nun an der direkte Handel mit anderen Nationen, allen voran Großbritannien, möglich. In Kombination mit der einsetzenden Industrialisierung führte dies im Verlauf des 19. Jahrhunderts zur konstanten Steigerung des Handelsvolumens und damit zum Ausbau des Hafens, was Hoyles zweiter Phase des expandierenden Stadthafens entsprach (siehe Abb. 4).

Die *Cais do Valongo* wurden 12 Jahre nach der Einstellung des offiziellen Sklavenhandels in Rio, 1843 für die Ankunft der Kaiserin Teresa Cristina überbaut. Die Anlegestelle wurde durch eine Parkanlage mit Springbrunnen, Marmorfiguren und Monumenten komplett neu gestaltet und die Erinnerung an die Sklaverei damit gelöscht. Auch wenn diese wiederum rund 60 Jahre später durch die Reformen des Bürgermeisters Pereira Passos erneut überbaut wurden, erinnert noch bis heute der Obelisk der *Cais da Imperatriz* an die Ankunft der dritten und letzten Kaiserin Brasiliens. An die hunderttausenden Menschen die aus Afrika dorthin verschleppt wurden erinnert hingegen nicht einmal ein Schild.<sup>32</sup>

Dennoch prägte die Sklaverei auch nach ihrer endgültigen Abschaffung (1888) die Charakteristik der Hafenzzone langfristig. Allgemein führte diese zu verstärkten Migrationsprozessen in Richtung Rio de Janeiro, wobei große Teile der ankommenden Bevölkerung von der Nähe zum Zentrum abhängig waren, da sich hauptsächlich dort Arbeitsmöglichkeiten vorfanden (Abreu 2010: 140). Speziell das Gebiet nördlich des *Morro da Conceição* und des *Morro do Livramento* diente dabei als Wohnraum und Treffpunkt der Nachkommen der aus Afrika verschleppten Menschen und wurde infolgedessen als *Pequena Africa* (kleines Afrika) bekannt. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts gab es dort zahlreiche *Quilombos* (Siedlungen entflohener und befreiter Sklav\_innen) und *Zungus* (kollektive Wohnhäuser von ehemaligen Sklav\_innen), wobei der symbolische Kern dieser Region das *Quilombo Pedra do Sal* bildete. Letzteres gilt auch als einer der Geburtsorte der Samba und des Choros und damit eines der bedeutenden Erbe der afrobrasilianischen Kultur.<sup>33</sup>

Die kulturellen Tätigkeiten der afrobrasilianischen Bevölkerung (wie *Candomblé*, *Umbanda*, *Capoeira* oder *Samba*) waren den herrschenden Eliten jedoch stets ein Dorn im Auge. Die Sambistas sowie religiöse Häuser und Orte dieser Bevölkerungsgruppen mussten daher oftmals

---

<sup>32</sup> Während des Verfassens dieser Diplomarbeit wurden bei Bauarbeiten im Zuge der „Hafenrevitalisierung“ die ursprünglichen Kaimauern der *Cais do Valongo* und *Cais da Imperatriz* wieder entdeckt. Als Erinnerung an beide historischen Ereignisse soll nun an an dieser Stelle eine Gedenkstätte entstehen.

<sup>33</sup> Mit der *Vizinha Faladeira* wurde dort 1932 auch die erste Sambaschule Rio de Janeiros gegründet.

repressive Übergriffe durch die Polizei erleiden (Kolm 1994: 18ff.). Den gravierendsten Eingriff in die Lebenswelt der afrobrasilianischen Bevölkerung bzw. der marginalisierten Bevölkerungsgruppen im Zentrum Rio de Janeiros im Allgemeinen, erfolgte allerdings durch die umfangreichen urbanen Umstrukturierungen der *Reforma Passos* (1902 bis 1906) unter dem damaligen Bürgermeister Pereira Passos.

## **6.2. Die Reforma Passos und die Umstrukturierung Rio de Janeiros zur kapitalistischen Stadt**

Die Abschaffung der Sklaverei (1888) führte, wie oben bereits erwähnt, auch zu einer massiven Steigerung der Zuwanderung nach Rio de Janeiro, da sich die ehemaligen Sklav\_innen dort ein anderes und besseres Leben erhofften. Dies galt auch für europäische Migrant\_innen, prinzipiell aus Portugal, Spanien und Italien, wodurch sich die Bevölkerung der Stadt in nur 20 Jahren mehr als verdoppelte. Die mangelnde städtische Infrastruktur war dem raschen Bevölkerungswachstum nicht gewachsen, was einen Anstieg von sozialen und gesundheitlichen Problemen zur Folge hatte. Auffangbecken für die sozioökonomisch benachteiligte Bevölkerung, die primär für das starke Wachstum verantwortlich war, bildeten hauptsächlich kollektive Wohnhäuser, die so genannten *Cortiços*. Letztere wurden seitens der städtischen Elite als Inbegriff für Krankheiten und Unordnung angesehen und 1903 schließlich verboten (vgl. Carlos 2010: 35).<sup>34</sup>

Generell wurde das koloniale Stadtbild der brasilianischen Metropole, welches nicht den Anforderungen und Aussehen einer modernen Metropole entsprach, als rückständig angesehen. Speziell das dicht besiedelte Zentrum galt mit zahlreichen *Cortiços* und engen Gassen, als schändlicher Ort vergangener Zeiten und Hort epidemischer Krankheiten wie Pocken, Cholera oder Gelbfieber, was der Stadt den Ruf der *Capital da Morte* (Hauptstadt des Todes) einbrachte (Pinheiro/Fialho 2006: 4ff.). Zusätzlich erforderte das schnelle Wachstum der brasilianischen Wirtschaft und die zunehmende Integration Rio de Janeiros in den kapitalistischen Weltmarkt eine Anpassung des urbanen Raums an die Bedürfnisse der gestiegenen Kapitalakkumulation (Abreu 2010: 59). Somit galt es einen neuen Raum zu schaffen, welcher die Bedeutung des durch den Kaffee- und Katschukboom aufstrebenden Brasiliens symbolisiert und den neuen Anforderungen des erhöhten Warenaustausches gerecht wurde (ebd.: 60).

Inspiziert von seiner Studienzeit in Paris, initiierte der damalige Bürgermeister Pereira Passos (auch Hausmann der Tropen genannt) drastische Interventionen im urbanen Raum, welche vor allem die Verbreiterung von Straßen, den Ausbau des Kanalisationssystems und den Bau von repräsentativen

<sup>34</sup> Bereits 1893 wurde mit dem *Cabeça de Porco* (Schweinekopf) der größte damalige *Cortiço* abgerissen, woraufhin sich ein Großteil der Bewohner\_innen an den Hängen des dahinter liegenden Hügels ansiedelten. Durch die vier Jahre später hinzu kommenden Soldaten aus dem „Krieg von Canudos“ wuchs die Siedlung deutlich an, was den Ausgangspunkt für die erste Favela der Stadt bildete (Monteiro/Andrade 2012: 24).

Prachtstraßen, Gebäuden und Plätzen beinhaltete. Dabei sollten die Umstrukturierungsmaßnahmen neben dem kolonialen Stadtbild auch den epidemischen Krankheiten ein Ende bereiten. Speziell das scheinbar neutrale Wissen bezüglich der hygienischen Bedingungen legitimierte den massiven Eingriff des Staates in den urbanen Raum (Pinheiro/Fialho 2006: 5).

Zu den wichtigsten Projekten der „Zivilisierung und Modernisierung der Stadt“, zählte neben der Errichtung der *Avenida Prinicpal* (heutige Rio Branco), welche die Verbindung des Zentrums mit der Hafenzone ermöglichte, der durch die brasilianische Regierung von 1904 bis 1911 realisierte Ausbau des Hafens selbst. Die Aufschüttung der dortigen Buchten und sumpfarigen Küstenlandschaft sowie die Abtragung des Hügels *Morro do Senado*, ermöglichten mit einem Raumgewinn von 175 Hektar ebener Fläche, die Verdoppelung der Hafenzone (Rabha 2004: 73; Carlos 2010: 36). An der Wasserkante wurde ein Streifen von 100 Metern für die Hafeninfrastruktur wie Docks, Lagerhallen und Verladekräne vorgesehen. Der mit englischer und belgischer Technologie ausgestattete neue Hafen von Rio war somit einer der modernsten Häfen Anfang des 20. Jahrhunderts (Andreatta 2010: 218). Diese Entwicklung entsprach wiederum der dritten Phase von Hoyles Modell, welche eben durch eine weitere Expansion der Hafengebiete und die Herausbildung moderner industrieller Seehäfen Anfang des 20. Jahrhunderts charakterisiert ist.

Als Hauptstadt der Republik stellte Rio de Janeiro zu dieser Zeit den bedeutendsten Umschlagplatz für die nationalen und internationalen Waren dar. Dabei war die ökonomische Bedeutung des neuen Hafens fundamental, da er die umfangreiche Integration Brasiliens in die neue internationale Arbeitsteilung ermöglichte (Abreu 2010: 63). Diese Funktion und symbolische Bedeutung legitimierte auch die massiven ökologischen und sozialen Auswirkungen, die mit den Projekten des Hafenbaus und der *Reforma Passos* im Allgemeinen verbunden waren (Rabha 2004: 74).

So führten die städtebaulichen Eingriffe durch die Stadtverwaltung und die brasilianische Regierung im Zuge der *Reforma Passos* zur Vertreibung des Großteils der marginalisierten Bevölkerung aus den zentralen Regionen der Stadt und förderten somit massiv die sozialräumlichen Segregationsprozesse in Rio de Janeiro. Allein für die Errichtung der neuen Hauptstraße, der *Avenida Central*, wurden circa 2000 bis 3000 Häuser, in denen meist große Familien lebten, abgerissen (Abreu 2010: 63). Zusätzlich ließ die Aufwertung des Zentrums die Immobilienpreise stark ansteigen. Die sozioökonomisch marginalisierte Bevölkerung, die vormals das Zentrum prägte, wurde somit aus diesen Stadtteilen größtenteils vertrieben. Die Transformationsprozesse der *Reforma Passos* bildeten daher sowohl das erste Beispiel massiver staatlicher Eingriffe in den urbanen Raum (ebd.), als auch den ersten Fall umfangreicher Gentrifizierungsprozesse in Rio de Janeiro (Carlos 2010: 36).

Die urbanistischen Erneuerungsmaßnahmen der *Reforma Passos* wurden zusätzlich durch

Zwangsimpfungen der brasilianischen Regierung gegen Pocken begleitet. Diese lösten 1904 massive Proteste insbesondere der marginalisierten Bevölkerungsteile aus, welche als *Revolta da Vacina* (Impfungsrevolten) bekannt wurden. Die Aufstände können dabei einerseits als Reaktion auf die angeordneten Zwangsimpfungen gesehen werden. Da sie sich aber hauptsächlich gegen die neue urbane Infrastruktur richteten, wird deutlich, dass sich hierin andererseits auch der generelle Frust gegen die massiven Eingriffe in den Wohnraum der marginalisierten Bevölkerung durch die Reformmaßnahmen manifestierte (vgl. Meade 1997: 109f.). Als Zentrum des Widerstands galt die Hafenzone, wo die Barrikaden unter Führung der Symbolfigur der Aufstände *Prata Preta* am längsten hielten. Infolgedessen stellt die *Revolta da Vacina* bis heute ein wichtiges Identifikationsmerkmal für die Region als Ort des Widerstands und für die afrobrasilianische Bevölkerung im Allgemeinen dar.

Letztendlich kann als direkte Konsequenz dieser urbanen Aufwertungs- und Verdrängungsprozesse, das verstärkte Aufkommen einer neuen Form des Wohnens gesehen werden, die im Verlauf des 20. Jahrhunderts die Charakteristik der Stadt fundamental prägen sollte: die Favela. So führte die notwendige Nähe zu den im Zentrum befindlichen Arbeitsplätzen dazu, dass viele der Vertriebenen entweder in die Hafenzone oder eben an die Hänge der Hügel nahe des Stadtkerns zogen. Dabei führten sowohl der Abriss zahlreicher *Cortiços* als auch die hohe Nachfrage nach billigen Arbeitskräften für die Stadterneuerungsmaßnahmen zu einem raschen Anwachsen der improvisierten Siedlungen an den zentrumsnahen Hügeln *São Carlos*, *Santo Antônio* und *Providência*. Auf Letzterem wurde allerdings, wie oben bereits erwähnt, schon 1897 von heimkehrenden Soldaten aus dem „Krieg von Canudos“ eine provisorische Siedlung errichtet, die heute als erste Favela Brasiliens angesehen wird (Monteiro/Andrade 2012: 24). Da sich der *Morro da Providência* in der Hafenzone Rio de Janeiro befindet, trägt dies ebenfalls zur Charakteristik dieser Region als (Wohn-)Ort und Lebensraum der sozioökonomisch marginalisierten Bevölkerung bei.

### **6.3. Aufschwung und Verfall der Hafenzone**

Die folgenden Jahrzehnte waren zunächst durch weiteren wirtschaftlichen Aufschwung und Prosperität geprägt. Dabei kam es bis in die 1930er Jahre auch zu einem kontinuierlichen Ausbau des Hafens, welcher infolgedessen von den *Cais da Gamboa* bis zur *Ponta do Caju* ein weitläufiges „U“ formte. Eine umfangreiche Aufwertung erfuhr jedoch lediglich die Region um die *Praça Mauá*, welche nach der *Reforma Passos* als Kontaktpunkt zwischen dem Zentrum und dem Hafen fungierte. Dort bildete neben dem Palast von Dom João VI, vor allem das 1930 errichtete *Edifício „A Noite“* (Gebäude „die Nacht“) eines der repräsentativsten Gebäude der Stadt. Mit 22

Stockwerken prägte das erste Hochhaus Lateinamerikas für lange Zeit markant das Stadtbild. Nationale Radiostationen, die sich in dem Gebäude befanden, trugen dazu bei, dass die Region um die Praça Mauá weit über die Grenzen der Stadt hinaus bekannt wurde (Rabha 2004: 76). Ferner siedelten sich in der näheren Umgebung des Platzes einige bedeutende bundesstaatliche Ministerien und Behörden an (Polícia Federal, ...). Zusätzlich wurde an der Nordseite des Platzes ein eleganter Terminal für die Passagiere der großen Kreuzfahrtschiffe (*Estação de Passageiros*) errichtet (siehe Abb. 5). Um das Anlegen der immer größer werdenden Schiffe weiterhin zu ermöglichen, wurde zwischen 1948 und 1949 mit dem *Pier Mauá* ein weit in die *Guanabara* Bucht hinein reichender Anlegesteg erbaut.<sup>35</sup> Dies bildete auch die letzte große Veränderung der Wasserkante, die die heutige Erscheinungsform des Hafens komplementierte (siehe Abb. 6).

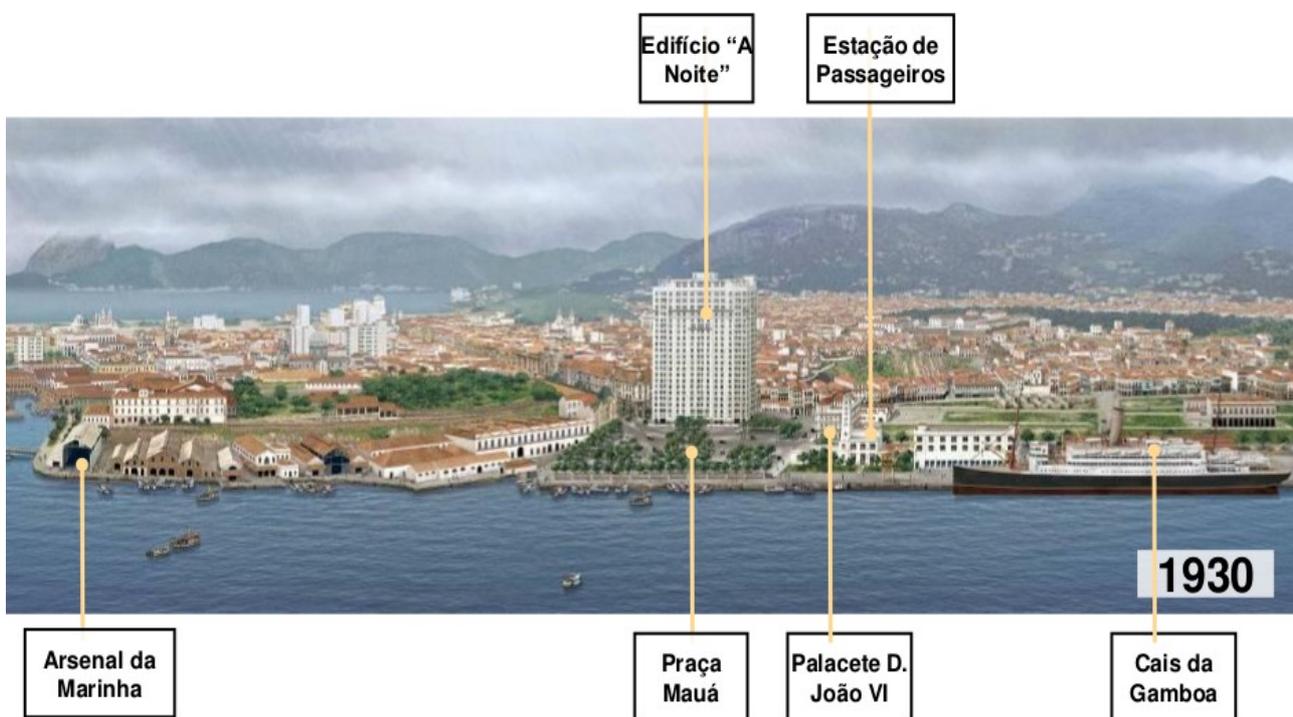


Abbildung 5: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 20. Jahrhunderts  
(Quelle: Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

Die restliche Hafenzone war allerdings durch weniger repräsentative Gebäude und Nutzungsweisen geprägt. Durch die Nähe zum Hafen siedelten sich in der Region bereits seit Beginn des 20. Jahrhunderts zunehmend Fabriken, Werften und Industrieanlagen und mit ihnen auch die dort arbeitende proletarische Bevölkerung an. Hinzu kamen für Hafenregionen meist typische Aktivitäten wie Prostitution, Glücksspiel und Kriminalität. Die historisch bedingte Charakteristik

<sup>35</sup> Der Pier wurde ursprünglich für den erwarteten Publikumsandrang aus Europa für die 1950 in Brasilien stattfindende Fußballweltmeisterschaft der Männer errichtet. Mit der Queen Mary und der Queen Elisabeth sollten dort die größten Schiffe dieser Zeit anlegen. Allerdings blieben die Gäste aus Europa, vermutlich aufgrund der Strapazen der Nachkriegszeit, größtenteils aus, womit auch die zwei bekannten Schiffe niemals nach Rio de Janeiro kamen (Teixeira 2011).

der Region als armer, dreckiger und gefährlicher Ort verstärkte sich folglich weiterhin:

“Die Konstruktion eines abgewerteten Ortes, welcher von marginalisierten und armen Menschen frequentiert und von verschmutzenden und ‚dreckigen‘ Aktivitäten okkupiert wird, brachte der ‚Hafenzone‘ einen verachtenden Ruf im urbanen und sozialen Kontext der Stadt ein, welcher durch den Bau der Avenida Presidente Vargas Anfang der 1940er Jahre noch verschlechtert wurde“ (Carlos 2010: 38)<sup>36</sup>.

Die Errichtung der *Avenida Presidente Vargas* bildete einen weiteren radikalen Einschnitt in das Stadtbild des Zentrums Rio de Janeiros. Mit zahlreichen Fahrspuren fungiert die 80 Meter breite Straße bis heute als physische Barriere zwischen dem Zentrum und der Hafenzone und fördert somit die zunehmende Isolation der nördlich von ihr gelegenen Viertel.

Die Bewohner\_innen der 525 Gebäude, die hierzu abgerissen wurden, wanderten ebenfalls mehrheitlich in die nahe Hafenzone ab (Abreu 2010: 114). Im Verlauf des 20. Jahrhunderts führten weitere Straßen(aus)bauten, wie die der *Avenida Rodrigues Alves*, der *Francisco Bicalho* und insbesondere der erhöhten Stadtautobahn *Perimetral*, zur sukzessiven räumlichen Abschottung der Hafenzone. Neben der Isolation von der Stadt, werden die Viertel der Hafenzone auch zusätzlich vom Meer durch die auf Pfeilern erbaute *Perimetral* abgeschnitten (Andreatta 2010: 218).

Diese Prozesse liefen parallel zu einem allmählichen Bedeutungsverlust des Zentrums und Rio de Janeiros im Allgemeinen. So entwickelten sich die prosperierenden Teile der Stadt im Verlauf des 20. Jahrhunderts zunächst Richtung *Copacabana*, später über *Ipanema* und *Leblon* bis schließlich nach *Barra da Tijuca* stets entlang der Küste (vgl. Abreu 2010). Speziell die ökonomisch bevorteilte Bevölkerung suchte die Nähe zum Strand und der Natur, während sich die ökonomische marginalisierte Bevölkerung, die durch starke Land-Stadt Migration für enormes Bevölkerungswachstum sorgte, primär in der so genannten Nordzone bzw. den Hügeln der Südzone ansiedelte. Indem sich die Stadtplanung primär nach den Wünschen der dominierenden Klassen und ihren Kompromissen mit dem Immobiliensektor richtete (Rossi 2004: 83), verstärkte sich zunehmend die sozialräumliche Segregation und Fragmentierung der Stadt.

Insbesondere durch die Verlegung der Hauptstadt nach Brasília (1960) verlor Rio de Janeiro aber auch generell an politischer und ökonomischer Bedeutung. Neben Regierungseinrichtungen und politischen Institutionen wanderten infolgedessen auch zahlreiche wirtschaftliche Sektoren und Unternehmen in andere Bundesstaaten (v.a. nach São Paulo) ab (Andreatta 2010: 218). Da diese vorwiegend im Zentrum Rio de Janeiros angesiedelt waren, verlor speziell diese Region der brasilianischen Metropole viele Nutzungsaktivitäten und folglich auch Attribute an andere Regionen der Stadt oder eben gar andere Städte (Rossi 2004: 84).

---

<sup>36</sup> Im Original: „A construção de um lugar desvalorizado freqüentado por pessoas marginalizadas e pobres, ocupada por atividades poluentes e 'sujas' rendeu um legado à 'zona portuária' de discriminação no contexto urbano e social da Cidade, agravado com a construção da Avenida Presidente Vargas, no início dos anos 1940.“

Zusätzlich sorgten die technologischen Errungenschaften im Bereich der maritimen Transportmittel mit der Entwicklung des Containerverkehrs dafür, dass die Infrastruktur der alten Hafenanlagen nicht mehr ausreichend für den Warenumsatz waren. Aufgrund der neuen Anforderungen kam es zu einer sukzessiven Verlagerung der Hafenaktivitäten in Richtung Caju, wo große Flächen für die Abfertigung des Containerverkehrs zur Verfügung standen (Pinheiro/Rabha 2005: 9). Somit verlor die Region neben Unternehmen und Industrieanlagen auch generelle Hafenaktivitäten, was verlassene Lagerhallen und leere Kais zur Folge hatte. Diese umfangreichen Umstrukturierungen des Hafens sorgten, wie in den meisten anderen Hafenstädten der Welt, zum Rückzug der Hafenwirtschaft aus den zentralen, innenstadtnahen Gebieten, was Hoyle mit der vierten Phase des *port-city interface* Modells beschreibt.

Diese Prozesse und Entwicklungen führten zu einem kontinuierlichen Bedeutungsverlust der Hafenzonen, die infolgedessen durch massive Degradationsprozesse geprägt war. Notwendige Investitionen in die Infrastruktur wurden über Jahrzehnte seitens des Staats nicht getätigt. Aber auch für den privaten Immobilienmarkt hatten die Viertel der Hafenzonen, aufgrund ihrer vorwiegend funktionalen Nutzung für Hafenaktivitäten und minderwertigen Wohnraum, kaum einen Wert (Rabha 2004: 75). Verfall und Leerstand führten als dominierende sozialräumliche Merkmale dazu, dass die Region bezüglich ihres Images von nun an nicht nur als armer, dreckiger und gefährlicher Ort, sondern zusätzlich auch noch als nutzloser Ort angesehen wurde (Carlos 2010: 39). Im Zuge dessen geriet die Hafenzone als Trägerin des kulturellen Gedächtnisses der Stadt seitens der öffentlichen Wahrnehmung auch zunehmend in Vergessenheit.

#### **6.4. Erste Revitalisierungsprojekte**

Aufgrund des Desinteresses von staatlicher und privater Seite gegenüber der Region, waren es Initiativen von Bewohner\_innen der Hafenzonen, die in den 1980er Jahren die ersten Diskussionen über eine mögliche Erneuerung der Hafenzonen anstießen (Andreatta 2010: 218; Carlos 2010: 39). Angesichts des potentiellen Immobilienwertes der Region durch ihre zentrale Lage, wurden diese Anliegen schnell von der *Associação Comercial* (Handelsvereinigung) von Rio de Janeiro übernommen (Andreatta 2010: 218). Mit dem Projekt RIOPART erarbeitete die Vereinigung ein erstes Konzept für die ökonomische Aufwertung der Hafenzonen, mit dem grundlegenden Ziel Unternehmen und Investitionen anzuziehen. Allerdings wurden bei dem Vorschlag weder die bestehenden architektonischen noch die sozioökonomischen Bedingungen der lokalen Bevölkerung berücksichtigt (Carlos 2010: 39).

In den folgenden Jahren wurden diverse Initiativen und Projekte bezüglich einer möglichen Revitalisierung und Aufwertung der Hafenzonen, zunächst von privater, später auch von staatlicher

Seite lanciert. Bis auf viele Diskussionen und ein paar kleinere Einzelprojekte geschah jedoch lange Zeit wenig (Andreatta 2010: 219). Meist fehlte es am konkreten politischen Willen für eine wirkliche Realisierung der Projekte, wobei stets die Uneinigkeit zwischen den drei staatlichen Sphären, der Stadtregierung, der Bundesstaatsregierung und der Bundesregierung das Hauptproblem darstellte.<sup>37</sup> Hervorzuheben ist allerdings noch das Projekt Sagas, welches aus einer lokalen Initiative um die Einwohnervereinigungen heraus als Antwort auf die radikalen Ansätze des Projekts RIOPART, entstanden ist. Neben der Verbesserung der Infrastruktur, zielte dieses vor allem auch auf den Schutz des bedeutenden architektonischen Erbes und der Wohnfunktion dieser Region ab. Zumindest den Forderungen hinsichtlich des architektonischen Erbes wurde infolgedessen nachgegangen, indem Mitte der 1980er Jahre große Teile der drei Hafenviertel als kulturelle Schutzzone (*Área de Proteção do Ambiente Cultural*) gesetzlich unter Schutz gestellt wurden (vgl. Interview Carlos Machado – Präsident der *Blocos Filhos de Gandhi*).

Nach dem Ende der Militärdiktatur und dem Vordringen neoliberaler Konzepte gab die brasilianische Bundesregierung Anfang der 1990er Jahre im Zuge einer Lizenzvergabe die Verantwortung über die Verwaltung des Hafens an die *Companhia Docas do Rio de Janeiro* (CDRJ) - kurz Docas – ab. Auch wenn diese als gemischtwirtschaftliches Unternehmen weiterhin unter staatlicher Kontrolle blieb, strukturierten sich doch die Zuständigkeiten in der Organisation und Entwicklung des Hafens neu. Zu einer der darauf folgenden ersten Aktivitäten zählte die endgültige Einstellung des Güterumschlags an den *Cais da Gamboa*, welche von nun an ausschließlich als Anlegestelle für die großen Kreuzfahrtschiffe genutzt werden sollten. Im Besitz zahlreicher Grundstücke in der Hafenzonenzone, insbesondere der gesamten Fläche entlang der Wasserkante, wurde das halbstaatliche Unternehmen von nun an auch einer der wichtigsten Akteure hinsichtlich der beabsichtigten Revitalisierungspläne. Im Jahr 1991 erarbeiteten die Docas dann auch zusammen mit dem Bundesministerium für Transport und Infrastruktur den ersten fundierten Vorschlag der Hafenrevitalisierung aus.

Generell verstärkte die Stadtverwaltung in den 1990er Jahren ihre Bemühungen für die Umgestaltung der Region, indem spezielle Arbeitsgruppen gegründet und die gesamte Hafenzonenzone als „Gebiet des speziellen urbanistischen Interesses“ deklariert wurde. Unter dem neuen Bürgermeister César Maia organisierte die Stadtverwaltung 1995 zusammen mit dem bundesstaatlichen Transportministerium und der Docas das „Nationale Seminar zur Revitalisierung von Hafenzonen – Das Projekt Rio de Janeiro“ (*Seminário Nacional de Revitalização de Áreas*

<sup>37</sup> Hierbei muss erwähnt werden, dass seit der Verlegung der Hauptstadt von Rio de Janeiro nach Brasília (1960) generell ein gewisses oppositionelles Verhältnis zwischen der Stadt am Zuckerhut und der neuen Hauptstadt herrschte. Die Zwangszusammenlegung des Bundesstaates Guanabara und des Bundesstaates von Rio de Janeiro während der Militärdiktatur (1975), sorgte zusätzlich für eine politische Situation, die oftmals durch divergierende Interessen zwischen den drei staatlichen Sphären geprägt war (Carlos 2010: 42).

*Portuárias – Projeto Rio de Janeiro*). Im Zuge dessen sollten die Pläne für eine grundlegende Umstrukturierung der Hafenzone mit einem breiteren Publikum diskutiert werden. Gleichzeitig sollten damit die Ziele des „Nationalen Programms zur Revitalisierung von Hafenzonen“ (*Programa Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias – REVAP*), welches vom Transportministerium entwickelt wurde, forciert werden (IBAM 1995: 3).

Das „Projekt Rio de Janeiro“ war bereits Teil des neuen Strategieplans der Stadt (siehe Kapitel 7.1.1.) und stand hierbei im Zusammenhang mit der Bewerbung der brasilianischen Metropole für die Olympischen Sommerspiele 2004, womit auch deutlich höhere Finanzierungsmittel zur Verfügung standen. Wichtige Akteur\_innen hierbei bildeten die Bank für ökonomische und soziale Entwicklung (BNDES) sowie der brasilianische Verband geschlossener Pensionsfonds (ABRAPP) (ebd.). Zur Inspiration wurden im Zuge des Seminars auch einige internationale Beispiele vermeintlich erfolgreicher Hafenrevitalisierungsprojekte vorgestellt (Buenos Aires, Paris sowie einige japanische Beispiele). Dabei wurde der obligatorische Beitrag über die Erfahrungen aus Baltimore sogar von Martin Millspaugh, welcher neben James Rouse als der Hauptakteur der Umgestaltung des *Inner Harbors* galt, höchstpersönlich präsentiert (siehe Kapitel 4.3.).

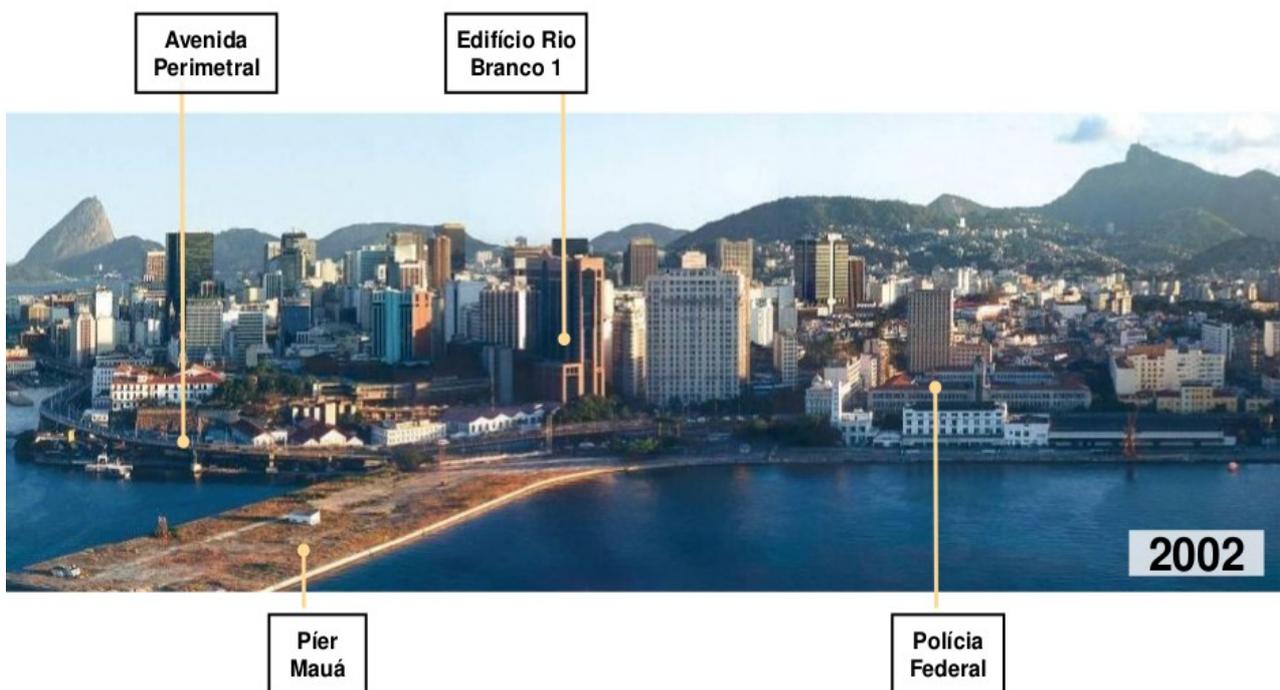


Abbildung 6: Die heutige Hafenzone von Rio Anfang des 21. Jahrhunderts  
(Quelle: Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

Im Jahr 2000 wurde dann ebenfalls unter César Maia ein weiterer Plan zum „Wiederaufbau und Revitalisierung der Hafenregion von Rio de Janeiro“ (*Plano Porto do Rio – Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro*) ausgearbeitet. Angestrebt wurden dabei

unter anderem die Steigerung der Wohnfunktion, der bessere Anschluss der Region an den Rest der Stadt, die Schaffung von Arbeitsplätzen und Einkommen sowie die generelle urbane Erneuerung der Hafenzzone. Neben umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen, wie dem Abriss der *Perimetral*, der Einführung eines Straßenbahnsystems und den Bau einer großen Tiefgarage unterhalb der Praça Mauá, setzte die Stadt vor allem auf Freizeit- und Kulturaktivitäten, welche neue Bewohner\_innen und Besucher\_innen anlocken sollten. In diesem Zusammenhang waren unter anderem der Bau eines Aquariums, eines Shopping Centers und insbesondere einer Filiale des weltbekannten Guggenheim Museum geplant. Mit diesen speziellen Projekten und gezielten Aufwertungsprozessen erhoffte sich die Stadtverwaltung einen Bilbao-Effekt, der einen Imagewandel der Region und im Zuge dessen der gesamten Stadt bewirken sollte.

Aus diesen ganzen Vorhaben wurden allerdings lediglich einige Einzelprojekte, wie die *Cidade do Samba* oder die *Vila Olímpica* realisiert. Während die Sportstätten Letztere von der lokalen Bevölkerung durchaus intensiv genutzt werden, ist zweitens mit Eintrittspreisen bis zu 190 Reais (ca. 75 Euro) klar auf Tourist\_innen und kapitalkräftige Besucher\_innen ausgerichtet. Für eine umfangreiche Umsetzung aller Vorhaben des Plans fehlte allerdings immer noch die Einigkeit zwischen den drei staatlichen Sphären, welche über den Großteil der Grundstücke der Hafenzzone verfügten (vgl. Carlos 2010: 42).

Die lange Erwartung auf die prophezeite Aufwertung der Region trieb die Immobilienspekulation in die Höhe und mit ihr den Leerstand und Verfall zahlreicher Gebäude. Diese dien(t)en allerdings oftmals als Unterschlupf für Obdachlose und Wohnungssuchende. Generell bildet die Region bis heute einen traditionellen Ort der marginalisierten Bevölkerungsschichten und stellt einen der letzten kostengünstigen Wohnräume im Stadtzentrum dar. Vom Großteil der Bevölkerung Rio de Janeiros wird der Ort lediglich als Transitraum über die durch ihn verlaufende Stadtautobahn genutzt.

Dies soll sich nun ändern, da sich Anfang 2008 letztendlich doch eine Annäherung zwischen den staatlichen Körperschaften abzeichnete, wodurch 2009 der Startschuss für das Projekt *Porto Maravilha* erfolgte. Diese Entwicklung ist im Kontext der gesamten urbanen Restrukturierungsprozesse zu sehen, welche in Rio de Janeiro vor allem durch die Austragung der beiden größten sportlichen Megaevents der Welt, der Fußball-Weltmeisterschaft der Männer (2014) und den Olympischen Sommerspielen (2016), initiiert wurden. Um das Projekt in den lokalspezifischen Kontext einzuordnen, soll in den folgenden zwei Unterkapitel auf die politökonomischen Rahmenbedingungen eingegangen werden.

## **7. Porto Maravilha - der wunderbare Hafen**

### **7.1. Politökonomische Rahmenbedingungen des Projekts Porto Maravilha**

#### **7.1.1. Entwicklung und Strategien unternehmerischer Stadtpolitik in Brasilien und Rio de Janeiro**

Unter Berücksichtigung politischer, ökonomischer und demographischer Komponenten ist festzustellen, dass auch in lateinamerikanischen Städten umfangreiche Transformationsprozesse in den letzten Jahrzehnten zu strukturellen Wandlungsprozessen geführt haben (Borsdorf/Coy 2009: 23). In diesem Kontext können auch im konkreten Fall Brasiliens veränderte Formen des städtischen Regierens festgestellt werden. Ausschlaggebend war, wie in vielen anderen Ländern des Kontinents, zum einen das Ende der Militärdiktatur sowie zum anderen die darauf folgende Öffnung der nationalen Ökonomie zum Weltmarkt hin. Die damit verbundenen Restrukturierungsprozesse waren vor allem durch das zunehmende Vordringen neoliberaler Prinzipien geprägt. Letzteres geschah zum einen in Form der Strukturanpassungsprogramme der internationalen Finanzinstitutionen und somit durch einen Druck „von außen“. Zum anderen wurden die neoliberalen Reformen mit dem Amtsantritt von Fernando Collor (1990), aber auch von einer nationalen liberal-konservativen Elite „von innen“ forciert. Auf lokaler Ebene hatte dies ebenfalls massive Kürzungen zufolge, welche vor allem die Ausgaben für Soziales, Wohnungsbau und urbane Infrastruktur betrafen. Dies führte letztendlich auch in den brasilianischen Städten zur Zunahme eines interurbanen Wettbewerbs um öffentliche und private Investitionen (Compans 2005: 16). Allerdings bestehen in Brasilien starke Variationen, was den Umgang mit den veränderten Bedingungen seitens der jeweiligen lokalen Regierung betrifft.

Generell muss hierbei festgehalten werden, dass in Brasilien mit der Verfassung von 1988, durch den starken Einfluss sozialer Bewegungen, bereits kurz nach dem Ende der Militärdiktatur eine rechtliche Basis für eine demokratische und sozial gerechte Stadtentwicklung geschaffen wurde. Speziell die Artikel 182 und 183, welche die soziale Funktion der Stadt proklamieren, und vor allem deren fundierte Ausweitung in Form des Stadtstatuts (*Estatuto da Cidade*) von 2001, können durch die Schaffung von neuen Instrumenten und gesetzlichen Grundlagen als eine juristische Verankerung eines „Rechts auf Stadt“ angesehen werden (vgl. Schmidt 2010: 63ff.). Die damit verbundene Anfangseuphorie erlosch jedoch bald aufgrund der oftmals mangelhaften Umsetzung dieser progressiven bundesstaatlichen Gesetze durch die kommunalen Regierungen. Häufig sind es mächtige Interessensgruppen, die massiven Einfluss auf die lokale Stadtentwicklung haben, womit die gesetzlichen Vorgaben seitens der lokalen Regierungen oftmals schlichtweg ignoriert wurden (und werden) (Souza/Rodrigues 2004: 67; Compans 2005: 15f.; Trindade Jr./Wehrhahn 2010: 43).

Dennoch wurden in Brasilien, vor allem in von der Arbeiterpartei (PT) geführten Kommunen, bereits Ende der 1980er Jahre Stadtentwicklungsmodelle implementiert, welche partizipative Strukturen beinhalteten und soziale Aspekte berücksichtigten (vgl. Coy 2007: 66).<sup>38</sup> Das wohl bekanntestes Beispiel bildet in diesem Zusammenhang Porto Alegre, welches mit seinem partizipativen Budget (*Orçamento Participativo*) eine Beteiligung der lokalen Bevölkerung an Teilen der Stadtplanung ermöglicht(e). Dies ist folglich sowohl ein Beispiel für die (zumindest ansatzweise) Umsetzung der institutionalisierten Formen des „Rechts auf Stadt“ in Brasilien, als auch eine andere Art und Weise städtische Entwicklung, unter zunehmenden neoliberalen Globalisierungseinflüssen und vermeintlichen Marktzwängen zu denken und zu praktizieren.<sup>39</sup>

Im Großteil der brasilianischen Städte dominieren jedoch Stadtentwicklungspolitiken, die eher an ökonomischen Aspekten orientiert sind. Dabei haben mittlerweile diverse brasilianische Wissenschaftler\_innen gezeigt, dass auch in dem südamerikanischen Land seit Anfang der 1990er Jahre zunehmend Stadtentwicklungsstrategien verfolgt werden, die auf unternehmerischen Denkweisen und Handlungsmustern basieren (vgl. u.a. Vainer 2000; Souza/Rodrigues 2004; Compans 2005; Mascarenhas/Borges 2009). Für diese neuen Formen des städtischen Regierens werden analog zur nordamerikanischen oder europäischen Diskussion, Begriffe wie marktfreundliche Planung (*Planejamento Mercadófilo*), urbanes Unternehmertum (*Empreendedorismo Urbano*), urbanes Marketing (*Marketing Urbano*) oder strategische Planung (*Planejamento Estratégico*) verwendet. Im Zuge dieses wettbewerbsorientierten Regierens werden meist sogenannte Strategiepläne (*Planos Estratégicos*) anstelle der verfassungsmäßig vorgeschriebenen Stadtentwicklungspläne (*Planos Diretores*) erstellt. Während erstere eine sozial und ökologisch gerechtere Stadtplanung und -entwicklung garantieren sollen und für alle Städte mit mehr als 20.000 Einwohner\_innen verpflichtend sind, beinhalteten zweitere lediglich eine Reihe an Maßnahmen und Strategien zur Realisierung großer Projekte, welche die Standortqualitäten verbessern sollen. Hierbei kann Rio de Janeiro als Pionierstadt in Brasilien angesehen werden, deren Beispiel andere Großstädte wie Belo Horizonte, Fortaleza oder Recife folgten

---

<sup>38</sup> Wie auf die veränderten nationalen Rahmenbedingungen sowie die globalen Restrukturierungsprozesse reagiert wird ist jedoch nicht ausschließlich mit der regierenden Partei der jeweiligen Kommune zu erklären, da es andere Städte in Brasilien gibt, die ebenfalls von der sozialistisch-sozialdemokratischen Arbeiterpartei (PT) regiert werden, die keine umfangreiche Beteiligung der lokalen Bevölkerung forcieren, während nicht jede liberal-konservativ geführte Stadt in Brasilien wettbewerbsorientierte Stadtentwicklungsstrategien verfolgt (Compans 2005: 17). Dennoch stellt in diesem Kontext die lokale Akteurskonstellation einen bedeutenden Parameter dar.

<sup>39</sup> Auch wenn die Einführung des partizipativen Budgets „ein erster innovativer und mutiger Schritt zur Änderung der Machtverhältnisse“ (Novy/Leubolt 2004: 19) ist, muss hierbei allerdings erwähnt werden, dass Porto Alegre noch lange keine idealtypisches Modell einer demokratischen Stadt bildet. So wird oftmals kritisiert, dass sich die Beteiligung der Bevölkerung auf unwesentliche Bereiche der Stadtplanung begrenzt, während sie von den maßgeblichen Entscheidungen immer noch ausgeschlossen bleibt (vgl. ebd.). Zusätzlich wurde die demokratische Umgestaltung des Lokalstaats durch den Regierungswechsel (2005) und die Machtübernahme durch eine liberale Regierung wieder deutlich eingeschränkt.

(Souza/Rodrigues 2004: 59). Bei der Ausarbeitung dieser unternehmerischen Strategien erhielten die Stadtverwaltungen oftmals internationale Unterstützung. Diese erfolgte häufig durch katalanische Berater\_innen, wie Jordi Borja oder Manuel de Forn, welche auch in Rio de Janeiro eine fundamentale Rolle spielten. In der Stadt am Zuckerhut war es der konservativ-liberale Bürgermeister César Maia, welcher mit seinem Wahlsieg 1993 die Weichen in Richtung einer unternehmerischen Stadtpolitik stellte und damit einen klaren Bruch mit den urbanen Reformbestrebungen der Nachdiktaturzeit erwirkte. Übergeordnete Priorität war von nun an die Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung und des wirtschaftlichen Wachstums, welche er durch die „urbane Krise“ angesichts des Anstiegs von Gewalt und Unsicherheit gefährdet sah und als Risiko für Familien und Investor\_innen deutete (Compans 2005: 183). Als richtungweisendes Vorbild fungierten hierbei die Strategien der urbanen Restrukturierung Barcelonas, welche die katalanische Stadt im Vorfeld der Olympischen Spiele von 1992 erfahren hatte. In diesem Zusammenhang wurde bereits kurz nach dem Amtsantritt von Maia ein Seminar namens „Rio-Barcelona: *estratégicas urbanas*“ (Rio-Barcelona: urbane Strategien) organisiert, woraus letztendlich die Ausarbeitung des Strategieplans Rio de Janeiros entstand.

In dem unter der Leitung der katalanischen Beratungsfirma TUBSA (*Tecnologias Urbanas Barcelona S.A.*) durch die Stadtverwaltung, den Industrieverband und die Handelsvereinigung ausgearbeiteten Dokument, wurden sowohl die gleichen Ziele, als auch die dazu anzustrebenden Strategien, aus dem Strategieplan Barcelonas übernommen (vgl. Compans 2005: 199f.). Ziel war von nun an die Förderung der Lebensqualität, der Wettbewerbsfähigkeit, der politischen Partizipation, der ökologischen Verträglichkeit, der internen Mobilität, sowie der Integration Rio de Janeiros in das globale Städtenetzwerk, um somit die Stadt in eine überregional bedeutende Metropole zu verwandeln. Dazu sollten neben der Ausarbeitung des richtungweisenden Strategieplans, öffentlich-private Partnerschaften (PPPs), urbane Großprojekte sowie kulturelle und sportliche Großereignisse angestrebt werden (vgl. ebd.: 184ff.).

Während der gesetzlich vorgeschriebene *Plano Diretor* bis heute noch nicht komplett implementiert wurde, wird das politische Erbe César Maias und somit auch die unternehmerischen Formen der Stadtentwicklung durch ihn und seine politischen Nachfolger - Luiz Paulo Conde und Eduardo Paes - nun schon seit rund 20 Jahren fortgeführt. Durch die Wahl des gegenwärtig amtierenden Bürgermeisters Eduardo Paes wurden zusätzlich neue Strategien für eine an der *Zero-Tolerance* Politik von New York orientierten Ordnungs- und Sicherheitspolitik implementiert. In seine Amtsperiode fiel auch die Zusage für die Olympischen Spiele und die Fußball-Weltmeisterschaft der Männer und damit eine Reihe an urbanistischen Restrukturierungsprojekten, welche schon jetzt massiven Einfluss auf das Gefüge der Stadt haben.

### 7.1.2. Großprojekte und Großereignisse – Rio de Janeiro in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs

Während die großen Volkswirtschaften in Europa und Nordamerika mit der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise kämpfen, erfährt Brasilien bereits seit einigen Jahren einen fast ungebremsten wirtschaftlichen Aufschwung. Dies beruht vor allem auf der gestiegenen Binnennachfrage, großen Investitionen in Infrastrukturprojekte und hohen Gewinnen der Primärgüterexporte infolge des *Commodity-Booms*. Grundlage hierfür sind vor allem positive Effekte des zweiten adaptieren Anlaufs cepalisticer Entwicklungsstrategien, welche auf einer starken Binnenmarktorientierung, dem Ausbau des Sozialstaats, der Förderung der Exportindustrie und einer stärkeren Öffnung zum Weltmarkt hin basieren (Novy 2011). Dabei profitiert Brasilien in gewisser Weise von der Krise der europäischen und nordamerikanischen Märkte, indem die Anleger\_innen auf die stabileren *Emerging Markets* der BRIC-Staaten<sup>40</sup> ausweichen. Durch die großen Infrastrukturprojekte (v.a. Im Zuge des Programms zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums – PAC), hohe Wachstumsraten und hohe Zinsen erweist sich Brasilien als besonders lukrativer Standort. Infolgedessen haben die ausländischen Direktinvestitionen (FDIs) in den letzten Jahren stetig zugenommen. Auch wenn mittlerweile das exzessive Wirtschaftswachstum an Fahrt verloren hat und durch die übermäßige Aufwertung des Reals bereits vor einer *Dutch Disease* gewarnt wird (vgl. Schnauder 2012), lassen vor allem massive Erdölfunde vor der brasilianischen Küste sowie die anstehenden sportlichen Großereignisse einen weiteren Aufwärtstrend erwarten.

Wie das Titelbild des *Economist* anschaulich visualisiert ist hierbei speziell die Stadt unter der weltberühmten Christusstatue eine Hauptprotagonistin von „latin america's big success story“ (siehe Abb. 7). Als Zentrum der brasilianischen Erdöl- und Gasindustrie und primärer Schauplatz der Fußballweltmeisterschaft der Männer (2014) sowie der Olympischen Spiele (2016), rückt Rio de Janeiro in den kommenden Jahren zunehmend ins Zentrum des Weltgeschehens. Hinzu kommen eine Reihe weiterer kultureller (Rock in Rio, 450 Jahr-Feier), religiöser (Weltjugendtag, Papstbesuch), politischer (World Urban Forum, Rio+20) und sportlicher (FIFA-Konföderationen-Pokal, Militärweltspiele) Großveranstaltungen und mit ihnen staatliche und private Investitionen in Milliardenhöhe.

---

<sup>40</sup> Die aufstrebenden BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China) werden als Märkte der Zukunft gehandelt und zählen mit ihrem hohen Wirtschaftswachstum, immensen Rohstoffvorkommen und stark wachsender Binnennachfrage schon heute zu den wichtigsten globalen Wirtschaftsräumen. Während die anderen drei Staaten schwere nationale und/oder internationale Konflikte (v.a. Indien aber auch Russland und China), eine monostrukturelle Ausrichtung der Wirtschaft (Russland) oder mangelnde demokratische Strukturen (China) aufweisen, befindet sich Brasilien in dieser Hinsicht in einer deutlich vorteilhafteren Lage.



Abbildung 7, 8 & 9: Titelbild des Economist, Abriss der Favelas für die Olympischen Spiele und Einsatz des Militärs während der Erstürmung des Complexo do Alemão (Quelle: The Economist 2009; Latuff 2010; Uol Notícias 2010)

Wie viele Städte, die eine Festivalisierung der Stadtpolitik verfolgen, werden (insbesondere die sportlichen) Großereignisse dazu genutzt umfangreiche Stadtentwicklungsprozesse zu verwirklichen, mit denen die brasilianische Metropole in eine bedeutende *World City* transformiert werden soll. Durch die zum Teil bereits begonnenen Verbesserungen der Infrastruktur (wie dem Ausbau der U-Bahn, des Maracanã-Stadiums und des internationalen Flughafens), den Bau neuer Verkehrsachsen (Transcarioca, Transolímpica und Transoeste) sowie spezielle städtebauliche Programme (Morar Carioca, Minha Casa Minha Vida) zeichnet sich schon heute ein tiefgreifender Wandel des Erscheinungsbilds der Stadt ab. Zusätzlich sollen neue Ordnungs- und Sicherheitsprogramme dem Image Rio de Janeiros als eine chaotische, dreckige und gefährliche Stadt entgegenwirken und die Stadt als Touristendestination und Investitionsstandort attraktiver machen (siehe Kapitel 8.1.). Infolgedessen soll Rio in die „beste Stadt der südlichen Hemisphäre zum leben, arbeiten und besuchen“<sup>41</sup> (Prefeitura Rio de Janeiro 2012) transformiert werden und folglich „einer Postkarte gleichen. Aber das ist eine Sache die sie nicht ist. Die soziale Spaltung besteht“<sup>42</sup> (Interview Ângela de Moraes – Aktivistin der *sem tetos*). Speziell die über 1.000 Favelas,

<sup>41</sup> Im Original: „...a melhor cidade do hemisfério do sul para se viver, trabalhar e visitar.“

<sup>42</sup> Im Original: „...para ser um carta postal mesmo. Isso é uma coisa que ela não é. a divisão social está aí.“

die das stark fragmentierte Stadtbild Rio de Janeiros prägen, zeugen von der sozialräumlichen Segregation und sozioökonomischen Polarisierung. So betrifft auch ein großer Teil der „Verschönerungskur“, der sich die Stadt für die Austragung der Großereignisse unterziehen muss, die Armenviertel (vor allem an den Hügeln der wohlhabenden Südzone und der Umgebung der Austragungsstätten der Sportereignisse) (siehe Abb. 8). Dabei werden gemäß der Logik „der Zweck heiligt die Mittel“ scheinbar alle Methoden genutzt um der Illusion der „*cidade maravilhosa*“ zu entsprechen, welche auch den Einsatz des Militärs und schwerem Kriegsgerät in den Favelas der Stadt vorsehen (siehe Abb. 9). Diese rechtlichen Flexibilisierungen und entgrenzten Macht- und Gewaltausübungen, die im Vorfeld der sportlichen Megaevents nicht nur auf Rio de Janeiro beschränkt sind, nehmen laut brasilianischen Wissenschaftler\_innen Formen eines „Ausnahmestands“ (*Estado de Exceção*) an, welcher Verfassungsrechte zugunsten von ökonomischen Verwertungsinteressen aushebelt (vgl. Vainer 2011).

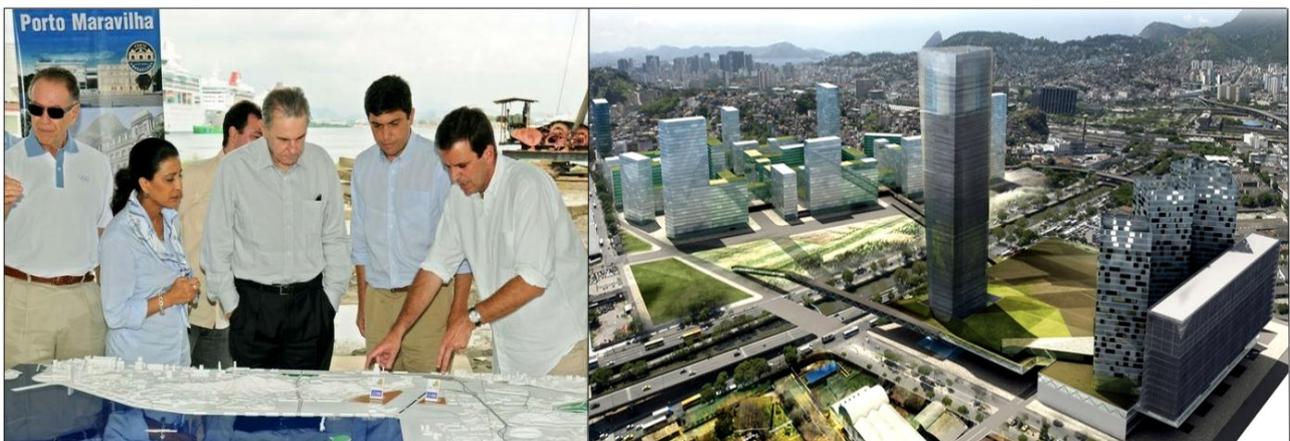


Abbildung 10 & 11: Bürgermeister Eduardo Paes (rechts) präsentiert IOC-Präsident Jacques Rogge (Mitte) das Projekt Porto Maravilha & Projektentwurf des Porto Olímpico  
(Quelle: Globoesporte.com 2010 & Carneiro 2011)

In Rio de Janeiro stellt die jahrelang geplante Konversion der alten Hafenable, die nun mit dem Zuschlag für die Austragung der Olympischen Spiele realisiert wird, ein weiteres bedeutendes Projekt der umfangreichen Transformation der Stadt dar. Die Reurbanisierung der Hafenzonen war bereits Teil des „Plans des urbanen und ökologischen Vermächtnisses – Rio 2016“ (*Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016*), welcher zentraler Bestandteil der Bewerbung für das sportliche Großereignis war. Jedoch sah das Internationale Olympische Komitee (IOC) zunächst nicht die Inklusion der Hafenzonen in den Ablauf der Spiele vor. Erst nach eindringlichen „Bitten“ der Stadtregierung Rio de Janeiros hat das IOC im Mai 2010 der Verlegung von Teilen der Anlagen der Olympischen Spiele vom Haupt Austragungsort Barra da Tijuca in die Hafenzonen zugestimmt (Cdurp 2010b: 3). Somit werden nun Teile des Mediodorfes, das Dorf für die Schiedsrichter\_innen, sowie einige administrative Einrichtungen (wie z.B. das Technologie- und

Logistikzentrum und die Stellen für die Ausgabe der Uniformen sowie der Akkreditierung) auf einem ehemaligen Bahngelände im westlichen Teil der Hafenzzone untergebracht. Zusätzlich werden im sogenannten *Porto Olímpico* Bars, Restaurants, ein Fünfsternehotel und ein Konferenzzentrum errichtet (siehe Abb. 11). Nach den Spielen sollen diese Einrichtungen verkauft werden und in Büros, Gewerberäume und Wohnungen<sup>43</sup> umgewandelt werden. Entgegen den Parametern, die für die anschließende Nutzung der Einrichtungen der Megaevents festgelegt wurden (*Legadômetro*), ist dabei die Entstehung von sozialem Wohnbau nicht vorgesehen (Fórum Comunitário do Porto 2011: 14). Die Stadtregierung von Rio de Janeiro nutzt somit die Olympischen Spiele, wie bereits in den Fällen von Barcelona (1992) und London (2012), um funktionale Restrukturierungsprozesse in degradierten Stadtvierteln umzusetzen.

Laut den Verantwortlichen der Stadtverwaltung ist die Revitalisierung der Hafenzzone das wichtigste Vermächtnis der Olympischen Spiele für die Stadt (vgl. Cdurp 2010b: 3). Dabei stellt die Tatsache, dass nun auch konkrete Anlagen des Großereignisses innerhalb der Hafenzzone errichtet werden, einen wichtigen Impuls für die Realisierung des Gesamtprojekts *Porto Maravilha* dar. Als erstes bestätigtes Projekt in dem Gebiet mit den höchsten Inwertsetzungspotentialen der Hafenzzone (siehe Kapitel 7.2.2.), geht eine wichtige Signalwirkung vom *Porto Olímpico* aus, von der sich erhofft wird weitere private Investor\_innen in die Region zu locken. Dies erklärt auch das nachdrückliche Insistieren der Stadtverwaltung. Im Folgenden soll nun auf das konkrete Projekt und die unternehmerischen Formen der Stadtpolitik, die hierbei wirksam werden, näher eingegangen werden.

## **7.2. Porto Maravilha – der wunderbare Hafen**

Wie in Kapitel 6 gezeigt, sind die drei Viertel der Hafenzzone - Saúde, Gamboa und Santo Cristo – als eine der ersten Siedlungsorte eng mit der Geschichte Rio de Janeiros verbunden und verfügen über ein durchaus bedeutendes kulturelles Erbe für die Stadt und ganz Brasilien. Neben dieser historischen Bedeutung stellt die Region auch heute noch Wohn- und Lebensraum für mehr als 28.000 Menschen dar, welche größtenteils über ein geringes Einkommen verfügen. Aufgrund der jahrzehntelangen Abwesenheit staatlicher und privater Investitionen, ist die Region durch starke Degradierungsprozesse geprägt, was zahlreiche leerstehende und zum Teil verfallene Gebäude und Industriegelände zur Folge hatte.

Gerade diese Menge an ungenutzten Flächen und Gebäuden, bietet im dicht bebauten Stadtgefüge Rio de Janeiros ein großes Potential für Stadtentwicklungsmaßnahmen und die Aneignung der

---

<sup>43</sup> Dabei sollen die 1.330 Wohnungen vorzugsweise an städtische Beamte veräußert werden, die für den Kauf einen günstigen Kredit des kommunalen Instituts für Vorsorge und Unterstützung (*Instituto de Previdência e Assistência do Município do Rio de Janeiro*) erhalten sollen (Bastos 2012).

Räume durch neue Nutzungsformen. Aufgrund der strategischen Lage, welche durch die Nähe zu den touristischen Attraktionen (Corcovado, Zuckerhut, Maracanã, etc.) und den wichtigsten Transportmitteln (Flughäfen, Busterminals, Bahnhof, Hafen und der geplanten Endstation des Schnellzugs zwischen São Paulo und Rio de Janeiro) geprägt ist, bildet die Region auch einen attraktiven Ort für Investor\_innen des Immobiliensektors (siehe Abb. 12). Hinzu kommt, dass die Investitionspotentiale im Zentrum der Stadt nahezu vollkommen ausgeschöpft sind, da die verfügbaren Flächen entweder schon bebaut sind oder unter Denkmalschutz stehen. Somit bildet die Hafenzzone die einzige Expansionsmöglichkeit im Zentrum der Stadt für das Immobilienkapital und die steigende Nachfrage nach Büro-, Wohn- und Gewerberäumen (vgl. Interview Augusto Ivan – Sonderberater des Präsidenten der Cdurp).

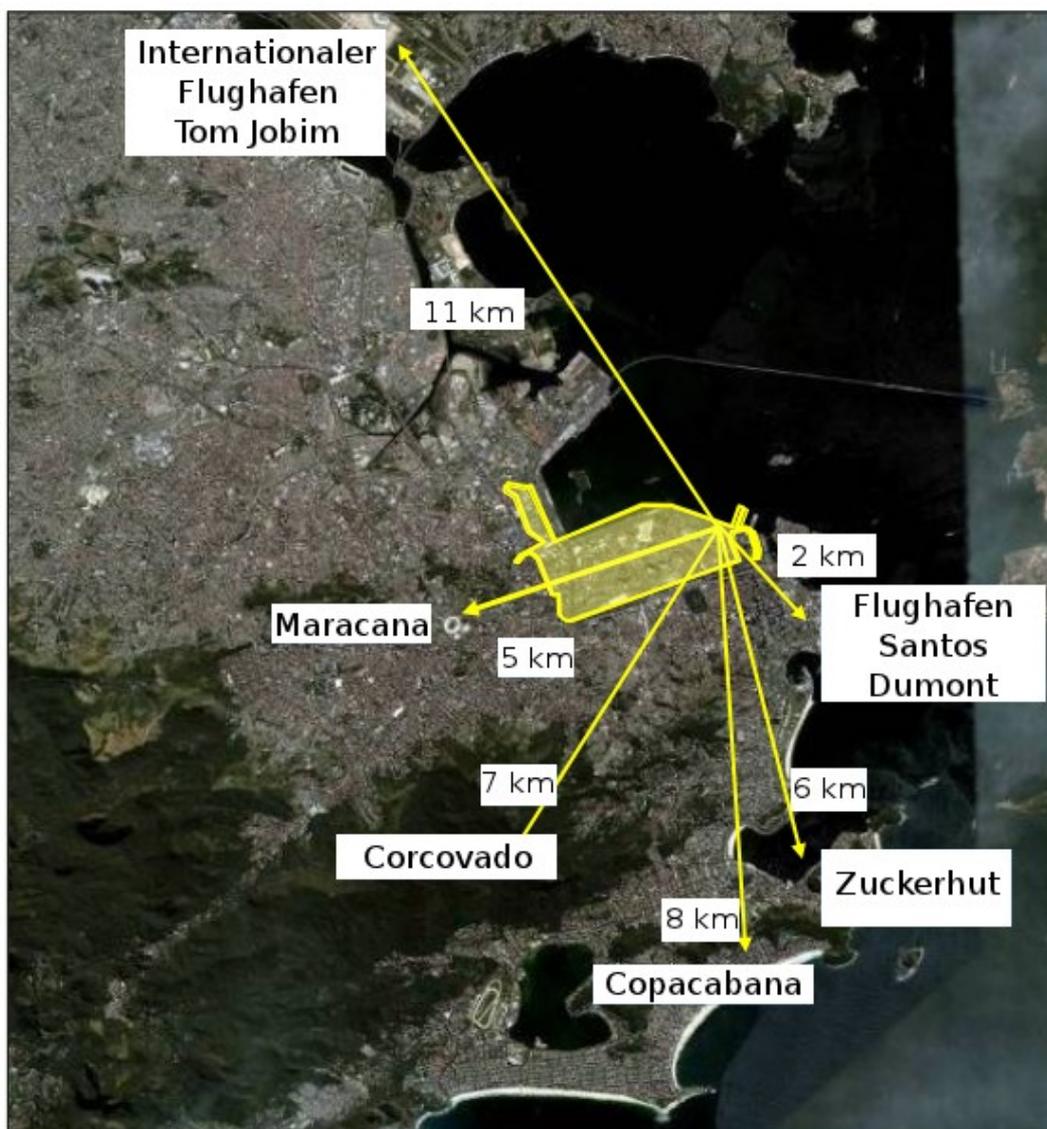


Abbildung 12: Lageplan des Untersuchungsgebiets  
(Quelle: verändert nach Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

Mit der Zusage für die Austragung der großen Sportereignisse und der damit verbundenen Einigkeit der drei staatlichen Ebenen, erfolgte letztendlich im Juni 2009 der Startschuss für die gemeinsame städtebauliche Entwicklungsmaßnahme *Porto Maravilha* (*operação urbana consorciada Porto Maravilha*) durch den Bürgermeister Eduardo Paes, den Gouverneur des Bundesstaates Rio de Janeiro Sérgio Cabral sowie den damaligen Präsidenten Brasiliens Luís Inácio Lula da Silva. Infolgedessen sollen in den kommenden Jahren umfangreiche Investitionen in städtische Erneuerungsmaßnahmen sowie die erneute wirtschaftliche Inwertsetzung der Region einen tiefgreifenden Wandel einleiten und zahlreiche positive Impulse für die Hafenzone und die gesamte Stadt bringen.

Dabei basieren die angestrebten Transformationsprozesse, analog zu den vorangegangenen Projekten mit der Verbesserung der Infrastruktur, dem Ausbau der Wohnfunktion, der Förderung von Kommerz und Handel sowie der Umgestaltung der Region in ein Zentrum für Kultur und Unterhaltung, auf vier thematischen Schwerpunkten (vgl. Prefeitura Rio de Janeiro 2009). Auf dem Gebiet mit einer Fläche von rund fünf Millionen Quadratmetern sollen daher in den kommenden Jahren neue Netzwerke und Leitungssysteme für die Strom-, Gas- und Wasserversorgung, die Abwasserentsorgung sowie die Telekommunikation errichtet werden. Hinzu kommen weitere städtebauliche Maßnahmen wie der Bau und die Erneuerung von Straßen und Tunneln, der Abriss der erhöhten Stadtautobahn, die Errichtung eines modernen Straßenbahnsystems sowie die generelle Erneuerung des öffentlichen Raums. Für den beabsichtigten Anstieg der Bevölkerung in der Hafenzone sollen neue Wohnflächen konstruiert werden, um somit Wohnraum für über 70.000 neue Bewohner\_innen zu schaffen.

Ein weiterer zentraler Aspekt des Projekts ist die Errichtung (und Restaurierung) einer Reihe von Kultur- und Vergnügungsorten. Hierzu zählen allen voran das *Museu do Amanhã* (Das Museum der Zukunft) und das *Museo de Arte do Rio* (Kunstmuseum Rio) sowie der Bau des größten Aquariums Lateinamerikas – AquaRio. Hinzu kommt die Sanierung von historischen Vierteln und Bauten, der Ausbau der Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe, der Bau von Shopping- und Kongresszentren sowie die Umgestaltung der alten Lagerhallen direkt an der Wasserkante für kommerzielle und kulturelle Zwecke. Nicht zu Letzt stellt hierfür die Errichtung der Anlagen der Olympischen Spiele einen elementaren Bestandteil dar. Außerdem sollen durch die Bereitstellung moderner Infrastruktur und den Bau von zahlreichen Gebäuden für gewerbliche Nutzungsformen, kapitalkräftige Unternehmen in die Region gelockt werden, um somit neue Arbeitsplätze und bedeutende ökonomische Impulse zu schaffen. Infolgedessen soll die Hafenzone in ein „Zentrum für Tourismus und unternehmerische Investitionen“<sup>44</sup> (ebd.) transformiert werden.

---

<sup>44</sup> Im Original: „... um pólo turístico e de investimento para empresários de vários setores.”



Abbildung 13: Zonierung und Einzelprojekte der Hafenrevitalisierung von Rio de Janeiro  
 (Quelle: verändert nach Prefeitura Rio de Janeiro 2009)

Insgesamt wird dabei mit einem notwendigen Investitionsvolumen von etwa 7,6 Milliarden Reais (ca. 3,3 Mrd. Euro) gerechnet und für die komplette Fertigstellung des Projekts ein Zeitraum von 30 Jahren angestrebt. Allerdings soll der Großteil der grundlegenden Arbeiten bereits bis zu den Olympischen Spielen 2016 fertig gestellt werden.

Die Vorhaben zeigen, dass das Projekt *Porto Maravilha* bezüglich der grundlegenden Strukturen und Nutzungsformen stark den bekannten internationalen Hafenrevitalisierungsprojekten ähnelt. Dies ist darauf zurück zu führen, dass die Verantwortlichen der Stadtregierung in Rio de Janeiro, wie in Kapitel 7.1.1. dargestellt, bereits seit rund 20 Jahren Stadtplanungsstrategien verfolgen, die sich deutlich an Vorbildern wie Barcelona oder Baltimore orientieren. Dies gilt auch für den konkreten Fall der Hafenrevitalisierung, wo prominente Akteure wie Martin Millspaugh oder Jordi Borja durch Beratungstätigkeiten direkt die in den 1990er Jahren entwickelten Projekte mit prägten. Im Zuge des aktuellen Projekts wurden zahlreiche Ideen und Einzelprojekte nahezu deckungsgleich aus den vorangegangenen Konzepten übernommen (vgl. Interview Augusto Ivan – Sonderberater des Präsidenten der Cdurp). Somit wird deutlich, dass auch das Projekt *Porto Maravilha* auf einem interkontinentalen Austausch dominierender Planungsideen basiert. Im Folgenden soll nun unter Heranziehung des Konzepts der unternehmerischen Stadt betrachtet werden, welche konkreten Strategien im Zuge der Projektimplementierung verfolgt werden und welche Auswirkungen damit verbunden sind.

### 7.2.1. Flexible Governancestrategien des Unternehmens Porto Maravilha

Im Zuge des Vordringens von unternehmerischen Denk- und Handelsweisen und der Übernahme von betriebswirtschaftlichen Begrifflichkeiten und Techniken in Bereichen des städtischen Regierens, kommt es auch zum Umbau der städtischen Verwaltung nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Hauptargumente, die für den Einsatz von flexiblen Governanceformen angeführt werden, sind, im Sinne der Marktlogik, Faktoren wie die Effizienz- und Innovationssteigerung bei gleichzeitiger Kostenreduzierung. Die Folge ist die Auslagerung von bestimmten Aufgaben und Dienstleistungen an private oder halbstaatliche Akteur\_innen in Form von Privatisierungen und öffentlich-privaten Kooperationen (PPPs). Auch in Rio de Janeiro ist diese Entwicklung feststellbar, was sich auch in der Projektrealisierung der urbanen Erneuerung der Hafenzzone widerspiegelt.

Dies zeigt sich unter anderem darin, dass mit der Gesellschaft für die urbane Entwicklung der Hafenzzone von Rio de Janeiro<sup>45</sup> (Cdurp), speziell für die Realisierung des Projekts ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen durch ein die Verfassung ergänzendes Gesetz (*Lei Complementar* 102/2009) gegründet wurde. Diese Gesellschaft fungiert als Koordinatorin des Projekts und ist dabei insbesondere für die Vermittlung zwischen den beteiligten staatlichen und privaten Akteur\_innen sowie die Mobilisierung der notwendigen Ressourcen verantwortlich. Laut Selbstdefinition hat sie die Aufgabe „Handlungen für die Integration und die Qualifikation von urbanen Regionen zu koordinieren, um somit allen das Recht auf eine nachhaltige Stadt zu ermöglichen“<sup>46</sup> (Cdurp 2012b). Auch wenn die Stadtregierung bisher noch die einzige Anteilhaberin der Gesellschaft ist, ist die Integration weiterer Teilhaber\_innen, sowohl aus dem privaten Sektor als auch von anderen öffentlichen (zentral- oder bundesstaatliche) Institutionen vorgesehen (Cdurp 2010b: 7). Somit entspricht die Unternehmensform, der für die Projektkoordinierung verantwortlichen Gesellschaft, dem globalen Trend der Auslagerung von Aufgaben der Stadtverwaltung unter postfordistischen Bedingungen.

Dies spiegelt sich auch in der konkreten Ausführung des Projekts wider. Dabei gilt zu beachten, dass die Realisierung des Projekts in zwei Phasen erfolgt. In der ersten Phase, welche für den Zeitraum 2009 bis 2012 vorgesehen ist, werden die Erneuerung der Infrastruktur und der öffentlichen Plätze auf einer vergleichsweise kleinen Fläche im Umkreis der Praça Mauá durch die Stadtregierung mittels öffentlicher Gelder direkt finanziert. Hierbei sollen etwa Maßnahmen wie die urbane Erneuerung der Praça Mauá inklusive dem Bau der beiden Museen und einer Tiefgarage, städtebauliche Infrastrukturmaßnahmen wie die Installierung neuer Leitungssysteme für das Abwasser oder die öffentliche Beleuchtung sowie die Erneuerung des historischen Viertels auf dem

<sup>45</sup> Im Original: Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro

<sup>46</sup> Im Original: „Orquestrar ações para integrar e capacitar áreas urbanas no sentido de dar a todos o direito a uma cidade sustentável.“

Morro da Conceição realisiert werden. Die Umsetzung dieser Vorhaben erfolgt allerdings durch ein privates Konsortium (Consórcio Saúde – Gamboa), welches sich aus drei großen Bauträgern (Odebrecht, OAS und EIT) zusammensetzt. Während für die Maßnahmen der ersten Phase zunächst etwa 200 Millionen Reais (ca. 80 Millionen Euro) einkalkuliert wurden, belaufen sich die Investitionskosten nach aktuellem Stand auf etwa 350 Millionen Reais (Prefeitura Rio de Janeiro 2009; Cdurp 2011a).

Die Umsetzung der zweiten Phase, welche von 2011 bis 2015 realisiert werden soll und eine weitaus größere Fläche umfasst, erfolgt hingegen komplett durch den privaten Sektor. Dazu wurden im Oktober 2010 fast dieselben global operierenden Bauträger (Odebrecht, OAS und Carioca Engenharia) ausgewählt, welche zusammen das Konsortium Neuer Hafen (Concessionária Porto Novo) bilden. Diese Unternehmen sind in den nächsten 15 Jahren sowohl für die Umsetzung der Baumaßnahmen als auch für die Versorgung der Region mit fundamentalen städtischen Dienstleistungen (Müllentsorgung, öffentliche Beleuchtung, Stadtreinigung, Verkehrsmanagement, etc.) verantwortlich. Als erste *Public Private Partnership* Rio de Janeiros ist dieses Projekt mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 7,6 Milliarden Reais (ca. 3 Milliarden Euro) gleichzeitig auch die größte öffentlich private Kooperation Brasiliens (Cdurp 2010c: 4f.).

Die Logik unternehmerischer Denkmuster wird auch bei der Argumentationsweise der Stadtregierung für die Begründung dieser Art der Projektrealisierung deutlich. Demnach stellen, neben der somit gesicherten Qualitätssicherung der zu tätigen Baumaßnahmen und Dienstleistungen, insbesondere die dadurch ermöglichte Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung die primären Vorteile dieser öffentlich-privaten Kooperation dar. Laut Stadtverwaltung erwirkt die Hereinnahme des privaten Sektors eine Steigerung der technischen Expertise um 60 %, während gleichzeitig die Kosten um 40 % reduziert werden (vgl. Prefeitura Rio de Janeiro 2010a).

Diese breite Beteiligung nicht staatlicher Akteur\_innen bei der Planung und Durchführung von Stadtentwicklungsmaßnahmen stellt ein wesentliches Charakteristikum flexibler Formen des städtischen Regierens dar und zeigt sich im Fall des Projekts *Porto Maravilha* durch die umfangreiche Kooperation mit privaten Akteur\_innen. Dabei stellt sich jedoch auch die Frage nach der Beteiligung der Bürger\_innen, insbesondere der lokalen Bevölkerung die unmittelbar von dem Projekt betroffen ist. In Brasilien ist durch das städtebauliche Rahmengesetz (*Estatuto da Cidade*) insbesondere bei urbanen Großprojekten die Partizipation der Bevölkerung gesetzlich vorgeschrieben. Daher ist laut Stadtverwaltung auch die Beteiligung der Bevölkerung während der gesamten Ausführung des Projekts konstant gewährleistet. Als Bestätigung wird hierfür auf diverse Veranstaltungen und Aktionen hingewiesen: drei Versammlungen mit der lokalen Bevölkerung, eine Präsentation vor dem Nationalrat für Stadt- und Regionalpolitik (CONPUR), eine Anhörung bei der

Handelsvereinigung (ACRJ) und dem Industrieverband des Bundesstaats Rio de Janeiro (FIRJAN)<sup>47</sup> sowie die Einrichtung einer E-Mail Adresse (Prefeitura Rio de Janeiro 2009). Auf die Frage nach dem partizipativen Charakter des Projekts versicherte der Berater der Geschäftsleitung der Cdurp zudem, dass hierfür schließlich die Kontaktinformationen auf der offiziellen Homepage sowie die Twitter Meldungen des Projekt sorgen (vgl. Interview Alex Franulovic). Auch wenn den neuen sozialen Netzwerken sicherlich zunehmend ein gewisses Potential hinsichtlich der Stärkung von Beteiligungsprozessen zugeschrieben werden kann, dient speziell der genannte Kurznachrichtendienst primär zum Informationsaustausch. Inwiefern hierbei von wirklicher Beteiligung gesprochen werden kann ist folglich durchaus in Frage zu stellen. Dies gilt bei näherer Betrachtung auch für die erwähnten Versammlungen, welche im Vorfeld des Projekts mit der lokalen Bevölkerung realisiert wurden, weshalb diese seitens Vertreter\_innen der lokalen Bevölkerung und sozialer Bewegungen auch stark kritisiert werden.

Dies liegt zum einen daran, dass die Anzahl der Teilnehmenden auf circa 100 Personen beschränkt war. Angesichts der rund 28.000 Bewohner\_innen der Hafenzone und der rund 6 Millionen Einwohner\_innen Rio de Janeiros, deren Steuergelder unter anderem zur Finanzierung des Projekts beitragen, erscheint diese Zahl doch etwas knapp bemessen. Ferner waren diese Versammlungen, welche im nationalen Technologieinstitut (*Instituto Nacional de Tecnologia*) stattfanden, nicht ausschließlich für Bewohner\_innen der Hafenzone vorgesehen. So sind etwa bei der zweiten offiziellen „Versammlung mit der Gemeinschaft des Gebiets“<sup>48</sup> von den 50 anwesenden Organisationen lediglich neun der lokalen Bevölkerung zuzurechnen, während der Rest sich aus privaten Unternehmen, universitären Einrichtungen und vor allem diversen staatlichen Behörden und Institutionen zusammensetzte (vgl. Câmara Municipal do Rio de Janeiro 2009).

Da in Brasilien bei Projekten dieser Größenordnung laut Verfassung mindestens drei öffentliche Versammlungen vorgeschrieben sind, um die Beteiligung der Bevölkerung zu ermöglichen, deutet auch die Beschränkung der realisierten Versammlungen auf diese Anzahl daraufhin, dass seitens der Stadtverwaltung nur das Mindeste getan wird, um die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen. Nicht zu Letzt bildet der zentrale Kritikpunkt an den vermeintlich partizipativen Versammlungen, dass diese lediglich eine Präsentation der bereits beschlossenen Pläne und Entscheidungen darstellen und keine wirkliche Partizipationsmöglichkeit oder Mitbestimmung für die lokale Bevölkerung bieten. „Sie berufen die Bevölkerung ein [...], um durch eine öffentliche Anhörung auch rechtlich, nicht nur politisch, zu legitimieren, dass dieses Projekt einen partizipativen Prozess durchlaufen hat und

---

<sup>47</sup> Die beiden Letzteren waren ebenfalls stark an der Erarbeitung des ersten Strategieplans Rio de Janeiros und folglich der Forcierung unternehmerischer Stadtpolitikstrategien beteiligt (vgl. Compans 2005: 23).

<sup>48</sup> Im Original: „Reunião com a comunidade da área.“

seitens der Bevölkerung anerkannt wird“<sup>49</sup> (Interview Rossana Tavares – Koordinatorin der FASE). „In Wahrheit wird das Projekt nur präsentiert, die Leute wurden in keinem Moment vorher konsultiert. [...] Das ist keine öffentliche Beteiligung“<sup>50</sup> (Interview Álvaro Ferreira – Professor für Stadtgeographie der PUC-Rio).

Unter diesen Umständen erscheinen die vermeintlichen Partizipationsprozesse (wie üblich für unternehmerische Formen der Stadtpolitik) eher „als notwendiges, gesetzlich gebotenes Element formalisierter Stadtplanungsabläufe“ (Trindade Jr./Wehrhahn 2010: 42). Dies zeigt, dass im konkreten Fall der Implementierung des Projekts *Porto Maravilha* die Übernahme flexiblerer Governancestrategien nicht zu einer demokratischeren Gestaltung stadtentwicklungspolitischer Abläufe führt. Vielmehr verliert die Bevölkerung durch die gleichzeitige Hereinnahme großer Unternehmen aus dem privaten Sektor, sogar die Möglichkeit auf eine demokratische Mitbestimmung. Die Ausblendung der ungleichen Machtverhältnisse und der Verlust demokratischer Partizipationsmöglichkeiten, veranlassen Vainer (2000: 83) im Hinblick auf diese neuen Governanceformen von der „direkten Demokratie der Bourgeoisie“ zu sprechen. Die Privilegierung großer privater Unternehmen im Zuge der Erneuerung der Hafenzonen zeichnet sich erwartungsgemäß auch bei den Aspekten der Privatisierung und Kommodifizierung dieses städtischen Raumes ab.

### **7.2.2. Privatisierungen und Kommodifizierung der Hafenzonen**

Wie bereits im vorangegangenen Kapitel angeführt, beinhaltet der Vertrag zwischen der Stadtverwaltung von Rio de Janeiro und dem Baukonsortium neben der Ausführung aller Bautätigkeiten der zweiten Projektphase auch die Versorgung der gesamten Hafenzonen mit elementaren städtischen Dienstleistungen für einen Zeitraum von 15 Jahren. Somit wird seit dem 1. Juni 2011 der Müll in der Region nicht mehr von der städtischen Müllabfuhr (Comlurb) abgeholt, sondern von den blau uniformierten Angestellten des Konsortiums. Darüber hinaus fällt seit diesem Zeitpunkt auch die Straßenreinigung, die Pflege der Grünflächen, die Überwachung des Verkehrsaufkommens, die Instandhaltung der Straßen, Gehwege und Plätze sowie deren Beleuchtung in den Aufgabenbereich des Konsortiums. Für diese Dienste erhalten die drei privaten Unternehmen insgesamt 4,5 Milliarden Reais (ca. 1,8 Mrd. Euro) von der Stadtregierung. Laut Letzterer werden dazu allerdings keine öffentlichen Gelder in Anspruch genommen, da die dafür notwendigen Ressourcen im Zuge des speziellen Finanzierungsmodus des gesamten Projekts erzielt

---

<sup>49</sup> Im Original: „Então eles convocam a população [...], para legitimar através de uma audiência pública judicialmente inclusive, não só politicamente, mas judicialmente, que aquele projeto passou por um processo de participação e reconhecimento da população.“

<sup>50</sup> Im Original: „Na verdade aquilo só é apresentado para as pessoas. As pessoas, em nenhum momento, elas são consultadas antes. [...] Isso não é participação popular.“

werden sollen (siehe Erläuterungen weiter unten). Indem jedoch die Ausführung grundlegender vormals kommunal verwalteter Dienstleistungen in drei gesamten Stadtvierteln an private Unternehmen übertragen wird, entspricht dieses Vorgehen den neoliberalen Forderungen nach umfangreichen Privatisierungsbestrebungen im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen.



Abbildung 14 & 15: Präsentation und Situation der blauen Mülltonnen des Konsortiums Porto Novo (Quelle: Concessionária Porto Novo 2012 & Fórum Comunitário do Porto 2012)

Ob hierbei eine Verbesserung oder Verschlechterung der Bereitstellung dieser Dienstleistungen verbunden ist, wird sich erst in den nächsten Jahren abzeichnen. Vergleichbare Beispiele zeigen jedoch, dass die prophezeiten Vorzüge der Privatisierung oftmals überschätzt werden.<sup>51</sup> Wie in Kapitel 3.2.1. dargestellt, erweist sich gerade die Gewinnmaximierung der privaten, oft global operierenden Unternehmen hinderlich bei notwendigen Investitionen in die Infrastruktur. Bedingt durch die Profitorientierung werden Investitionen primär dort getätigt, wo lukrative Gewinne warten. Nach Marktlogik sind folglich speziell Stadtgebiete einkommensschwacher Bevölkerungsteile nicht wirklich gewinnbringend, zumindest solange die privaten Unternehmen selber für die Kosten aufkommen müssen, da meist hohe Investitionen damit verbunden sind. Im konkreten Fall des Projekts *Porto Maravilha* zeichnet sich diese Entwicklung bereits im Bereich der Entsorgung des Hausmülls der Favela *Morro da Providência* ab. Während das Konsortium das neue Entsorgungssystem für seinen innovativen Charakter lobt (Concessionária Porto Novo 2012), beklagen sich die Bewohner\_innen der Favela über überquellende Mülltonnen und die miserablen Zustände der Müllentsorgung, seit das Konsortium hierfür verantwortlich ist (Fórum Comunitário do Porto 2012) (siehe Abb. 14 & 15). Auch wenn in diesem Fall die Bedingungen unter der

<sup>51</sup> Im lateinamerikanischen Kontext bildet die Privatisierung der Wasserversorgung im bolivianischen Cochabamba wohl das bekannteste Beispiel für die negativen Konsequenzen, wie massive Preissteigerungen, Vernachlässigung der Wartung und selektive Versorgung des Stadtraums, die mit der Privatisierung für die lokale Bevölkerung verbunden sein können.

ursprünglichen staatlichen Verwaltung nicht wesentlich besser waren, da die Versorgung der Favelas mit kommunalen Dienstleistungen durch den brasilianischen Staat meist vernachlässigt wird, zeigt dieses Beispiel sowie die Erfahrungen vergleichbarer Situationen, dass durch die Privatisierungsmaßnahmen die bestehende sozialräumliche Polarisierung nicht wirklich gemindert, wenn nicht sogar gefördert wird.

Einen weiteren Aspekt bei dem die Dimensionen der Privatisierungs- und Kommodifizierungsprozesse des Projekts deutlich werden, stellt der spezielle Finanzierungsmodus dar. Wie oben bereits erwähnt, werden hierbei die Verantwortlichen der Stadtregierung nicht müde zu betonen, dass für die Finanzierung des gesamten Vorhabens keine öffentlichen Gelder verwendet werden. Damit dies möglich wird, kommt mit den sogenannten Zertifikaten für ein zusätzliches Bebauungspotential (*Certificados de Potencial Adicional de Construção* – CEPACs) ein besonderes Instrument zur Finanzierung von urbanen Infrastrukturmaßnahmen zum Einsatz. Ursprünglich wurden diese Mitte der 1990er Jahre in São Paulo entwickelt. Aber erst durch den *Estatuto da Cidade* wurden sie dezidiert für sogenannte gemeinsame urbane Operationen (*Operações Urbanas Consorciadas*) auf gesamtstaatlicher Ebene gesetzlich verankert. Die zugrunde liegende Idee beruht auf einer Änderung des Bebauungsrechts, um Investor\_innen den Bau von Gebäuden zu ermöglichen, die deutlich höher sind als es die ursprüngliche Bebauungshöhe erlauben würde. Die Genehmigung dazu erhalten Investor\_innen oder Grundeigentümer\_innen über den Kauf besagter Zertifikate von der Stadtregierung. Dabei werden die Zertifikate wie Wertpapiere am Aktienmarkt gehandelt, womit ihr Preis variabel ist und vom Wert des jeweiligen Grundstücks abhängt (Monteiro/Andrade 2012: 23). Zusätzlich variiert die Anzahl der notwendigen Zertifikate je nach intendierter Nutzung, da etwa für die Konstruktion von Wohnhäusern weniger Zertifikate erworben werden müssen als für den Bau von kommerziellen Gebäuden. Laut Stadtverwaltung stellt dies somit ein Mittel zur Initiierung einer heterogenen Flächennutzung und zur Steigerung des Baus von Wohnhäusern und folglich der Anzahl der Bewohner\_innen dar (Cdurp 2012a: 6). Der aus dem Verkauf erzielte Gewinn muss gesetzmäßig zu hundert Prozent in die Finanzierung der urbanen Infrastrukturmaßnahmen fließen. Somit sollen im konkreten Fall des Projekts *Porto Maravilha*, nach Kalkulationen der Stadtregierung Rio de Janeiro, die gesamten Kosten für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sowie die Dienstleistungen erzielt werden.

Diese spezielle Form der Finanzierung urbaner Infrastrukturmaßnahmen ist bereits in São Paulo bei ähnlichen Projekten (Faria Lima und Água Espraiada) angewendet worden und wird seitens staatlicher Seite oftmals als vermeintliche Win-win-Situation, sowohl für die Stadt als auch für private Unternehmen angepriesen. Dass dies aber nicht immer der Fall sein muss, zeigt sich wenn in Betracht gezogen wird, welches massives Risiko dabei seitens der Stadtregierungen eingegangen

wird. Dies wird auch bei einer näheren Betrachtung des Verfahrens der Implementierung dieser Zertifikate im konkreten Fall des Hafenrevitalisierungsprojekts in Rio de Janeiro deutlich. Hierfür war in Rio zunächst die Änderung des *Plano Diretors* (Stadtentwicklungsplans) hinsichtlich der maximalen Bebauungshöhe in der Hafenzone notwendig. Dies erfolgte mit demselben Gesetz (*Lei Complementar 101/09*) mit dem auch die gemeinsame urbane Operation *Porto Maravilha* bewilligt wurde. Infolgedessen wurde die Bauhöhe in den betreffenden Gebieten der Hafenzone deutlich erhöht, womit nun Häuser mit bis zu fünfzig Stockwerken (150 Meter) gebaut werden dürfen (siehe Abb. 16). Ausgenommen von dieser neuen Regelung sind die geschützten Gebiete, welche über kulturelles und/oder architektonisches Erbe verfügen, sowie die Flächen, die für den öffentlichen Dienst vorgesehen sind. In Folge dieser Vertikalisierung der potentiellen Bebauungsfläche stehen nun zusätzlich circa vier Millionen Quadratmeter Baufläche zur Verfügung (Prefeitura Rio de Janeiro 2009), wobei sich die lukrativsten Areale an der Wasserkante sowie insbesondere im Umkreis der Avenida Francisco Picalho am westlichen Rand der Hafenzone befinden.

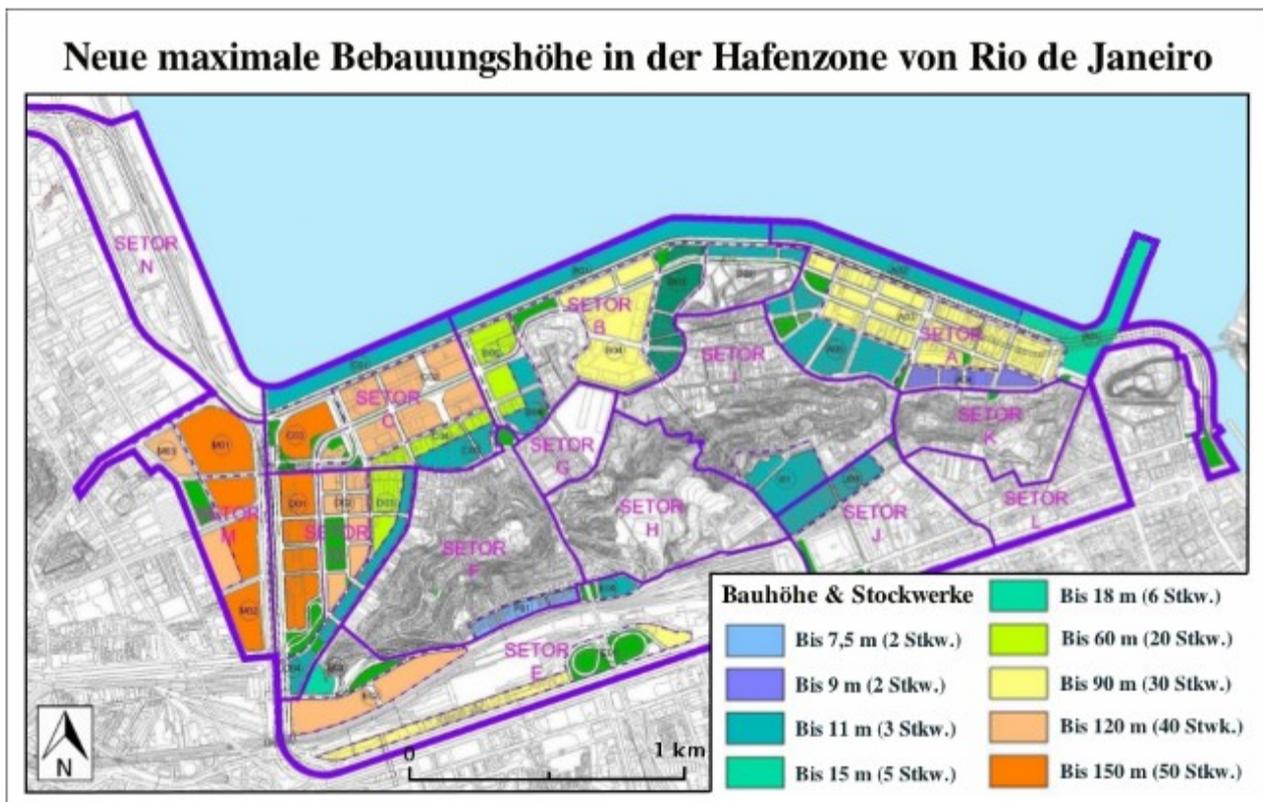


Abbildung 16: Neue Bauhöhe in der Hafenzone  
(Quelle: verändert nach Prefeitura Rio de Janeiro 2010a)

## Besitzverhältnisse in der Hafenzone von Rio de Janeiro 2010

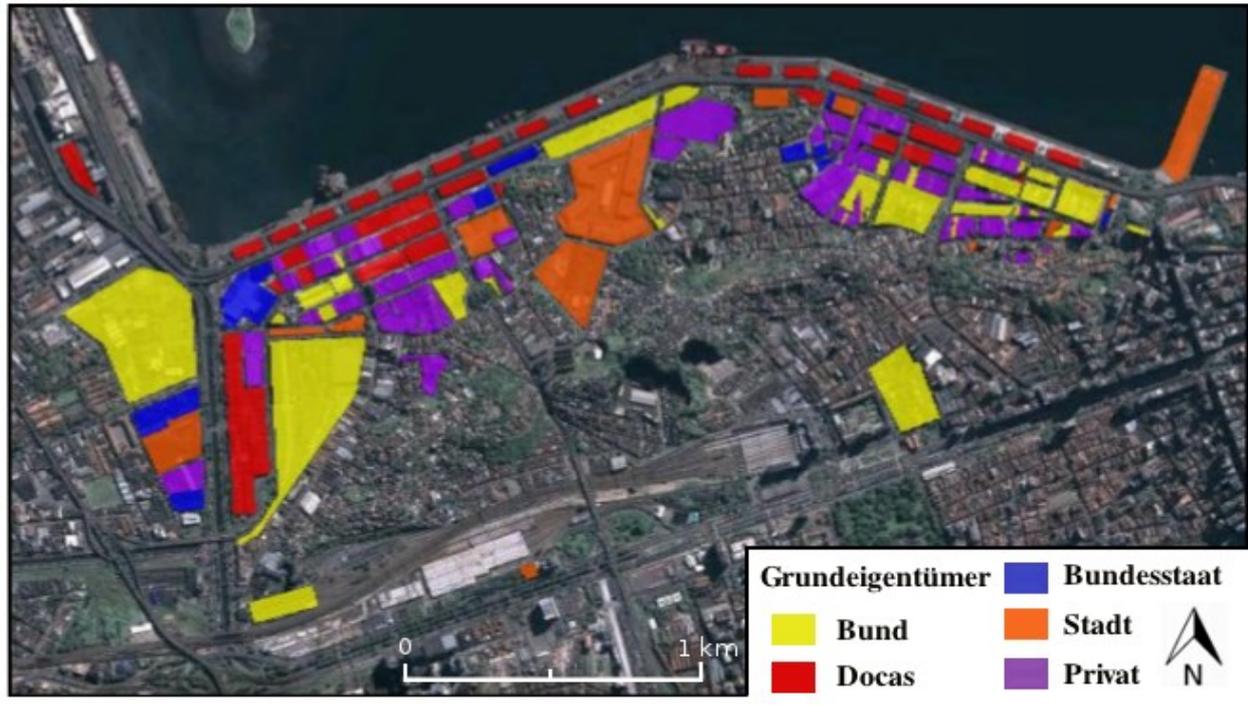


Abbildung 17: Besitzverhältnisse in der Hafenzone  
(Quelle: verändert nach Prefeitura Rio de Janeiro 2010a)

Ein besonderer Aspekt der Situation in Rio ist, dass sich zu Beginn des Projekts 75 % dieser Grundstücke in staatlicher Hand befanden. Jedoch war ein Großteil davon vor allem im Besitz der brasilianischen Bundesregierung (62 %) sowie des Bundesstaates Rio de Janeiro (6 %) (ebd.) (siehe Abb. 17). Für die Veräußerung der CEPACs durch die Stadtverwaltung musste diese jedoch auch im Besitz der Flächen sein, was eine Übertragung dieser Immobilien notwendig machte. Aus Kostengründen sollte dies zu möglichst günstigen Konditionen geschehen. Hierbei traten allerdings wieder die alten Konflikte zwischen den staatlichen Sphären auf. Die durch die Bundesregierung geführte Docas, welche über zahlreiche Flächen und Gebäude in der Hafenzone verfügt, will diese zum Teil bis heute nicht an die Stadtregierung verkaufen.

„Da die Docas ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen ist, in das Privatkapital investiert wurde, wird sie die Grundstücke der Stadtregierung nicht unterm Preis verkaufen wollen. Die Anteilhaber werden dem nicht zustimmen.“<sup>52</sup> (Interview Ângela de Morais – Aktivistin der *sem tetos*).

Der Sonderberater des Präsidenten der Cdurp bewertet die Situation folgendermaßen:

„Die Companhia Docas ist meiner Meinung nach das Hauptproblem, das in diesem Bereich existiert. Solange sie nicht die Grundstücke, die sie nicht nutzt, an denen sie kein operatives Interesse hat, an die Stadt überträgt damit diese sie auf dem Markt bringen kann, wird nichts funktionieren, da die großen Grundstücke ihr gehören.“<sup>53</sup> (Interview Augusto Ivan – Sonderberater des Präsidenten der Cdurp).

<sup>52</sup> Im Original: „Como a Docas é uma economia mista, ela não vai querer vender os terrenos para a Prefeitura a preço de bananas. Porque ela tem um capital privado investido nela, e os empresários não vão querer.“

<sup>53</sup> Im Original: „A Companhia Docas é o principal problema, que eu acho que existe nessa área. Porque se ela não

Die Problematik verdeutlicht sich gegenwärtig an den durch den US-amerikanischen Immobilien-Tycoon Donald Trump geplanten Trump bzw. Rio Towers. Die Grundstücke an der Avenida Francisco Bicalho, auf denen die sechs Hochhäuser im Wert von ca. fünf Milliarden Reais (ca. zwei Mrd. Euro) entstehen sollen, will die Docas zu den gegenwärtigen Konditionen nicht veräußern (vgl. Globo 2012).

Ein Großteil der relevanten Grundstücke, welche sich im Besitz anderer staatlicher Institutionen befanden, wurden jedoch bereits an die Stadtverwaltung verkauft, womit diese sowie insbesondere die CEPACs nun an Interessierte des Immobilienmarkts veräußert werden konnten. Hierzu wurden die Immobilien sowie die Zertifikate zunächst an die Cdurp übertragen, welche sie wiederum an den von ihr gegründeten und von der Caixa Econômica Federal<sup>54</sup> verwalteten Immobilienfond der Hafenregion (*Fundo Imobiliário da Região Porto*) weiterleitete (siehe Abb. 18). Durch diesen wurden die Zertifikate schließlich am 13. Juni 2011 an der Börse von São Paulo (BoSpa) versteigert.

Insgesamt standen dabei rund 6,4 Millionen Zertifikate zu einem Mindestpreis von 545 Reais (ca. 220 Euro) pro Zertifikat zur Versteigerung. Der Prozess war allerdings stark reglementiert, da die Bieter\_innen für die Teilnahme ein Finanzkapital von mindestens acht Milliarden Reais (ca. 3,4 Mrd. Euro) vorweisen mussten (vgl. Bastos 2011). Dies führte dazu, dass mit dem Immobilienfond *Porto Maravilha* (*Fundo Imobiliário Porto Maravilha*) lediglich ein Bieter an der Versteigerung teilnahm, womit logischerweise alle 6,4 Millionen CEPACs jeweils zum Mindestpreis von 545 Reais „versteigert“ wurden. Bei diesem Immobilienfond handelt es sich wiederum um eine Tochterfirma der Caixa Econômica Federal, welche nun in Kooperation mit privatwirtschaftlichen Akteur\_innen wie dem Beratungsunternehmen Ernst & Young und dem Finanztreuhandunternehmen Oliveira Trust, den weiteren Verkauf der Zertifikate an Interessent\_innen des Immobilienmarkts koordiniert. Die für die „Ersteigerung“ der CEPACs benötigten 3,5 Milliarden Reais (ca. 1,4 Mrd. Euro) wurden durch Gelder aus dem ebenfalls von der Caixa verwalteten Arbeitnehmersicherheitsfond (*Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS*)<sup>55</sup> finanziert.

---

passa os terrenos que ela não usa, que ela não tem interesse operacional, para o município, para município coloca no mercado, não vai funcionar nada, porque os grandes terrenos são dela.”

<sup>54</sup> Die Caixa ist die zweit größte Bank Brasiliens und einer der größten staatlich verwalteten Banken Lateinamerikas. Neben der Verwaltung der staatlichen Lotterie, ist die Bank auch die größte Finanzgeberin des brasilianischen Immobiliensektors (vgl. Caixa Econômica Federal 2011).

<sup>55</sup> Der FGTS ist ein Fond zur Absicherung gewisser sozialer Risiken (wie Arbeitslosigkeit, Krankheit, etc.), an den die Arbeitgeber\_innen verpflichtend 8 % der Lohnsumme der Arbeitnehmer\_innen entrichten müssen. Die Gelder des Fonds werden schon länger zur Finanzierung von Wohnprogrammen wie *Minha Casa, Minha Vida* verwendet. Vor dem Hintergrund der anstehenden sportlichen Großereignisse, wurde 2011 ein neues Gesetz erlassen, womit nun die von den brasilianischen Arbeitnehmer\_innen erwirtschafteten Gelder auch zur Finanzierung der hierfür errichteten Infrastruktur verwendet werden dürfen.

Ein Grund für dieses Vorgehen ist, dass im Juli und August 2011 bereits die ersten beiden Rechnungen des Baukonsortiums zu zahlen waren und die Stadtregierung somit unverzüglich Geld brauchte (vgl. Caixa Econômica Federal 2011). Indem die CEPACs nun von dem Fond direkt an interessierte Bauträger\_innen weiter verkauft werden, soll somit auch der Immobilienspekulation entgegen gewirkt werden. Da diese Zertifikate als typische Wertpapiere jederzeit gekauft und weiterverkauft werden können, verzögert dieser Schritt jedoch nur eine mögliche Immobilienspekulation bzw. führt dazu, dass letztendlich der Staat in Form des Immobilienfonds *Porto Maravilha* selbst von der erwarteten Wertsteigerung der Zertifikate und Grundstücke profitiert.

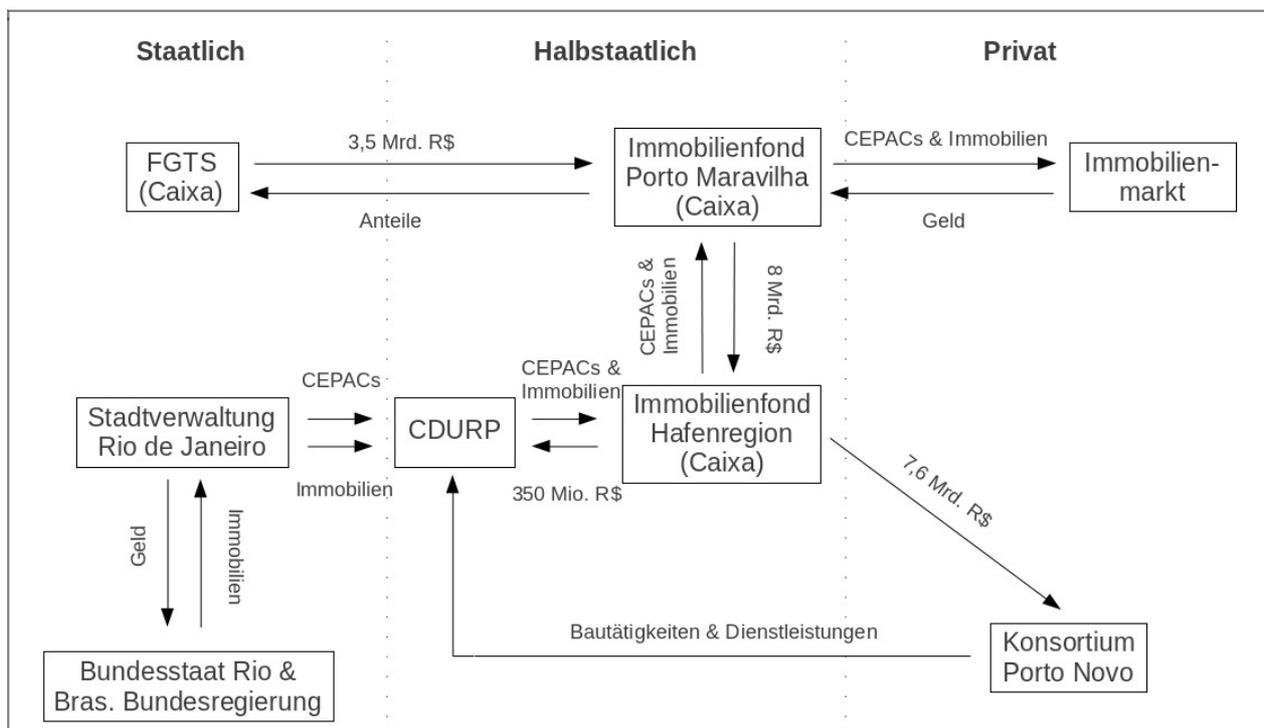


Abbildung 18: Finanzierungsmodus des Projekts  
(eigene Darstellung nach Prefeitura Rio de Janeiro 2010a; Caixa Econômica Federal 2011)

Ein weiterer kurioser Aspekt ist, dass der Preis des ursprünglichen Verkaufs der bundesstaatlichen Grundstücke an die Stadtverwaltung, ebenfalls auf Einschätzungen der Caixa basierte. Das heißt die Grundstücke der Bundesregierung wurden mittels Bewertungen der durch die Bundesregierung verwalteten Bank an die Stadtregierung verkauft, welche diese infolgedessen wiederum an die Caixa in Form des Immobilienfonds der Hafengebiet weitergab. Die staatlich verwaltete Bank ist es nun auch, die „durch den Fond [Immobilienfond *Porto Maravilha*], den sie selbst gegründet hat, mit Ressourcen des FGTS, welchen sie verwaltet, die CEPACs auf dem Immobilienmarkt an Bauunternehmen verkauft, die daran interessiert sind in der Region zu bauen“<sup>56</sup> (Rolnik 2011). Dies

<sup>56</sup> Im Original: „...que, agora, através do Fundo que ela mesma criou, com recursos do FGTS que ela administra,

zeigt, wie auf geschickte Weise, private Bautätigkeiten auf ehemals öffentlichen Grundstücken durch öffentliche Mittel finanziert werden (ebd.) (siehe Abb. 18).

Die Rückzahlung dieser öffentlichen Gelder soll nun durch den gewinnbringenden Verkauf der Zertifikate und Immobilien an interessierte Investor\_innen ermöglicht werden, wofür der Immobilienfond *Porto Maravilha* in den kommenden 15 Jahren verantwortlich ist. Dieser hat sich infolge des „Gewinns“ der Versteigerung der CEPACs dazu verpflichtet, durch den Weiterverkauf der Zertifikate, sowohl die Rückzahlung des Investors (FGTS) (3,5 Mrd. Reais plus Zinsen) als auch die Kosten des Gesamtprojekts zu finanzieren (vgl. Caixa Econômica Federal o.J.). Für Letzteres muss der Fond in den nächsten 15 Jahren insgesamt acht Milliarden Reais (3,5 Mrd. Reais für die CEPACs, 500 Mio. Reais für die Immobilien und 4 Mrd. Reais für Kaufoptionsprämien für die Grundstücke) an die Stadtverwaltung in Form des Immobilienfonds der Hafengebietes überweisen (ebd.).<sup>57</sup> Diese verwendet wiederum den Großteil davon (7,6 Mrd. Reais) für die Bezahlung der vom Baukonsortium Porto Novo realisierten Bautätigkeiten und Dienstleistungen. Zusätzlich sind drei Prozent des Gesamtertrags (rund 350 Mio. Reais) für die Restaurierung des historischen Erbes der Region vorgesehen. Die restlichen 50 Millionen Reais (ca. 20 Mio. Euro) behält der Fond selbst (vgl. ebd.) (siehe Abb. 18).

Hierbei wird deutlich, dass eine umfangreiche Aufwertung der Region fundamental für die Realisierung des Projekts ist, da diese spezielle Form der Finanzierung nur durch eine massive Wertsteigerung der CEPACs und der Immobilien ermöglicht werden kann. Geht die Rechnung auf, das heißt, dass alle CEPACs gewinnbringend verkauft werden, erhält der Staat die investierten Gelder zurück und bekommt durch diese *Public Private Partnership* nach Ansicht des Bürgermeisters Paes eine komplett erneuerte Hafengebietes „ohne Belastung der öffentlichen Kassen“<sup>58</sup> (Cdurp 2011a: 5). Scheitern die Kalkulationen, bleibt der Staat auf den Schulden sitzen und es gewinnt lediglich das private Konsortium, für dessen Bezahlung die Stadtregierung vertraglich verpflichtet ist. Zudem kann die Verwendung der Gelder des FGTS als starke Reduzierung des Risikos für private Investor\_innen angesehen werden, da somit die Errichtung der Infrastrukturmaßnahmen durch das Baukonsortium beschleunigt und schneller ein investitionsfreundliches Ambiente geschaffen wird (Fórum Comunitário do Porto 2011: 9). Die wirkliche Win-win-Situation besteht daher lediglich für private Unternehmen, vor allem die des Baukonsortiums, womit deutlich wird, dass im Zuge von privatstaatlichen Kooperationen die Gewinne oftmals privatisiert werden, während die Risiken die öffentliche Hand trägt (vgl. Harvey 1989: 7).

---

buscará vender os cepacs no mercado imobiliário para construtoras interessadas em construir na região.“

<sup>57</sup> Mit der „Ersteigerung“ der CEPACs erfolgte hierfür bereits die erste Zahlung in Höhe von 3,5 Milliarden Reais.

<sup>58</sup> Im Original: „...sem ônus para os cofres públicos.“

Des Weiteren verpasst die Stadt die Chance die öffentlichen Flächen zu nutzen, um mit der Schaffung von Wohnraum für sozioökonomisch marginalisierte Bevölkerungsteile, eines der massivsten Probleme der brasilianischen Metropole anzugehen. Vielmehr verdeutlicht der Verkaufsmodus dieser Zertifikate, dass die Stadt gar nicht an der Entstehung sozialen Wohnbaus in der Hafenzzone interessiert sein kann, da dies nicht zur notwendigen Wertsteigerung der CEPACs beiträgt (Cidades Possíveis 2011) und folglich hinderlich für die Rückerstattung der Investitionen in Milliardenhöhe ist. Für die notwendigen Investitionen in die umfangreiche Aufwertung und Privatisierung der Region werden mit den Ressourcen des FGTS sogar öffentliche Gelder verwendet, die durch Arbeiter\_innen erwirtschaftet wurden (Fórum Comunitário do Porto 2011: 9f). Zusätzlich gibt es keinerlei Vorgaben seitens der Stadt für die intendierte Flächennutzung, da davon ausgegangen wird, dass der Markt das selber regeln wird. Die Erfahrungen dieses Finanzierungsmodells aus São Paulo zeigen jedoch anderes: „Die Investitionen fließen nicht dorthin, wo sie am meisten gebraucht werden, sondern in eine Interessenregion des Immobilienkapitals“<sup>59</sup> (Cidades Possíveis 2011).

Dies zeigt, dass die reale Umsetzung dieser speziellen Form der Finanzierung städtebaulicher Maßnahmen, wie viele der im Zuge des *Estatuto da Cidade* geschaffenen Instrumenten, deutlich von den originären progressiven Gedanken divergiert (vgl. Schmidt 2010: 66). Durch die annähernd komplette Privatisierung von drei ganzen Stadtvierteln wird deutlich, dass durch das Projekt *Porto Maravilha* vorwiegend kapitalkräftige Akteur\_innen des privaten Sektors profitieren. Die vorherrschende Rhetorik der Stadtregierung versucht allerdings ein anderes Bild zu produzieren, was im Zuge der genaueren Betrachtung der Marketing- und Legitimationsstrategien offensichtlich wird.

### **7.2.3. Imagestrategien der Marke Porto Maravilha**

Die Stadtverwaltung Rio de Janeiro betreibt, wie in anderen brasilianischen Städten (z.B. Belo Horizonte, Fortaleza oder Curitiba), bereits seit den 1990er Jahren Praktiken eines fundierten Stadtmarketings (vgl. Duarte/Czajkowski 2007: 278). Angesichts der Entwicklung der letzten Jahre, scheinen diese Strategien Früchte getragen zu haben. Zumindest rückt die Stadt am Zuckerhut, insbesondere aufgrund der anstehenden sportlichen Großereignisse, mehr und mehr ins Zentrum der Weltöffentlichkeit. Neben dieser extensiven Festivalisierung des Städtischen, soll aber auch mittels urbaner Großprojekte der Bekanntheitsgrad und das Image Rio de Janeiro gesteigert werden, um somit kapitalkräftige Investor\_innen und Tourist\_innen anzulocken. Hierbei stellt die Revitalisierung der Hafenzzone das wichtigste Projekt dar. Nach prominenten Vorbildern wie

<sup>59</sup> Im Original: „Os investimentos não vão para onde se mais necessita, mas sim pra uma área de interesse do capital imobiliário.“

Barcelona oder Buenos Aires soll diese unter anderem dazu dienen positive Effekte für das Image der Stadt zu generieren. Laut Stadtregierung zählt die Transformation der Region in einen Referenzort für die gesamte Stadt<sup>60</sup> zu den zentralen Auswirkungen des Projekts (vgl. Cdurp 2010d). Die englischsprachige Projektdarstellung mit dem treffenden Titel „Reinforcing Rio de Janeiro as a Global City“ formuliert dabei deutlich den wettbewerbsorientierten Charakter des Projekts: “The project aims to redevelop the port area increasing the city center attractiveness as a whole and enhances Rio’s competitiveness position in the global economy” (Cdurp 2011).

Zur Umsetzung dieser Zielsetzung werden diverse attraktivitätssteigernde Maßnahmen forciert. Dabei werden zum einen, eingebettet in die Strategie der Gesamtstadt, sportliche, politische und kulturelle Großereignisse genutzt, um den Bekanntheitsgrad des Projekts auch international zu steigern. So dient die Hafenzzone etwa als Bühne für internationale UNO-Konferenzen (World Urban Forum 5 und Rio+20<sup>61</sup>), kulturelle und kommerzielle Events (Fashion Rio, Rio Boat Show oder die ArtRio) sowie diverse Einrichtungen der kommenden olympischen Spiele. Da durch diese Events „viele Augen der ganzen Welt auf den Pier Mauá gerichtet sein werden“<sup>62</sup> (Pier Mauá 2012), „können wir der Welt [...] zeigen, wie der Ort an dem Rio geboren wurde, befähigt wurde sich neu zu erfinden“<sup>63</sup> (Cdurp 2011a: 2).

Darüber hinaus wird hierbei auch auf die Realisierung spektakulärer Leuchtturmprojekte von internationalen Stararchitekten gesetzt. Hier ist vor allem der futuristische Bau des *Museo do Amanhã* (Museum der Zukunft) nach Plänen des spanischen Architekten Santiago Calatrava zu nennen. Dieses soll zu einem neuen Wahrzeichen und Aushängeschild der Stadt werden und stellt laut dem Bürgermeister Eduardo Paes die „Kirsche“ dar, die die Aufmerksamkeit auf den „Kuchen“ lenken soll (vgl. globo.tv 2011). Der spanische Architekt hat bereits bei dem Hafenrevitalisierungsprojekt *Puerto Madero* in Buenos Aires mitgewirkt und mit der Konstruktion der Brücke *Ponte de la Mujer* das „Symbol der maximalen Integration zwischen dem alten Zentrum und dem Hafen“<sup>64</sup> (Rego 2010: 39) geschaffen. Auch im Bereich der olympischen Projekte kann er als Architekt des Olympiastadiums von Athen reichlich Erfahrung vorweisen. Laut Stadtregierung sollen darüber hinaus auch das Kunstmuseum von Rio (MAR), der neue Hauptsitz der staatlichen *Banco do Brasil*, das größte Aquarium Lateinamerikas (AquaRio) sowie der *Porto Olímpico* die

---

<sup>60</sup> Im Original: „Transformação da região em referência para a cidade“

<sup>61</sup> Auch wenn sich der Haupttagungsort der Nachhaltigkeitskonferenz (Riocentro) in Barra da Tijuca befand und das *Museo de Amanha* als geplanter bedeutender Veranstaltungsort für die Konferenz nicht rechtzeitig fertig gestellt wurde, fanden dennoch zahlreiche Veranstaltungen der Vertretungen der Zivilgesellschaft und der brasilianischen Ministerien, der Technologiemesse sowie des kulturellen Rahmenprogramms in den Lagerhallen der Hafenzzone statt.

<sup>62</sup> Im Original: „...muitos olhos do mundo todo estarão voltados para a Pier Mauá...“

<sup>63</sup> Im Original: „...poderemos mostrar ao mundo [...] como o lugar em que o Rio nasceu foi capaz de se reinventar.“

<sup>64</sup> Im Original: „...símbolo da integração máxima entre o centro antigo e o porto.“

Attraktivität des Projekts steigern (vgl. Cdurp 2011c).

Neben der Attraktivitätssteigerung des Projekts und der Gesamtstadt nach „Außen“, zielen die Marketingstrategien aber auch auf positive Effekte im „Inneren“ ab. Dies wird, unter Berücksichtigung der gängigen Rhetorik der Stadtregierung, insbesondere auf der diskursiven Ebene deutlich. Demnach „ist es nun Rios Zeit diese wertvolle Gegend zu transformieren und in das Stadtzentrum zu reintegrieren“<sup>65</sup> (Cdurp 2011), „ist die Stadt Rio de Janeiro bereit, sich den Herausforderung, denen sie sich durch die Erneuerung ihrer alten und wertvollen Hafenzonen aussetzt, zu stellen und diese zu überwinden“<sup>66</sup> (Paes 2010: 5), schließlich „verdient Rio einen wunderbaren Hafen“<sup>67</sup> (Cdurp 2010a) und es ist die Verwirklichung des „Traum[s], der für die Stadt unmöglich erschien“<sup>68</sup> (Cdurp 2011a).

Indem somit *die* Stadt als homogene Einheit dargestellt und das Projekt als fundamentales Bedürfnis Rio de Janeiros und folglich dessen gesamten Bevölkerung deklariert wird, werden die massiven städtebaulichen Eingriffe legitimiert, da diese ja schließlich von der gesamten Stadt gewollt sind und auch scheinbar der gesamten Stadt zugute kommen. Dabei werden allerdings die asymmetrischen Machtverhältnisse und sozialen Disparitäten, die innerhalb der brasilianischen Metropole bestehen, ausgeblendet und die klaren politökonomischen Interessen bestimmter Akteur\_innen, die diesen Projekten zugrunde liegen, verschleiert.

Darüber hinaus erfolgt die Legitimation der geplanten Vorhaben auch durch die permanente positive Darstellung des Projekts als „wunderbar“, „futuristisch“ oder „fantastisch“, während die bestehenden Zustände seitens der Stadtregierung vorwiegend negativ dargestellt werden. So beschreibt etwa der Berater der Geschäftsleitung der Cdurp die Gegend, die für Präferenzen des sozialen Wohnbaus vorgesehen ist mit folgenden Worten: „Dort gibt's überall Müll auf der Straße, Menschen mit nacktem Oberkörper und Prostituierte für fünf Reais“<sup>69</sup> (Interview Alex Franulovic). Indem hiermit äußerliche Attribute sowie bestimmte Verhaltensweisen als sichtbare Abweichungen von der öffentlichen Ordnung deklariert werden, wird die Stadt in normale und abnormale Räume (und Bevölkerungsgruppen) unterteilt. Darüber hinaus spiegeln sich in dieser Darstellung zum einen die Wahrnehmungen und Raumrepräsentationen, die diese Viertel seitens der dominierenden Bevölkerungsgruppen der Stadt erfahren (vgl. Kapitel 6). Zum anderen deutete dies auf die Logik der Broken-Windows-Theorie hin, nach der die genannten Phänomene ein Zeichen geringer sozialer Kontrolle darstellen und folglich den Eingriff beziehungsweise ein Entgegenwirken legitimieren.

---

<sup>65</sup> Im Original: „So, now is the Rio's time to transform and reintegrate this valuable area to the city center.”

<sup>66</sup> Im Original: „A cidade do Rio de Janeiro está pronta para enfrentar e vencer os desafios aos quais se propôs para requalificar sua antiga e preciosa área portuária.“

<sup>67</sup> Im Original: „O Rio merece um Porto Maravilha.”

<sup>68</sup> Im Original: „...esse sonho, que parecia impossível para a cidade,...”

<sup>69</sup> Im Original: „Lá tem muito lixo na rua, pessoas nuas e prostitutas por cinco Reais.“

Diese Denkmuster klingen auch bei diversen Begrifflichkeiten mit der Vorsilbe „re-“ mit, die für die städtebaulichen Eingriffe verwendet werden. Demnach soll die Hafenzzone reurbanisiert, requalifiziert, restrukturiert, renoviert und natürlich revitalisiert werden. Gerade Letzteres stößt bei der lokalen Bevölkerung auf große Abneigung. Der Präsident des Blocos *Filhos de Gandhi* kommentiert dies folgendermaßen: „Ich akzeptiere den Begriff „Revitalisierung“ nicht. Du kannst dich umschauen, es gibt nichts totes hier. Wir leben. Wir haben eine Kultur. [...] Für mich handelt es sich um eine Reurbanisierung“<sup>70</sup> (Interview Carlos Machado). Durch den Begriff der Revitalisierung (Wiederbelebung) wird der Ort, wie in Kapitel 4.1. erwähnt, im wörtlichen Sinne als *tot* deklariert, womit zum einen Wiederbelebungsmaßnahmen „von Außen“ legitimiert und zum anderen die bestehenden Aktivitäten der dort lebenden Menschen negiert werden.

Die dargestellten Marketingstrategien richten sich folglich nicht primär auf die dort gegenwärtig lebende Bevölkerung und die Verbesserung ihrer Lebensbedingungen. Vielmehr zielen sie einerseits auf die klare Attraktivitätssteigerung der Region und der Stadt im Ganzen ab, um somit nationales und internationales Kapital anzulocken. Andererseits werden sie, wie bereits die Marketingstrategien für die Austragung der Pan-Amerikanischen Spiele (2007), „als mächtiger Diskurs für die Rechtfertigung der lukrativen urbanistischen Unternehmungen“<sup>71</sup> (Mascarenhas/Borges 2008: 9) verwendet.

Somit ist deutlich anzuzweifeln ob der Hafen wirklich für alle wunderbar sein soll, oder das Projekt, im Sinne des offiziellen Slogans, nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen einen „Traum der Wirklichkeit wurde“<sup>72</sup> darstellt. Wer von dem Projekt primär profitiert, wurde bereits in den letzten Kapitel beantwortet. Welche konkreten sozialräumlichen Auswirkungen mit dem Projekt für die lokale Bevölkerung verbunden sind, soll nun im Folgenden dargestellt werden.

---

<sup>70</sup> Im Original: „Não aceito o termo revitalização. Você pode olhar, não tem nada morto. Nós estamos vivos. Temos uma cultura. [...] Para mim trata-se de reurbanização.”

<sup>71</sup> Im Original: „...como poderoso discurso a justificar as lucrativas operações urbanístico-empresariais.“

<sup>72</sup> Im Original: „Um sonho que virou realidade.“

## 8. Maravilha para quem? – der wunderbare Hafen, bloß für wen?

### 8.1. Aufwertung und Verdrängung an der Wasserkante

Auch in vielen Zentren brasilianischer Städten werden infolge von wirtschafts- und sozialräumlichen Degradierungstendenzen in letzter Zeit zunehmend umfangreiche Stadterneuerungsmaßnahmen forciert (Coy 2010: 63). Neben der Sanierung von Alt- und Innenstädten werden in See- und Flussstädten zusätzlich vermehrt Konversions- und Erneuerungsprojekte alter Hafenableitungen voran getrieben (ebd.). Bekannte Beispiele solcher Sanierungsprojekte wurden etwa in den Altstädten von São Luís, Rio de Janeiro und insbesondere Salvador realisiert. Hinsichtlich Konversionsprojekten von Hafenableitungen sind Belém und Recife zu nennen, wobei gegenwärtig solche Projekte auch in Santos und natürlich Rio de Janeiro umgesetzt werden. Ziel ist dabei in der Regel die Potentiale hinsichtlich einer umfangreichen Aufwertung der Innenstadtbereiche zu nutzen und somit die Attraktivität dieser Orte zu steigern. Wie bei international vergleichbaren Projekten orientieren sich die Maßnahmen dabei vorrangig an kapitalkräftigen Zielgruppen.

Auch im Zuge des Projekts *Porto Maravilha* soll insbesondere mittels imposanter Leuchtturmprojekte und hochwertiger Infrastruktur die Attraktivität der Region gesteigert werden. Die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung scheinen dabei keine Priorität zu haben. „Das sind Projekte die schlicht und ergreifend touristisch sind. Schlicht und ergreifend mit der Absicht einen anderen Schlag von Menschen in unsere Stadt zu bringen“<sup>73</sup> (Interview Ângela de Moraes – Aktivistin der *sem teto*). Hier sind vor allem die Projekte anzuführen, die für touristische und freizeitbezogene Nutzungen vorgesehen sind, wie die beiden Museen (*Museu do Amanhã* und *Museu de Arte do Rio*) und das größte Aquarium Lateinamerikas (AquaRio). Ferner sind in diesem Zusammenhang auch die Errichtung des neuen Terminals für Kreuzfahrtschiffe sowie hochpreisiger Hotels im *Porto Olímpico* zu sehen. Im Letzteren entsteht darüber hinaus mit dem Kongress- und Shoppingzentrum sowie hochwertigen Wohnhäusern, weitere Infrastruktur, die für kapitalkräftige Nutzer\_innen vorgesehen ist. Dies trifft natürlich auch für die Hochhäuser aus Glas, Stahl und Beton zu, die wie die Rio Towers als moderne Bürostandorte für gehobene Dienstleistungseinrichtungen und Sitze transnationaler Unternehmen dienen sollen (siehe Abb. 19 & 20).

---

<sup>73</sup> Im Original: „São projetos pura e simplesmente turísticos. Pura e simplesmente com intuito de trazer outro tipo de gente para nossa cidade.“



Abbildung 19 & 20: Computeranimationen des Museo do Amanhã und der zukünftigen Waterfront (Quelle: Cdurp 2012d)

Damit diese Projekte auch Realität werden, wurden eine Reihe von Steuerermäßigungen, die alle drei Gemeindesteuern betreffen, als Anreiz für private Investor\_innen durch den Stadtrat geschaffen (vgl. Cdurp 2010b: 7). Demnach werden alle Bauträger\_innen, die innerhalb der ersten drei Jahre in die Region investieren, für zehn Jahre von der Grundsteuer für städtische Immobilien (IPTU) befreit (Ferreira o.J.: 13). Die Befreiung von dieser Steuer, die im Zuge des *Estatuto da Cidade* geschaffen wurde, ist auch ein weiteres Beispiel wie die progressiven Kontrollinstrumente des nationalen Stadtgesetzes für die Realisierung großer Stadtentwicklungsprojekte einfach ausgeschaltet werden. Weitere steuerliche Anreize sind der Wegfall der gesetzlichen Grunderwerbssteuer (ITBI) beim Kauf einer Immobilie in der Region sowie die Befreiung von der Dienstleistungssteuer (ISS), für Firmen des Bauwesens, die innerhalb der ersten drei Jahre des Projekts in der Region tätig werden (ebd.). Auch Akteur\_innen der Hotelbranche und des Unterhaltungs- und Bildungsbereich werden begünstigt, indem für sie die Dienstleistungssteuer (ISS) von 5 % auf 2 % herabgesetzt wurde. Darüber hinaus werden auch die Hauseigentümer\_innen der baulich geschützten Viertel, durch den Erlass ausstehender Grundsteuern (IPTU) im Falle von getätigten Sanierungsmaßnahmen, zur eigenständigen Aufwertung der Region angeregt (ebd.).

Neben diesen steuerlichen Begünstigungen, kann auch die massive Änderung des Bebauungsplans, durch die in der Hafenzzone der Bau von Hochhäusern bis zu 50. Stockwerken ermöglicht wurde, als Förderung privatwirtschaftlicher Investitionen gesehen werden. Dies gilt auch für die generellen Infrastrukturmaßnahmen, da die Bautätigkeiten der ersten und durch den Kauf der CEPACs zunächst auch der zweiten Projektphase, durch den Staat finanziert werden. Diese staatlichen Investitionen können somit als öffentliche Anschubfinanzierung betrachtet werden, um wichtige Impulse für die Prozessinitiierung zu setzen und somit das Risiko für private Investor\_innen zu mindern.

Folglich wird in der Hafenzone Rio de Janeiro ein umfangreiches investitionsfreundliches Ambiente durch die Stadtregierung geschaffen, um private Investor\_innen in die Region zu locken. Dabei bestehen allerdings seitens der Stadtverwaltung, wie in Kapitel 7.2.2. bereits erwähnt, keine verpflichtenden Vorgaben hinsichtlich der Flächennutzung. Dies soll durch gewisse Anreize über den Markt geregelt werden. Aufgrund des vermeintlichen „Marktzwangs“ ist allerdings zu erwarten, dass Investor\_innen versuchen werden „die besonderen Standortvorteile, die in der Wasserlage, der Nähe des CBD und der optimalen Anbindung bestehen, zu kapitalisieren“ (Heeg 2009: 90). Hierbei bietet allen voran die Errichtung von Bürostandorten die höchsten Renditen. In diesem Zusammenhang wird auch stets darauf verwiesen, dass Rio de Janeiro mit nur 1,6 % die geringste Leerstandrate von Büroflächen Brasiliens aufweist und somit ein großes Potential für die Errichtung von Bürostandorten besteht. Im Stadtzentrum (CBD), wo sich 70 % der gesamten Bürostandorte der Stadt befinden und die Bebauungsmöglichkeiten nahezu vollkommen ausgeschöpft sind, liegt die Rate sogar bei nur 1,3 % (vgl. Teixeira 2011). Daher erscheint die Expansion in die benachbarten Viertel der Hafenzone naheliegend. Auch wenn dort seitens der Stadtverwaltung ein Nutzungsverhältnis von 60 % Wohnhäusern und 40 % kommerziellen Gebäuden vorgesehen ist, zeigen sich Akteur\_innen des Immobiliensektors „optimistisch“ und gehen aufgrund der Quadratmeterpreisentwicklung davon aus, dass der Bau von kommerziellen Gebäuden den Bau von Wohnhäusern prozentual übersteigen wird (ebd.).

Der Bau von Wohnhäusern und Einrichtungen für gering verdienende Bevölkerungsteile ist ohne staatliche Subventionen nicht wirklich lukrativ. Vielmehr wirken sie sogar abwertend und würden somit die höchstmögliche Verwertung der Region verhindern. Bei der Betrachtung des Finanzierungsmodus (siehe Kapitel 7.2.2.) wird darüber hinaus deutlich, dass sogar die Stadtverwaltung selbst gar nicht an der Entstehung von Nutzungsformen für weniger verdienende Bevölkerungsteile interessiert sein kann, da nur eine umfangreiche Aufwertung der Region die Finanzierung des Projekts garantiert. Obwohl die zahlreichen öffentlichen Flächen ein großes Potential für die Verringerung der Wohnungsnot marginalisierter Bevölkerungsteile geboten hätten, wurden soziale Aspekte kaum in Erwähnung gezogen (vgl. Interview Raquel Rolnik – Sonderbeauftragte der UNO für das Recht auf adäquates Wohnen). So wurde in der Zonierung des *Porto Maravilha* lediglich eine Gegend als soziale Prioritätszone ausgewiesen: die Region rund um den Morro da Providência (siehe Abb. 13). „Diese spezielle Gegend, die für sozialen Wohnbau vorgesehen ist, ist theoretisch bereits eine Gegend des sozialen Wohnbaus, [...] das ist nur eine große Farce“<sup>74</sup> (Interview Álvaro Ferreira – Professor für Stadtgeographie der PUC-Rio). „Also

---

<sup>74</sup> Im Original: „Essa própria área, que seria área para habitação social, teoricamente já é uma área de habitação social, [...] é só uma grande farsa.“

wird gesagt, dass die Frage des sozialen Wohnbaus berücksichtigt wurde. Jedoch haben sie lediglich eine Sache regularisiert, die bereits existierte”<sup>75</sup> (Interview Rossana Tavares – Koordinatorin der FASE). Bei näherer Betrachtung der Darstellung der Stadtverwaltung (siehe Abb. 13) wird auch deutlich, dass ein Drittel des deklarierten Gebiets, bereits durch die Flächen des Bahnhofs und Busbahnhofs belegt ist. Dies erscheint somit eher als obligatorische Ausweisung einer Region als Zone des sozialen Wohnbaus, die aufgrund ihrer gegenwärtigen Bausubstanz und Bewohner\_innen sowieso kaum inwertsetzbar wäre. Darüber hinaus werden im Zuge des Projekts *Porto Maravilha* auch zwei Programme implementiert, die speziell auf die Errichtung und Aufwertung von Wohnorten der einkommensschwachen Bevölkerung ausgerichtet sind. Inwiefern sie in dieser Hinsicht erfolgreich sind und welche sozialräumlichen Auswirkungen damit verbunden sind, soll in den folgenden beiden Unterkapitel näher erläutert werden.

### **8.1.1. Das Programm *Novas Alternativas***

Das Programm *Novas Alternativas* (Neue Alternativen), welches durch das städtische Wohnungsamt (SMH) bereits in den 1990er Jahren gegründet wurde, dient zur Schaffung von innerstädtischen Wohnraum für Familien mit einem geringen Einkommen mittels der Sanierung baufälliger oder den Bau neuer Gebäude. Dieses Programm bildet auch innerhalb des Projekts *Porto Maravilha* ein wichtiges Element bei der Schaffung von Wohnraum in der Hafenzonenzone. Demnach sollen durch das Programm rund 500 Häuser aus dem 19. und 20. Jahrhundert saniert werden. Finanziert wird dies primär mit Ressourcen des bundesstaatlichen sozialen Wohnbauprogramms *Minha Casa Minha Vida* (Mein Haus Mein Leben), welches durch die *Caixa Econômica Federal* verwaltet wird.

Dabei erscheint der Grundgedanke der Errichtung von Wohnraum für marginalisierte Bevölkerungsgruppen im Stadtzentrum, durchaus als positiver Ansatz hinsichtlich einer sozial gerechteren Stadtgestaltung. Allerdings wird bei einer näheren Betrachtung die damit verbundene segregierende Wirkung des Programms offensichtlich (Monteiro/Andrade 2012: 29). So werden seit 2010 im Zuge des Programms *Novas Alternativas* zahlreiche Gebäude durch die Stadtverwaltung geräumt und/oder enteignet (ebd.; Carlos 2010: 45). Betroffen davon sind vor allem Häuser in der Rua do Livramento. In der Straße, welche die beiden Stadtviertel Gamboa und Santo Cristo miteinander verbindet, wohnen vorrangig Familien mit einem geringen Einkommen. Der soziale Gehalt des Programms ist aber auch aufgrund der Zielgruppen zu hinterfragen, da die Häuser nach der Sanierung für Familien vorgesehen sind, die ein Einkommen von mehr als fünf Mindestlöhnen<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> Im Original: „Então no discurso estão dizendo que consideraram a questão da habitação de interesse social, mas de fato na consideraram, porque só legitimaram uma coisa que já existia.”

<sup>76</sup> Der Mindestlohn dient in Brasilien zur Darstellung von Einkommensverhältnissen und gilt als wichtiger

aufweisen. Für Menschen die ein geringeres Einkommen aufweisen, werden einige Neubauten errichtet, deren Anzahl jedoch deutlich geringer ausfällt als die der Gebäude die saniert werden. Die für das Programm zuständige Koordinatorin des SMH begründet dies folgendermaßen: „Wir wollen nicht, dass diese geschützten Häuser an Leute gehen die null bis drei Mindestlöhne verdienen, da dann das Gebäude in zwei, drei Jahren wieder herunter gekommen ist. [...] Sie haben nicht die Möglichkeiten eine Wohnung im Zentrum der Stadt zu erhalten“<sup>77</sup> (Interview Sonia Martins – Koordinatorin des Programms *Novas Alternativas*).

Dieses Argument mag durchaus zutreffen. Allerdings weisen 72 % der Bewohner\_innen (Stand 2000) der drei Stadtviertel der Hafenzonen ein Einkommen auf, das weniger als drei Mindestlöhne umfasst (vgl. Lobo 2011). In den beiden Vierteln Gamboa und Santo Cristo, in denen ein Großteil der Wohneinheiten des Programms *Novas Alternativas* entstehen sollen, liegt diese Zahl sogar bei rund 80 % (ebd.). Für diese Einkommensgruppe, die auch die Gesellschaftsschicht darstellt, die in Rio de Janeiro am stärksten von der Wohnungsnot betroffen ist, werden folglich kaum „neue Alternativen“ geschaffen. Somit erscheint das Programm *Novas Alternativas* weniger der Errichtung von sozialen Wohnraum zu dienen, sondern ist eher als ein Instrument der sozialräumlichen Aufwertung des Zentrums anzusehen.

### **8.1.2. Das Programm *Morar Carioca***

Das Programm *Morar Carioca* wurde 2010 durch die Stadtverwaltung Rio de Janeiro mit dem ambitionierten Ziel gegründet bis 2020 alle 1.020 Favelas Rio de Janeiro zu urbanisieren und in das Stadtgefüge komplett zu integrieren (Cdurp 2010c: 3). Dafür soll eine Reihe von Maßnahmen sorgen, die die Errichtung und Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur und Dienstleistungen, die Beseitigung von Risikogebieten sowie den Bau von neuen Wohnhäusern umfassen. Laut Stadtverwaltung ist das Programm, für das Ressourcen der Stadtregierung, der Bundesregierung und der Interamerikanischen Entwicklungsbank in Höhe von acht Milliarden Reais (ca. 3,1 Mrd. Euro) verwendet werden, als urbanes Vermächtnis der Olympischen Spiele zu sehen (ebd.).

Auch auf dem Morro da Providência wurde das Programm im Zuge der Reurbanisierung der Hafenzonen Anfang 2011 implementiert. Dort soll infolgedessen mit einem Investitionsvolumen von rund 150 Millionen Reais (ca. 58 Mio. Euro) neben der Errichtung neuer Wasser- und Abwasserleitungen sowie der Erneuerung der Kanalisation und Straßenbeleuchtung, auch der Bau einer modernen Seilbahn<sup>78</sup> den Zugang zur Favela erleichtern. Letztere wird mit drei Stationen die

---

sozioökonomischer Indikator. Derzeit beläuft sich der gesetzlich festgeschriebene Mindestlohn auf 622 Reais (ca. 240 Euro).

<sup>77</sup> Im Original: „Esses que são preservados, a gente gostaria, que não vão para 0 a 3, porque daqui a dois, três anos o prédio está degradado de novo. [...] Eles não têm como manter um apartamento no centro da cidade.“

<sup>78</sup> Seilbahnen und Lifte haben sich nach Vorbild des kolumbianischen Medellín in den letzten Jahren auch in Rio de Janeiro als beliebte Infrastrukturmaßnahme erwiesen, weshalb diese Transportmittel deutlich sichtbar in mehreren „befriedeten“ Favelas der Stadt errichtet wurden.

Gemeinde sowohl mit dem nördlich gelegenen Stadtviertel Gamboa, als auch mit dem südlich gelegenen Bahnhof *Central do Brasil* verbinden.

Da das Programm *Morar Carioca* im Fall des Morro da Providência in das Projekt *Porto Maravilha* integriert wurde, ist dort ebenfalls das Baukonsortium *Porto Novo* für die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich (Monteiro/Andrade 2012: 29). Somit ist der Morro da Providência die erste Favela Rio de Janeiros, deren urbane Erneuerung sowie Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen (wie Straßenreinigung, Müllentsorgung sowie Instandhaltung des Straßenbelags und der -beleuchtung) durch den privaten Sektor realisiert wird (Magalhães 2011). Auf die Problematiken die mit dieser Privatisierung verbunden sind wurde bereits in Kapitel 7.2.2. hingewiesen.

Darüber hinaus wird auch die grundlegende Art und Weise der Implementierung des Programms stark kritisiert. In diesem Zusammenhang bringt das *Fórum Comunitário do Porto*, ein Zusammenschluss aus lokalen Bewohner\_innen, Nichtregierungsorganisationen und Akademiker\_innen, insbesondere drei Kritikpunkte an dem Sanierungsprogramm an. Erstens stehen kaum Informationen über die intendierten Maßnahmen zur Verfügung, zweitens besteht keine Partizipationsmöglichkeiten für die betroffene Bevölkerung und drittens stellt die Implementierung des Programms einen Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften dar (*Fórum Comunitário do Porto* 2011: 14f.). Letzteres beruht darauf, dass der Morro da Providência bereits seit Interventionen im Zuge des Programms *Favela Bairro* eine „Gegend des speziellen sozialen Interesses“ (*Área de Especial Interesse Social – AEIS*) ist. Gemäß den Vorgaben des Stadtentwicklungsplans (*Plano Diretor*) ist im Fall von Bautätigkeiten innerhalb einer AEIS, der Verbleib der lokalen Bevölkerung genauso wie deren Beteiligung an den vorgesehenen Maßnahmen gesetzlich vorgeschrieben (vgl. ebd.). Indessen werden allerdings durch das Programm *Morar Carioca* 832 der rund 2.000 Wohnhäuser der Favela geräumt und abgerissen. Grund hierfür ist, dass sich die Häuser entweder in von der Stadtverwaltung deklarierten Risikogebieten (515 Häuser) oder im Weg der Entwicklungsmaßnahmen (317 Häuser) befinden<sup>79</sup> (vgl. *Comitês Populares da Copa e das Olimpíadas* 2011: 21; Monteiro/Andrade 2012: 30). Ersteres gilt etwa für das gesamte Viertel am südlichen Teil des Hügels, das als Pedra Lisa bekannt ist. Zweites insbesondere für die Häuser im Umkreis der Praça Américo Brum, da diese Platz für die zukünftige Station der Seilbahn machen müssen. Die Bauarbeiten dafür haben 2011 begonnen, weshalb viele Häuser bereits abgerissen wurden (siehe Abb. 22).

---

<sup>79</sup> Ein geotechnisches Gegengutachten hat dabei ergeben, dass die Nummer der betroffenen Häuser deutlich geringer ausfällt und die meisten Probleme mit einfachen bautechnischen Maßnahmen behebbar wären (*Comitês Populares da Copa e das Olimpíadas* 2011: 21).



Abbildungen 21 & 22: Durch das SMH markiertes und abgerissenes Wohnhaus auf dem Morro da Providência (Quelle: Balter 2011)

Obwohl zahlreiche Familien durch die Räumungen aus ihrer Lebenswelt gerissen werden, gab es keine öffentliche Diskussion und keinen Dialog mit den Betroffenen über die Maßnahmen oder potentielle Alternativen (vgl. Fórum Comunitário do Porto 2011: 40). Da die für den Abriss vorgesehenen Häuser mit Zahlen und dem Akronym des städtischen Wohnungsamts - SMH - besprüht wurden, erfuhren die Betroffenen darüber hinaus auf eine sehr fragwürdige Art von den Absichten der Stadtverwaltung (siehe Abb. 21). Während einige wenige Bewohner\_innen zusätzlich eine Einberufung des städtischen Wohnungsamts erhalten haben, wurde die große Mehrheit im Ungewissen über ihr Zukunft gelassen. Möglichkeiten für Erklärungen oder Verhandlungen mit den verantwortlichen Behörden bestehen allerdings auch für Erstere nicht (vgl. ebd.: 16). Die Betroffenen erhalten lediglich die Wahl zwischen einer finanziellen Entschädigung oder einem Platz in einem Wohnungskomplex des sozialen Wohnbauprogramms *Minha Casa Minha Vida*. Erstes beläuft sich zwischen 10.000 und 20.000 Reais (ca. 4.000 bis 8.000 Euro). Dieser Wert, der ohne Erfassung des tatsächlichen Bodenpreises festgelegt wird, ist bei weitem nicht ausreichend für den Kauf eines neuen Hauses in vergleichbarer zentralen Lage, da der Preis für andere Häuser in der Favela selbst schon zwischen 20.000 und 35.000 Reais (ca. 8.000 bis 13.000 Euro) liegt (vgl. ebd.: 40). Die von der Stadt angebotenen Häuser befinden sich bisher fast ausschließlich in Senador Camará, Cosmos oder Pedra de Guaratiba und somit weit außerhalb des Zentrums oder der wohlhabenden Vierteln der Südzone der Stadt (siehe Abb. 23).

Dies widerspricht sowohl den Aussagen der Verantwortlichen der Stadtverwaltung als auch den gesetzlichen Vorschriften (*Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro*), laut denen im Falle von Räumungen Alternativen für die Wiederansiedlung der Betroffenen innerhalb eines Radius von 500 Metern geschaffen werden müssen (vgl. ebd.: 41). Ein paar wenige Einheiten des Programms *Minha Casa Minha Vida* sollen auch im Zentrum der Stadt errichtet werden, allerdings sind davon keine für Familien mit einem Einkommen von null bis drei Mindestlöhnen vorgesehen (Mendes

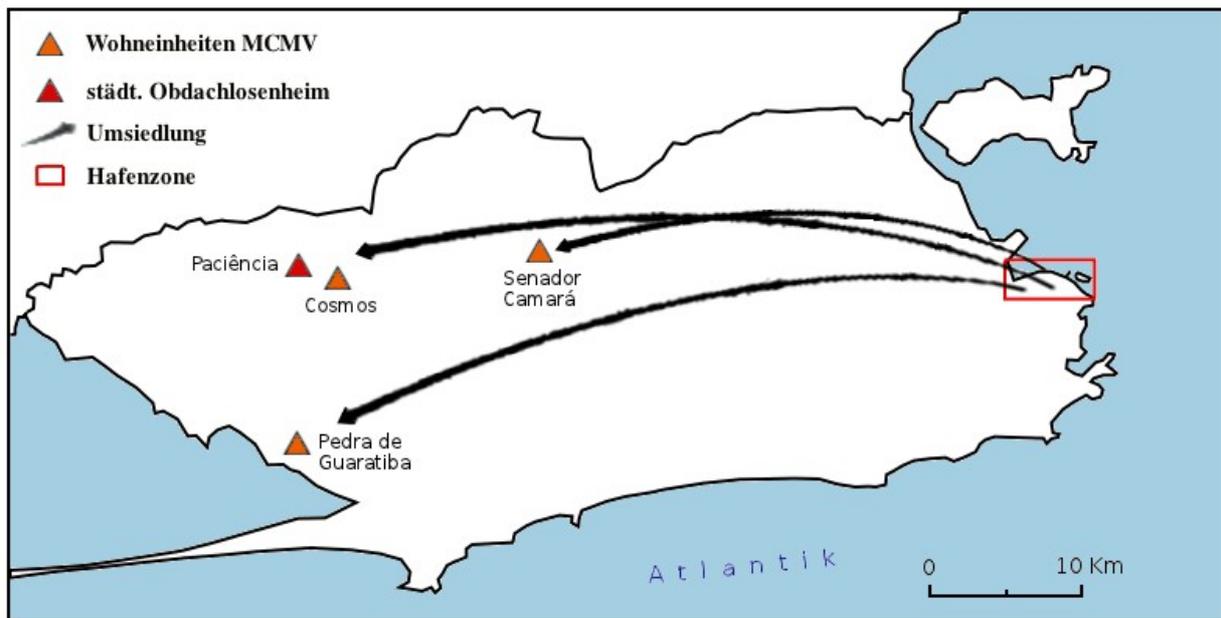


Abbildung 23: Umsiedlung von Favelabewohner\_innen und Obdachlosen der Hafenzone  
(Quelle: eigene Darstellung)

2011: 3). Für die Betroffenen des Morro da Providência sind in diesem Zusammenhang auch zwei Flächen direkt unterhalb des Hügels angedacht. Allerdings ist dieser Platz auf keinen Fall ausreichend für alle Menschen deren Häuser abgerissen werden (vgl. Interview Alex Franulovic – Berater der Geschäftsleitung der Cdurp). Obwohl bis jetzt aber schon viele Häuser durch Bagger der Stadtverwaltung demoliert wurden, ist außerdem immer noch unklar, ob und wann dort wirklich Behausungen gebaut werden. Die Betroffenen erhalten daher entweder zur Überbrückung das sogenannte *aluguel social* in Höhe von 400 Reais (ca. 150 Euro) pro Familie und Monat oder eben einen Platz in einer der Anlagen in der Peripherie. In den dort neu gebauten Wohnanlagen besteht oftmals eine schlechte (bis keine) Versorgung mit grundlegenden Gesundheits-, Sozial-, Kultur- oder Bildungseinrichtungen (vgl. Duarte 2011). Die Familien werden infolgedessen nicht nur aus ihrer sozioökonomischen Lebenswelt herausgerissen, sondern verlieren damit auch die Anbindung an notwendige urbane Infrastrukturen. Die schlechte und teure Verkehrsanbindung an die innerstädtischen Regionen, wo sich die meisten Arbeitsmöglichkeiten befinden, erschwert zusätzlich stark die Sicherung des Lebensunterhalts. Somit trägt das Programm *Morar Carioca*, das die Stadtverwaltung mit dem Slogan *Integration Instead of Removal* anpreist, im Fall des Morro da Providência massiv zu einer Verstärkung der sozialräumlichen Segregation und Polarisierung der Stadt bei.

## 8.2. Im sicheren Hafen – territoriale Kontrollstrategien in der Hafenzzone

Sicherheitsaspekte haben sich als ein „elegantes Schmiermittel bei der Durchsetzung des neoliberalen Globalisierungsprojekts erwiesen“ (Eick/Sambale/Töpfer 2007: 11) und haben in diesem Zusammenhang auch starken Einfluss auf die Produktion und Restrukturierung des urbanen Raums. Auch im Zuge des Projekts der Reurbanisierung der Hafenzzone Rio de Janeiros spielen diese Faktoren eine elementare Rolle. Dabei gilt festzuhalten, dass gerade in brasilianischen Großstädten die Frage der öffentlichen Sicherheit von zentraler Bedeutung ist. Hier dominiert, wie in vergleichbaren Städten der Semi-Peripherie, die Angst vor gewaltsamer Kriminalität weite Bereiche des gesellschaftlichen Zusammenlebens, weshalb Souza (2008) solche Städte als „Phobopolis“ bezeichnet. Die Reaktion seitens des Staates und/oder der Zivilbevölkerung drückt sich meist in vielfältigen Formen der Verteidigung, Prävention und Repression aus (vgl. ebd.).

Wie in Kapitel sechs skizziert, stellte bisher auch die Hafenzzone Rio de Janeiros einen Ort dar, welcher seitens der Mittel- und Oberschicht aufgrund seiner vorherrschenden Nutzungsaktivitäten und den spezifischen Bewohner\_innen und Benutzer\_innen, als dreckig, nutzlos und gefährlich angesehen wurde. Die Wiederaneignung dieser scheinbar verloren gegangenen Viertel und das Entgegenwirken gegen diese Phänomene bildet im Sinne der Broken-Windows-Theorie auch eine der zentralen Legitimationssäulen des Projekts *Porto Maravilha* (siehe Kapitel 7.2.3.). Dabei sind die hierfür implementierten Strategien und Konzepte im Kontext der gegenwärtigen Entwicklungsprozesse auf Ebene der Gesamtstadt zu sehen.

So werden seit dem Amtsantritt des aktuellen Bürgermeisters Eduardo Paes (2009) neue (revanchistische) Ordnungs- und Sicherheitsstrategien verfolgt, die sich an der *Zero-Tolerance-Policy* New Yorks orientieren. Seitdem wird insbesondere mit dem so genannten Ordnungsschock (*Choque de Ordem*) gegen abweichende Verhaltensweisen massiv vorgegangen, um durch die Disziplinierung der Bevölkerung ein modernes und sauberes Stadtbild zu etablieren und die städtische Ordnung herzustellen. Laut der Stadtregierung Rio de Janeiros ist die „urbane Unordnung“ „der große Katalysator für die Empfindung von öffentlicher Unsicherheit und Ursprung für die Zustände, die kriminelle Handlungen begünstigen. [...] Die Operation Ordnungsschock wurde mit dem Ziel gegründet der urbanen Unordnung ein Ende zu bereiten, kleine Delikte bereits im Keim zu bekämpfen und entscheidend zur Verbesserung der Lebensqualität in unserer Stadt beizutragen“<sup>80</sup> (Prefeitura Rio de Janeiro o.J.). Zuständig sind vor allem das hierfür eingerichtete Sekretariat der öffentlichen Ordnung (*Secretaria de Ordem Pública*)

---

<sup>80</sup> Im Original: „A desordem urbana é o grande catalisador da sensação de insegurança pública e a geradora das condições propiciadoras à prática de crimes, de forma geral. [...] Com o objetivo de pôr um fim à desordem urbana, combater os pequenos delitos nos principais corredores, contribuir decisivamente para a melhoria da qualidade de vida em nossa Cidade, foi criada a Operação Choque de Ordem.“

sowie die unter César Maia gegründeten städtischen Ordnungshüter (*Guarda Municipal*)<sup>81</sup>, welche nun seit 2009 zahlreiche Irregularitäten wie Falschparken, öffentliches Urinieren oder Fußballspielen am Strand außerhalb der ausgewiesenen Zonen rigoros ahnden. Darüber hinaus richten sich die Maßnahmen aber insbesondere gegen die marginalisierte Bevölkerung, indem informelle Arbeiter\_innen und die obdachlose Bevölkerung systematisch aus der Innenstadt und den wohlhabenden Stadtvierteln vertrieben werden. Dazu werden in diesen Vierteln ambulante Händler\_innen verfolgt und deren Waren konfisziert, Obdachlose und Straßenkinder vertrieben oder in Heime in der Peripherie gebracht sowie zahlreiche Besetzungen und nicht lizenzierte Behausungen geräumt und abgerissen. Somit gleicht die Disziplinierung und Säuberung der Stadt durch den *Choque de Ordem* insbesondere einer ethnischen Säuberung des Zentrums von der marginalisierten Bevölkerung, die nicht dem Stadtbild einer modernen Metropole entspricht (Souza/Ramos/Moreira 2009).



Abbildung 24: *Sem tetos* vor einem soeben gewaltsam durch die Militärpolizei geräumten Gebäude im Zentrum Rio de Janeiros (Quelle: Sebastian Hilf)

<sup>81</sup> Darüber hinaus werden im Zuge dessen weitere staatliche Institutionen, wie die Zivil- und Militärpolizei, das kommunale Wohnungsamt oder die städtische Müllabfuhr (Comlurb) eingesetzt.

Eine weitere neue (bundesstaatliche) Sicherheitsstrategie bilden die sogenannten befriedenden Polizeieinheiten (*Unidades Polícias Pacificadoras – UPPs*), mit denen seit 2008 erstmals in der Geschichte Rio de Janeiros die vormals von Drogengangs kontrollierten Favelas langfristig besetzt werden. Bisher wurden allerdings ausschließlich Favelas in unmittelbarer Nähe zu Vierteln der Mittel- und Oberschicht sowie bedeutenden Verkehrsachsen „befriedet“. Diese geographische Verteilung verdeutlicht, dass die Maßnahmen vorrangig auf die Sicherheitsbedürfnisse der sozioökonomisch privilegierten Bevölkerungsteile ausgerichtet sind. Die Folge ist eine umfangreiche Aufwertung der jeweiligen Favelas und deren angrenzenden Stadtviertel. Insbesondere in den Marginalvierteln mit den privilegierten Lagen an den Hügeln der wohlhabenden Südzone der Stadt, setzen mit der auf die „Befriedung“ folgenden Immobilienspekulation Gentrifizierungsprozesse sowie eine deutliche Steigerung der Lebenskosten ein (vgl. Carvalho 2010). Viele Bewohner\_innen werden infolgedessen genauso wie zuvor der bewaffnete Drogenhandel in periphere Regionen der Stadt verdrängt. Hierbei wird deutlich, dass diese Strategien und Maßnahmen vorrangig auf die Bedürfnisse der kapitalkräftigen Bevölkerungsteile der Stadt ausgerichtet sind und dazu dienen die Attraktivität der betroffenen Stadtviertel sowie der Gesamtstadt zu steigern. Carvalho (2010) bezeichnet daher die Besetzung der Marginalviertel durch den brasilianischen Staat als „einen konkreten Ausdruck der kapitalistischen Produktion der urbanen Ungleichheiten Brasiliens.“<sup>82</sup> Folglich kann davon ausgegangen werden, dass auf diese Weise die sozialen Ungleichheiten sowie die sozialräumliche Segregation Rio de Janeiros weiter verstärkt werden.

Diese Sicherheits- und Ordnungsstrategien sind auch für die Transformation der Hafenzone in ein „Zentrum für Tourismus und unternehmerische Investitionen“ (Prefeitura Rio de Janeiro 2009) essentiell. So bilden auch die befriedenden Polizeieinheiten (UPP) einen elementaren Bestandteil des Projekts, da eine vom Drogenhandel kontrollierte Favela mitten im „wunderbaren Hafen“ undenkbar wäre. Deshalb wurde im April 2010 auf dem Morro da Providência die insgesamt siebte UPP Rio de Janeiros installiert. Ausschlaggebend war wohl das World Urban Forum, da die Favela am ersten Tag der internationalen Konferenz, welche Ende März 2010 in der Hafenzone stattfand, durch Spezialeinheiten der Polizei (BOPE) gestürmt wurde. Seitdem kontrollieren 1.300 Polizist\_innen die Favela und die angrenzenden Straßenzüge und sorgen somit für Sicherheit und die „sichere“ Umsetzung der Baumaßnahmen in der Siedlung. Dabei gilt es zu erwähnen, dass staatliche Baumaßnahmen unter der Obhut von bewaffneten Sicherheitskräften in dieser speziellen Favela aufgrund traumatischer Erfahrungen durchaus skeptisch betrachtet werden (vgl. Tardáguila

---

<sup>82</sup> Im Original: „...uma expressão concreta da produção capitalista das desigualdades urbanas do Brasil.“

2012).<sup>83</sup> Darüber hinaus garantieren diese Polizeieinheiten aber vor allem auch die reibungslose Realisierung der gesamten städtebaulichen Interventionen in der Hafenzzone und die Sicherheit im zukünftigen *Porto Maravilha*.

Diese soll auch durch eine massive Aufstockung der Sicherheitskräfte in der Hafenzzone gewährleistet werden. So patrouillieren in Zukunft 40 statt der gegenwärtig sechs Ordnungshüter (*Guarda Municipal*) durch die Straßen der Gegend (Bastos 2012). Zusätzlich wurde die Zentrale der ersten Inspektion der *Guarda Municipal* (*1ª Inspecção da GM-Rio*) mit rund 350 Einsatzkräften in die Region verlegt (ebd.). Dies soll den Grundstein für die neue Einheit der öffentlichen Sicherheit (*Unidade de Ordem Pública – UOP*) legen, welche zukünftig die Hafenzzone überwachen soll und voraussichtlich innerhalb des *Porto Olímpicos* eingerichtet wird (ebd.).

Zudem stellt die umfangreiche Überwachung des öffentlichen Raums durch Videokameras eine weitere neue Kontrollstrategie dar, die im Zuge des Projekts *Porto Maravilha* zum Einsatz kommt. Insgesamt werden durch das Baukonsortium *Porto Novo* rund 50 Kameras an strategischen Orten der Hafenzzone installiert, womit diese zu einer der am stärksten überwachten Regionen Rio de Janeiro wird (Nascimento 2012). Kontrolliert werden die Kameras durch Angestellte des Konsortiums, welche die Bilder hauptsächlich hinsichtlich verkehrstechnischer Aspekte auswerten. Allerdings werden die hochauflösenden Aufnahmen auch mit dem Sekretariat für Öffentliche Sicherheit geteilt und stehen zusätzlich der *Guarda Municipal*, der *Polícia Militar* und *Polícia Civil* zur Verfügung (ebd.). Somit ist diese sicherheitspolitische Maßnahme auch ein Beispiel wie die Kontrolle urbaner Räume im Zuge postfordistischer Stadtpolitik zunehmend durch private Akteur\_innen realisiert wird.

Die Konsequenz solcher Ordnungs- und Sicherheitsmaßnahmen ist, wie in Kapitel 3.2.4. skizziert, oftmals die Verdrängung und Kriminalisierung der Personen, „die aus der neoliberalen Verwertungslogik herausfallen“ (Schmincke 2009). Anhand folgender Beispiele wird deutlich, dass sich die neuen sicherheitspolitischen Maßnahmen auch in Rio de Janeiro primär gegen die marginalisierte Bevölkerung richten.

So wurden bereits weite Teile der Hafenzzone im Zuge des Ordnungsschocks „gesäubert“ und „geordnet“. Die Aktionen der kommunalen Behörden richten sich dabei zum einen besonders gegen die zahlreichen Besetzungen, die in den etlichen, teils jahrzehntlang leerstehenden Gebäuden der

---

<sup>83</sup> Im Jahr 2008 haben Soldaten, die Baumaßnahmen des bundesstaatlichen Programms *Cimento Social* überwachten, drei Jugendliche entführt und gegen Kopfgeld an eine Drogenfraktion ausgeliefert, die in Rivalität zu der damals den Morro da Providência kontrollierenden Drogenfraktion stand. Die Soldaten behaupteten die Jugendlichen wären Anhänger der Drogenfraktion des Morro da Providência, woraufhin sie von den anderen gefoltert und umgebracht wurden (vgl. Tardáguila 2010). Die Bauarbeiten und die Beschützung dieser durch das Militär wurden damals auf Initiative des evangelikalen Senators Marcello Crivella arrangiert. Dieser steht auch hinter dem aktuellen Projekt des sozialen Wohnbaus in der Favela.

Hafenzone entstanden sind. Bisher wurden diese Besetzungen seitens der staatlichen Behörden lange Zeit kaum beachtet, was sich nun im Zuge der Reurbanisierung der Region jedoch stark geändert hat. Diesen Wandel beschreibt die Aktivistin der Obdachlosenbewegung (*sem tetos*) folgendermaßen: „Früher hatten wir nicht diese Schwierigkeiten. Die Polizei haben kaum Anstalten gemacht um uns aus dem Gebäude zu räumen. [...] Das Problem ist nun, dass wir uns im Aufschwung von 2014 und der Olympiade befinden und sie hier im Zentrum ein Disneyland für Touristen konstruieren wollten“<sup>84</sup> (Interview Ângela de Moraes). In diesem Zusammenhang wurden mittlerweile zahlreiche illegale oder irreguläre Behausungen und Besetzungen der Region geräumt. Betroffen davon sind sowohl die organisierten Besetzungen der *sem-teto*-Bewegung, wie die *Zumbi dos Palmares* und das *Casarão Azul*<sup>85</sup>, als auch die zahlreichen unorganisierten Besetzungen, welche sich insbesondere in der Rua do Livramento und der Rua da Gamboa nördlich des Morro da Providência befanden (siehe Abb. 25).

Zusätzlich wurde verstärkt gegen die obdachlose Bevölkerung und informelle Händler\_innen (*camelôs*) vorgegangen. Letztere werden dabei vor allem von den viel frequentierten Transportknotenpunkten (und daher beliebten Verkaufsorten) wie dem regionalen Bahnhof (*Central do Brasil*) und dem überregionalen Busterminal (*Rodoviária Novo Rio*) vertrieben. Der Fall des als *Camelodromo* bekannten und abgebrannten Verkaufsort zahlreicher ambulanter Händler\_innen, direkt neben dem Bahnhof *Central do Brasil*, lässt vermuten, dass hierbei zum Teil sehr fragwürdige Methoden angewandt wurden.<sup>86</sup> So wurden auch die Händler\_innen, die nicht von dem Feuer betroffen waren, von ihren Standorten vertrieben, wobei bereits am darauf folgenden Tag Pläne für einen Ausbau des Busterminals präsentiert wurden. Letztendlich wird auf der frei gewordenen Fläche des *Camelódromos* nun eine Station der neuen Seilbahn des Morro da Providência errichtet (siehe Kapitel 8.2.2.). Aber auch für die Händler\_innen wurde ein neues Gebäude in unmittelbarer Nähe des alten Standorts gebaut. Dafür müssen diese sich allerdings

---

<sup>84</sup> Im Original: „Um tempo atrás não tivemos essas dificuldades, a polícia fez muita pouca coisa para tirar a gente do prédio. [...] O que acontece é que estamos na conjuntura de 2014 e das Olimpíadas e eles querem construir uma „Gringolândia“ aqui no centro da cidade.“

<sup>85</sup> Die anderen Besetzungen sind akut räumungsbedroht. Insbesondere die *Quilombo das Guerreras* ist durch ihr Lage im zukünftigen *Porto Olímpico* davon betroffen. Aber auch die *Machado do Assis* wird wohl langfristig geräumt werden. Bisher ist nur der Verbleib der *Chiquinha Gonzaga*, die sich in der deklarierten Zone für sozialen Wohnbau befindet, gesichert. Die Umsetzung des bereits von der Stadt bewilligten *Projeto Gamboa*, welches Platz für rund 150 Familien der *sem tetos* bieten soll, ist aufgrund der mittlerweile exklusive Lage des Standorts längst wieder unklar.

<sup>86</sup> In dem dichten Netz aus Hütten und Ständen, in denen über 500 Händler\_innen ihr Waren anboten, brach im April 2010 ein Feuer aus. Obwohl die Hauptfeuerwache Rio de Janeiro keine 500 Meter vom *Camelódromo* entfernt ist, brauchten die Löschkräfte rund ein Stunde um vor Ort zu sein. Darüber hinaus verzögerte die Suche nach geeigneten Hydranten und zu geringer Wasserdruck die Löscharbeiten um eine weitere Stunde (Brito 2010). Bis zu diesem Zeitpunkt war bereits ein Großteil der Hütten samt der Waren in Flammen aufgegangen. Da die konkrete Brandursache bis heute ungewiss ist, sind Mutmaßungen darüber rein spekulativ. Jedoch erinnert der Vorfall stark an die Brandstiftungen in Favelas in den wohlhabenderen Stadtvierteln, um diese somit zu beseitigen, wie es in Rio de Janeiro in den 1960er Jahren während der Regierung von Carlos Lacerda der Fall war.

registrieren und deutlich höhere Mieten zahlen (vgl. Goulart 2012). Viele der Händler\_innen bieten daher seitdem ihre Waren auf der Straße an, wo sie regelmäßig konfisziert werden, was auch schon zu gewaltsamen Auseinandersetzungen mit der *Riot*-Einheit der *Guarda Municipal* geführt hat (ebd.).

Die obdachlose Bevölkerung wurde vor allem von ihren bevorzugten Schlaf- und Rückzugsorten vertrieben, wie beispielsweise dem *Jardim Suspenso do Valongo* am westlichen Rand des Morro da Conceição. „Das ist ein sehr schöner Park. Allerdings wurde er durch die obdachlose Bevölkerung genutzt und folglich von ihnen eingenommen [...] Aber jetzt wird auch er wieder hergerichtet“<sup>87</sup> (Interview Alex Franulovic – Berater der Geschäftsleitung der Cdurp). Aber auch in der Umgebung der beiden oben genannten Verkehrsknotenpunkte wurde ebenfalls gegen Obdachlose vorgegangen. Dabei wurden sie im Zuge von Operationen des Ordnungsschocks aufgegriffen und in ein rund 55 Kilometer entferntes städtisches Heim in Paciência gebracht (Prefeitura Rio de Janeiro 2010b; siehe Abb. 23). In diesen Heimen herrschen zum Teil miserable Bedingungen, weshalb viele der Obdachlosen wieder zurück auf die Straße flüchten. „Um zu versuchen dieses rein und raus zu verhindern, will die Stadtverwaltung die Heime angenehmer gestalten. Und die Straßen ungemütlicher: Die städtische Müllabfuhr füllt die Bereiche unter den Brücken mit Schutt, damit diese nicht mehr als Schlafplatz dienen“<sup>88</sup> (Secretaria Municipal de Assistência Social 2012). Dies weist darauf hin, dass die Säuberungskampagnen des Ordnungsschocks insbesondere der Verdrängung bestimmter (störender) Bevölkerungsgruppen aus den zentralen Stadtvierteln dient.

### **8.3. Aufwertungsdynamiken und die (leisen) Stimmen des Widerstands**

Investitionen in die grundlegende Infrastruktur der Viertel der Hafenzone sind durch die jahrzehntelange Vernachlässigung der Region dringend notwendig. „Die letzte große öffentliche Bautätigkeit wurde mit der Antônio Raposo Tavares Schule 1964 realisiert, im Juni '64, da das alte José Bonifácio Kolleg am zerfallen war und schließen musste“<sup>89</sup> (Interview Carlos Machado – Präsident des *Blocos Filhos de Gandhi*). Seitdem ist bis auf kleinere Maßnahmen und viele Diskussionen über eine potentielle Reurbanisierung nicht viel passiert. Daher benötigen speziell die maroden Leitungsnetze (Wasser, Strom, Gas und Telekommunikation) eine dringende Erneuerung. Gleiches gilt für die alte Kanalisation, die noch aus der Zeit des Hafenausbaus Anfang des 20. Jahrhunderts stammt, was dazu führt, dass viele Straßen der Hafenzone bei jedem stärkeren

---

<sup>87</sup> Im Original: „É um jardim muito bonito, só que ele acabou sendo utilizado pela população de rua e aí foi tomado pela população de rua. [...] Mas também já está sendo formado.“

<sup>88</sup> Im Original: „Para tentar evitar o entra-e-sai, a prefeitura quer tornar as unidades mais atraentes. E as ruas, menos: a Comlurb está enchendo as áreas debaixo de viadutos com entulho para que elas não sirvam mais como dormitório.“

<sup>89</sup> Im Original: „A última grande obra pública realizada aqui, foi inaugurada em 1964, em junho de '64, e foi a Escola Antônio Raposo Tavares, porque o Colégio José Bonifácio estava caindo as pedações e tinha que fechar.“

Regenereignis sofort überschwemmt sind. Insofern sind städtebauliche Verbesserungsmaßnahmen auch von der lokalen Bevölkerung erwünscht. „Ja wir sind für die Reurbanisierung, aber wir wollen, dass wir von der Kommunalverwaltung gehört werden“<sup>90</sup> (ebd.). Aufgrund des Mangels an öffentlichen Bildungseinrichtungen haben beispielsweise Bewohner\_innen den Wunsch geäußert, dass im Zuge des Projekts *Porto Maravilha* eine technische Schule und/oder eine Universität in der alten Getreidemühle (*Moinho Fluminense*) in Gamboa entstehen soll (ebd.). Der neoklassische (eklektizistische) Bau ist allerdings laut Stadtregerung „ideal für ein Shopping Center“<sup>91</sup> (Interview Alex Franulovic – Berater der Geschäftsleitung der Cdurp). Die Verhandlungen mit interessierten Investor\_innen laufen bereits (vgl. Cdurp 2011d). Dies zeigt wiederum, dass die Projekte des *Porto Maravilha* nicht die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung berücksichtigen, sondern hierbei primär ökonomische Verwertungsinteressen im Vordergrund stehen.

Letzteres trifft vor allem auch auf die Projekte zu, die auf den neuen Entwicklungsflächen mit veränderter Bauhöhe geplant sind. Die Leuchtturmprojekte, der *Porto Olímpico* und die zahlreichen weiteren hochwertigen Projekte, die hier geplant sind, werden für eine zahlungskräftige Zielgruppe errichtet (siehe Abb. 25). Auch die Vermutung, dass dort vorrangig Bürokomplexe entstehen werden, zeichnet sich jetzt schon ab, da der Großteil von den bisher etwa 70 genehmigten Projekten kommerziell sind (vgl. Freire 2012). Wohnhäuser sind in größerer Dimension bislang nur im *Porto Olímpico* geplant. Wohnraum für die einkommensschwache Bevölkerung soll auf diesen Flächen aber sowieso nicht geschaffen werden. „In der Region der CEPACs kann kein sozialer Wohnraum entstehen. Diese Bereiche sind für Unternehmer und die obere Mittelschicht vorgesehen“<sup>92</sup> (Interview Sonia Martins – Koordinatorin des Programms *Novas Alternativas*).

Aber auch in den baulich geschützten Vierteln, die Wohnorte einer vorwiegend gering verdienenden Bevölkerung darstellen, soll kaum Platz für einkommensschwache Personen realisiert werden. Darüber hinaus wird es im Zuge der sogenannten Revitalisierung auch in diesen Vierteln zu starken Aufwertungsdynamiken kommen. Mietsteigerungen von bis zu 100 % (vgl. Freire 2012) kündigen jetzt schon umfangreiche Gentrifizierungsprozesse an. Speziell die Orte, die eine attraktive historische Bausubstanz aufweisen, wie der Morro da Conceição oder die Umgebungen des Largo de São Francisco da Prainha und der Praça da Harmonia, dürften hiervon besonders betroffen sein. „Dort gibt es schon diesen kulturellen Flair. Diese Stadtteile müssen nur noch mehr für den Tourismus entwickelt und die großen Häuser genutzt werden, um sie in Pensionen und Bars zu transformieren. Es gibt bereits einige Orte, die in Bars und Restaurants umgewandelt wurden“<sup>93</sup>

<sup>90</sup> Im Original: „Nós estamos a favor da reurbanização, sim. Mas queremos ser ouvidos pelas autoridades locais.“

<sup>91</sup> Im Original: „...é ideal para um shopping.“

<sup>92</sup> Im Original: „Não dá para fazer habitação social no lugar dos CEPACs. Lá é para empresários, para a classe média alta.“

<sup>93</sup> Im Original: „Já tem essa cara cultural aqui, só tem que desenvolver mais para o turismo. Aproveitar os casarões

(Interview Alex Franulovic – Berater der Geschäftsleitung der Cdurp). Eine dieser typischen Vorboten von einsetzenden Gentrifizierungsprozessen ist beispielsweise die Bar „Imaculada“ am Fuß des Morro da Conceição, die sich selbst als „Repräsentantin des Bugs des neuen Umbruchs der Hafenzzone“<sup>94</sup> (Bar Imaculada 2012) beschreibt und sich sowohl äußerlich als auch preislich deutlich von den gewöhnlichen Bars der Gegend abhebt.



Abbildungen 25: Aufwertung und Verdrängung in der Hafenzzone von Rio de Janeiro (Quelle: eigen Darstellung; Kartengrundlage OpenStreetMap; Karten Design Stamen)

„Wer hier wohnt und weniger als drei Mindestlöhne verdient, wird es sich nicht mehr leisten können Miete zu zahlen“ (Interview Mestre Graúna – lokale Führungspersonlichkeit der Hafenzzone). Da über 50 % der Bewohner\_innen der drei Stadtviertel zur Miete wohnen und 72 % maximal drei Mindestlöhne verdienen (vgl. Lobo 2011), werden viele davon betroffen sein. Aber auch Eigentümer\_innen von (kleinen) Häusern sind vor diesen Prozessen nicht geschützt, da mit der Wertsteigerung der Immobilien auch die Grundsteuer (IPTU) steigt (ebd.). Deshalb werden von Vertreter\_innen der lokalen Bevölkerung regulierende Maßnahmen gefordert, wie beispielsweise das Fixieren der Grundsteuern von gering verdienenden Hauseigentümer\_innen auf dem heutigen Niveau. Bisher wurde allerdings seitens der Stadtverwaltung noch nichts unternommen, was den Verbleib der heutigen Bevölkerung in der Hafenzzone garantieren würde. Durch Aktionen wie die

<sup>94</sup> Im Original: „Representante de proa da novo reviravolta da Zona Portuária.“

Räumung und den Abriss zahlreicher Häuser und die Umsiedlung der Bewohner\_innen in weit entfernte Stadtviertel unterstützt sie sogar selbst aktiv die Verschärfung der Segregationsprozesse. Diese Maßnahmen stehen diametral der blumigen Rhetorik der Verantwortlichen der Stadtregierung gegenüber. Demnach ist es ein „Mythos“, dass die Reurbanisierungsmaßnahmen lokale Bewohner\_innen vertreiben würden (Cdurp 2011b: 6). Darüber hinaus versichert der Bürgermeister im Hinblick auf mögliche Räumungen: „Die einzige Sache, die nicht geschehen wird ist, dass die Stadtregierung Gewalt anwendet“<sup>95</sup> (Coelho 2012). Der Abriss von unzähligen Häusern in Rios Favelas wird stets mit dem Verweis auf die schweren Folgen der Hangrutschungen von 2010 begründet, die rund 150 Menschen das Leben kosteten. „Wir werden es nicht akzeptieren, dass der Bürgermeister bei jedem Regen nicht schlafen kann, weil er denkt, dass irgendwer durch Erdrutsche sterben könnte“<sup>96</sup> (O Globo 2010, zit. nach Magalhães 2012: 51). Und so benutzt die Stadtverwaltung aus Rücksicht auf den ruhigen Schlaf des Bürgermeisters dann doch Gewalt und realisiert die Räumungen, wie im Falle des Morro da Providência, durch die Unterstützung von bewaffneten Sicherheitskräften der UPP (vgl. Comissão de Comunicação da Rede contra Violência 2011).

Die schwerwiegenden Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung haben auch Proteste und Kritik ausgelöst. Allerdings werden diese kaum in den Massenmedien oder Veröffentlichungen der Stadtregierung berücksichtigt, womit sie von der Öffentlichkeit nur zu einem geringen Maße wahrgenommen werden. Zusätzlich war speziell die Anfangsphase des Projekts, in der auch die Feldarbeit dieser Diplomarbeit durchgeführt wurde, durch eine geringe Mobilisierung der lokalen Bevölkerung geprägt. Ein Grund der hierfür angeführt wird ist, dass eine potentielle Reurbanisierung der Hafenzonen bereits seit Jahren diskutiert wird, bisher aber die Pläne nie umgesetzt wurden.

„Viele Leute glauben nicht daran, dass diese Bauarbeiten geschehen werden. Wir warten schon seit 30 Jahren darauf. [...] Es gibt Einige die wie paralyisiert darauf hoffen, dass es [die Reurbanisierung] bald geschieht, dass dies ihr Leben verändern wird. Es gibt Andere, die gehemmt sind und wissen, dass sie was machen müssen, aber wissen nicht was. [...] Die Leute haben nicht die Angewohnheit zu kämpfen. Sie erkennen nicht die negativen Dinge, die danach kommen und wenn sie es realisieren ist es schon zu spät“<sup>97</sup> (Interview Carlos Machado – Präsident des Blocos *Filhos de Gandhi*).

---

<sup>95</sup> Im Original: „A única coisa que não vai acontecer é a prefeitura usar a força.“

<sup>96</sup> Im Original: „Não vamos admitir que, a qualquer chuva, o prefeito não consegue dormir achando que pode alguém morrer em deslizamentos.“

<sup>97</sup> Im Original: „Muita gente não acredita que vão acontecer essas obras. Nós estamos esperando isso há 30 anos. [...] Existem alguns que estão estarecidos. Tomara que venha logo, que vai mudar a vida deles. Tem outros que estão estarecidos. Sabem que tem que fazer alguma coisa, mas não sabem o que fazer. [...] As pessoas não têm o costume de militância como lutar. Não conseguem enxergar as coisas ruins que vem depois. E aí quando conseguem enxergar, já estão sendo atropeladas.“

Aber auch die Kritik, die hinsichtlich des Projekts geäußert wurde, waren sehr „isolierte Diskurse“ von unterschiedlichen Interessensgruppen (Interview Ângela de Moraes – Aktivistin der *sem tetos*). Das Spektrum reicht von den *sem tetos*, der anarchistischen Besetzung *Flor do Asfalto* und den Bewohner\_innen des Morro da Providência, über Angehörige des *Quilombos Pedra do Sal* und lokalen Sambablocos, bis hin zu den Bewohner\_innen des Morro da Conceição, die eher der Mittelschicht zuzuordnen sind. Hinzu kommen eine Reihe von Organisationen und Individuen wie Nichtregierungsorganisationen, soziale Bewegungen, Akademiker\_innen oder Mitglieder des Stadtrats, die ebenfalls kritisch an der Diskussion um die Reurbanisierung der Hafenzonen teilnehmen. Im Hinblick auf ein gemeinsames Auftreten erweist sich allerdings die gesplante Bewegungslandschaft Rio de Janeiros als problematisch:

„Es gibt starken Protest gegen den Porto Maravilha, stark ist relativ. Jedoch sind die Bewegungen hier in Rio de Janeiro untereinander zerstritten. [...] Diese Bewegungen haben kein Interesse daran sich zusammenzuschließen, um einen fundierten Protest gegen den Porto Maravilha zu artikulieren“<sup>98</sup> (Interview Rossana Tavares – Koordinatorin der FASE).



Abbildung 26: Revitalisieren? Für wen? Exklusion! (Quelle: Sebastian Hilf)

Der Beginn der städtebaulichen Interventionen des Projekts führte jedoch zu einer stärkeren Mobilisierung vieler Betroffener sowie Anfang 2011 zu einem Zusammenschluss unterschiedlichster widerständiger Gruppierungen im *Fórum Comunitário do Porto*. Dieses trifft sich seitdem regelmäßig, um die Probleme, alternative Lösungsvorschläge und Protestformen zu

<sup>98</sup> Im Original: „Existe uma articulação forte de enfrentamento, forte relativamente, ao Porto Maravilha. Mas o fato é dos movimentos aqui no Rio de Janeiro estarem desarticulados entre si. [...] Só que eles dificilmente conseguem se falar. Esses movimentos não se interessam de se juntar para fazer um enfrentamento mais articulado ao Porto Maravilha.”

diskutieren. „Die Idee ist nicht die sogenannte Revitalisierung in Frage zu stellen. Ich glaube nicht daran, dass es was bringt frontal anzugreifen, so werden wir nichts erreichen. [...] Meine Absicht ist das Recht derjenigen zu schützen, die hier wohnen“<sup>99</sup> (Interview Carlos Machado – Präsident des Blocos *Filhos de Gandhi*). In diesem Zusammenhang wurde auch der „Bericht über Rechtsbrüche und Forderungen“ (Relatório de Violações de Direitos e Reivindicações) erstellt, welcher im Juni 2011 der Generalbundesanwaltschaft (*Ministério Público Federal*) überreicht wurde. In dem Dokument werden vor allem eine Reihe von Rechtsverstößen durch die Stadtregierung sowie das mangelnde politische Interesse hinsichtlich der Lösung der Konflikte mit der lokalen Bevölkerung angeklagt. Deutliche Veränderungen wurden bisher dadurch nicht erreicht. Allerdings konnten in Kooperation mit Künstler\_innen ein paar Häuser des Morro da Providência vor dem Abriss bewahrt werden. Zusätzlich hat die Pflichtverteidigung (*Defensoria Pública*) mehrere Klagen beim Gerichtshof des Bundesstaates Rio de Janeiro eingereicht, welche die Akteneinsicht sowie die sofortige Einstellung der Markierung der Häuser und der Abrissarbeiten fordern (vgl. Mendes 2011: 7).

Ob diese Maßnahmen die negativsten Auswirkungen verhindern können bleibt offen. Das Projekt aufhalten werden sie sicherlich nicht. Dies ist auch nicht das Ziel, schließlich haben die Bewohner\_innen der Hafenzonen jahrzehntelang für städtebauliche Verbesserungen gekämpft. „Es ist nicht so, dass wir gegen die Reurbanisierung – die sie Revitalisierung nennen – wären. Wir sind gegen die Art und Weise wie dies gemacht wird“<sup>100</sup> (Interview Carlos Machado – Präsident des Blocos *Filhos de Gandhi*). Aufgrund dieser Art und Weise ist anzunehmen, dass ein Großteil der heutigen Bevölkerung der Region nichts von den Verbesserungen der Infrastruktur und den neuen Projekten haben wird, weil sie entweder direkt durch die Räumung und Umsiedlung oder indirekt durch die Aufwertung und Immobilienspekulation in peripherere Stadträume verdrängt werden.

---

<sup>99</sup> Im Original: „A ideia não é discutir a chamada revitalização. Eu acredito, que não adianta bater de frente, não vamos conseguir nada [...] A minha ideia é preservar os direitos daqueles que aqui estão.“

<sup>100</sup> Im Original: „Porque não é que a gente seja contra a reurbanização, que eles chamam de revitalização. Nós somos contra a forma como está sendo feito.“

## 9. Schlussbetrachtungen

Innerstädtische Räume erfahren in den letzten Jahrzehnten, infolge von räumlichen und ökonomischen Restrukturierungsprozessen, einen umfangreichen Bedeutungswandel. Vor diesem Hintergrund ermöglichen umfangreiche Erneuerungs- und Sanierungsprojekte vielerorts eine erneute Inwertsetzung der oftmals vernachlässigten Orte. Mit dem Projekt *Porto Maravilha* folgt auch Rio de Janeiro dem globalen Trend der Stadterneuerung. Bei der Analyse dieser Prozesse sowie den zugrunde liegenden treibenden Faktoren, hat sich das auf regulationstheoretischen Annahmen basierende Konzept der unternehmerischen Stadt als nützlich erwiesen, um den Blick für politökonomische Strukturen und Prozesse zu schärfen, die sich auch auf den Raum auswirken. Zentral war hierbei die Frage nach den veränderten sozialen, politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und deren Wirkmächtigkeit auf lokaler Ebene. In den Städten wurden in diesem Kontext, besonders in den letzten 20 Jahren, die Funktionen und Aufgabenbereiche neu verteilt. „Hintergrund hierfür sind ökonomische Veränderungen als auch veränderte Argumentationsmuster“ (Heeg 2001: 41), infolgedessen Städte zunehmend wie profitorientierte Unternehmen geführt werden.

Auch die Stadtregierung von Rio de Janeiro verfolgt bereits seit rund 20 Jahren stadtpolitische Strategien, die sich an unternehmerischen Denk- und Handlungsweisen orientieren, was sich auch in der Umsetzung des Projekts *Porto Maravilha* widerspiegelt. So konnte mit dieser Arbeit gezeigt werden, dass diverse Strategien einer unternehmerischen Stadtpolitik im Zuge der Projektrealisierung implementiert werden. Dabei kommt es in Form der größten *Public Private Partnership* Brasiliens, zur starken Hereinnahme des privaten Sektors, während kaum Beteiligungsmöglichkeiten für die (lokale) Bevölkerung bestehen. Begleitet wird dies durch umfangreiche Privatisierungen grundlegender kommunaler Dienstleistungen und öffentlicher Grundstücke. Neue Stadtmarketing- sowie Sicherheits- und Ordnungsstrategien sollen darüber hinaus die Formierung einer kontrollierten Konsum- und Erlebniswelt im „wunderbaren Hafen“ ermöglichen. Hierfür wurden mit diversen Steuerbegünstigungen und der Änderung des Stadtentwicklungsplans (*Plano Diretor*) Anreize für private Investor\_innen geschaffen, die ein investitionsfreundliches Ambiente forcieren. Dabei kann insbesondere die Vorfinanzierung des Projekts mittels staatlicher Ressourcen als öffentliche Anschubfinanzierung und starke Risikominimierung für den privaten Sektor gewertet werden. Bei der genaueren Analyse dieses Finanzierungsmodells wird auch deutlich, dass nur eine enorme Wertsteigerung der Region die Realisierung des Projekts sowie die Rückerstattung der Investitionen in Milliardenhöhe ermöglicht. Es ist wohl anzunehmen, dass die Reurbanisierung sich positiv für den „Wirtschaftsstandort“ Rio de Janeiro auswirken wird und die Stadt im Zuge dessen im globalen Kontext an Bedeutung gewinnen

wird. Allerdings ist die Kehrseite solcher Aufwertungsprozesse meist umfangreiche Verdrängungseffekte. Kapitalistische Bauspekulation und deutliche Mietpreissteigerungen kündigen jetzt schon an, dass viele der heutigen Bewohner\_innen der Hafenzzone, die über Jahrhunderte als Wohn- und Lebensraum der vom ökonomischen Reichtum ausgeschlossenen Bevölkerung fungierte, langfristig aus ihren Lebensräumen vertrieben werden. Bisher wurden seitens der Stadtregierung keinerlei Maßnahmen getätigt, die den Verbleib der gegenwärtigen Bevölkerung garantieren. So ist weder eine Regulierung der Mietpreise und Grundsteuern auf einem niedrigen Niveau noch die wirkliche Schaffung von Wohnraum für geringverdienende Bevölkerungsgruppen vorgesehen. Vielmehr fördert die Stadtregierung sogar durch Zwangsräumungen, Enteignungen und Umsiedlungen die Verstärkung der sozialräumlichen Fragmentierung der Stadt. Dabei sind diese Maßnahmen sowie das gesamte Projekt *Porto Maravilha* im Kontext der urbanen Restrukturierung Rio de Janeiros zu sehen, welche die Stadt im Vorfeld der sportlichen Großereignisse erfährt. Um der Illusion der „*cidade maravilhosa*“ zu entsprechen, wird die Stadt mittels diverser Aufwertungs- und Ordnungsprogramme „herausgeputzt“, was in der Regel die Verdrängung der einkommensschwachen Bevölkerung aus den wohlhabenden Vierteln bedeutet. „Was hierzulande als Gentrifizierung bekannt ist, nimmt in den Metropolen des Südens häufig die Form einer quasi-militärischen Vertreibungspolitik an“ (Prokla-Redaktion 2008: 486f.). Dies zeigt, dass die Auswirkungen unternehmerischer Formen der Stadtpolitik, angesichts der starken sozialen Polarisierung, in den Städten der Semi-Peripherie deutlich gravierender ausfallen, als in den Zentren.

Die Koordinatorin der FASE merkt hierzu zusammenfassend an: „Folglich handelt es sich beim *Porto Maravilha* definitiv nicht um ein Projekt, das den Prinzipien des „Rechts auf Stadt“ folgt, wie Lefebvre es hinsichtlich einer gerechteren und demokratischeren Stadt proklamiert. Es ist absolut das Gegenteil“<sup>101</sup> (Interview Rossana Tavares). Dabei bieten insbesondere die zahlreichen Brachflächen in staatlichem Besitz die einmalige Chance eine sozial und ökologisch gerechtere Stadtgestaltung zu forcieren und bessere sozioökonomische Bedingungen für die Stadt und ihre Bevölkerung zu schaffen. Die bisherige Umsetzung des Projekts lässt jedoch erkennen, dass diese Chance nicht genutzt wird, sondern die historische Hafenzzone in ein attraktives Stadtviertel mit hochwertigen Nutzungsformen transformiert wird.

Immer wiederkehrende Planungsänderungen im Laufe der Realisierung des Projekts erschweren eine adäquate Einschätzung der zukünftigen Entwicklung. Ähnliche Projekte, die ebenfalls auf unternehmerischen Strategien basieren, deuten allerdings daraufhin, dass solche Maßnahmen in der Regel auf ökonomische Verwertungsinteressen ausgerichtet sind und nicht auf die Bedürfnisse der

---

<sup>101</sup> Im Original: „Então o Porto Maravilha definitivamente não é um projeto que sege os princípios do direito à cidade como Lefebvre fala, da questão de uma cidade mais justa e democrática. Totalmente contra.”

lokalen Bevölkerung. Speziell die Erfahrungen aus São Paulo haben gezeigt, dass die Investitionen infolge dieses spezifischen Finanzierungsmodells (CEPACs), nicht dorthin fließen, wo sie am meisten gebraucht werden, sondern dorthin, wo sie am meisten Profit garantieren. Im Hinblick auf die starke sozialräumliche Polarisierung in Rio de Janeiro und vielen vergleichbaren Städten ist es allerdings dringend notwendig eine Stadtgestaltung zu forcieren, die den sozialen Bedürfnissen der Menschen entspricht und nicht dem kapitalistischen Imperativ der Profitakkumulation (vgl. Brenner/Marcuse/Mayer 2012: 2).

## 10. Literaturverzeichnis

- Abreu, Maurício de Almeida (2010): *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 4. Auflage. Rio de Janeiro: IPP.
- Aglietta, Michel (1979): *A theory of capitalist regulation: The US experience*. London: New Left Bks.
- Andreatta, Verena (2010): *Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra.
- Becker, Joachim (2001): *Akkumulation, Regulation, Territorium. Zur kritischen Rekonstruktion der französischen Regulationstheorie*. Wien.
- Belina, Bernd (2008): Sicherheit, Ordnung und die Polizei in der Stadt. In: *Arranca!* 39, 38-40.
- Belina, Bernd (2010): Stadt regieren mittels Raumproduktionen im Namen der Sicherheit. In: *dérive* 40 (41), 53-58.
- Belina, Bernd/Michel, Boris (2007): Raumproduktionen. Zu diesem Band. In: Belina, Bernd/Michel, Boris (Hg.): *Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 7-35.
- Bird, James (1971): *Seaports and Seaport Terminals*. London: Hutchinson.
- Borsdorf, Axel/Coy, Martin (2009): Megacities und Globaler Wandel. Beispiele aus Lateinamerika. In: *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis* 18 (1), 17 - 26.
- Brand, Ulrich (2005): Die Staatstheorie von Nicos Poulantzas. Anregungen für eine kritische Intellektualität zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Beilecke, François/Marmetschke, Katja (Hg.): *Der Intellektuelle und der Mandarin*. Kassel: kassel university press, 123-142.
- Breen, Ann/Rigby, Dick (1994): *Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge*. New York: McGraw-Hill.

- Brenner, Neil (2004): *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. New York: Oxford University Press.
- Brenner, Neil/Theodore, Nik (2005): Cities and the geographies of "Actually Existing Neoliberalism". In: Brenner, Neil/Theodore, Nik (Hg.): *Spaces of Neoliberalism: Urban restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, 2-33.
- Brenner, Neil/Marcuse, Peter/Mayer, Margit (2012): Cities for People, not for profit: An introduction. In: dies. (Hg.): *Cities for People, not for Profit. Critical Urban Theory and the Right to the City*. London: Routledge, 1-10.
- Carlos, Claudio Antonio S. Lima (2010): Um Olhar Crítico sobre a Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro. In: *Bitacora* 17 (2), 23 – 54.
- Cdurp (2010a): *Revista Porto Maravilha*. Rio de Janeiro (1).
- Cdurp (2010b): *Revista Porto Maravilha*. Rio de Janeiro (2).
- Cdurp (2010c): *Revista Porto Maravilha*. Rio de Janeiro (3).
- Cdurp (2011a): *Revista Porto Maravilha*. Rio de Janeiro (5).
- Cdurp (2011b): *Revista Porto Maravilha*. Rio de Janeiro (6).
- Cdurp (2012a): *Revista Porto Maravilha*. Rio de Janeiro (7).
- Compans, Rose (2005): *Empreendedorismo urbano: Entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora Unesp.
- Coy, Martin (2007): Innenstadtentwicklung und Innenstadterneuerung in São Paulo – Akteure, Wahrnehmungen, Interessenkonflikte. In: Rothfuss, Eberhard/Gamerith, Werner et. al. (Hg.): *Stadtwelten in den Americas*. Passau: Passavia Universitätsverlag (= Passauer Schriften zur Geographie 23), 57-69.
- Coy, Martin (2010): *Stadtentwicklung und Stadtpolitik. Sozioökonomische Fragmentierung und*

Beispiele zukunftsorientierter Planung. In: Costa et al. (Hg.): Brasilien heute. Geographischer Raum, Politik, Wirtschaft, Kultur. Frankfurt: Ed. Vervuert (= Bibliotheca Iberoamericana 134), 51-73.

Danielzyk, Rainer/Ossenbrügge, Jürgen (1993): Perspektiven geographischer Regionalforschung: „Locality Studies“ und regulationstheoretische Ansätze. In: Geographische Rundschau 45 (4), 210-216.

Deecke, Helmut (2001): Globalisierung, Container und Seehafen. In: Schubert, Dirk (2001): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin: Leue, 37 – 62.

Delgado, Manuel (2007): La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del „modelo Barcelona“. Madrid: Los libros de la Catarata.

Duarte, Fábio/Czajkowski, Sérgio Junior (2007): Cidade à venda: reflexões éticas sobre o marketing urbano. In: RAP Rio de Janeiro 41 (2), 273-282.

Dziomba, Maike/Matuschewski, Anke (2007): Grossprojekte in der Stadtentwicklung – Konfliktbereiche und Erfolgsfaktoren. In: disP 171 (4), 5-11.

Eick, Volker/Sambale, Jens/Töpfer, Eric (Hg.) (2007): Kontrollierte Urbanität: Zur Neoliberalisierung städtischer Sicherheitspolitik. In: Eick, Volker/Sambale, Jens/Töpfer, Eric (Hg.) (2007): Kontrollierte Urbanität. Zur Neoliberalisierung städtischer Sicherheitspolitik. Bielfeld: Transcript Verlag, 7-37.

Falk, Nicholas (2001): Städtische Uferbereiche – Lehren für eine erfolgreiche Erneuerung. In: Schubert, Dirk (Hg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin: Leue, 63-75.

Flick, Uwe (1995): Stationen des Qualitativen Forschungsprozesses. In: Flick, Uwe et al. (Hg.): Handbuch Qualitative Sozialforschung. München: Psychologie Verlags Union, 148-173.

Flick, Uwe/von Kardorff, Ernst/Steinke, Ines (2007): Qualitative Forschung. Hamburg: Rowohlt.

- Franzki, Hannah/Aikins, Joshua Kwesi (2010): Postkoloniale Studien und kritische Sozialwissenschaft. In: Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft 40 (1), 9-28.
- Haag, Carlos (2011): Os Ossos que falam. In: Revista Pesquisa Fapesp 190, 24-29.
- Hahn, Christoph (2009): Wer wohnt an der Waterfront? - Ein Beitrag zur sozialen Dimension der Hafenrevitalisierung anhand des Beispiels Norra Älvstranden in Göteborg. In: Lindemann, Rolf et al. (Hg.): NORDICA VIII – Beiträge zur Tagung des Arbeitskreises „Norden“ in Bremen am 7. und 8. November 2008, NORDEN 19, 11-18.
- Harms, Hans (2000): Langfristige Wandlungsprozesse in der Beziehung von Hafen und Stadt: Globale lange Wellen der Innovation, Konjunkturzyklen und lokale Auswirkungen am Beispiel Hamburg. In: Blotevogel, Hans Heinrich/Ossenbrügge, Jürgen/Wood, Gerald (Hg.): Lokal verankert - weltweit vernetzt. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Stuttgart: Steiner, 233-247.
- Harvey, David (1989): From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. In: Geografiska Annales 71 (1), 3-18.
- Harvey, David (2005): Räume der Neoliberalisierung. Zur Theorie der ungleichen Entwicklung. Hamburg: VSA.
- Harvey, David (2007): Zwischen Raum und Zeit: Reflektionen zur Geographischen Imagination. In: Belina, Bernd/Michel, Boris (Hg.): Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz. Münster: Westfälisches Dampfboot, 36-60.
- Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter (1993): Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch groß Projekte. Leviathan Sonderheft 13, Opladen. Westdeutscher Verlag.
- Heeg, Susanne (2001): Unternehmen Stadt zwischen neuen Governanceformen und Sicherheitspolitik. Vom Ende der Stadt als staatlicher Veranstaltung. In: spw 118 (2), 41-44.
- Heeg, Susanne/Rosol, Marit (2007): Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. Ein Überblick. In: Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft 37 (4), 491-509.

- Henninger, Max (2010): Zur Transformation des Urbanen. Forschungsbefunde und Fragen. In: Sozial.Geschichte Online 3, 28–55.
- Herce, Manuel (2010): El ‘modelo Barcelona’ y el marketing de las olimpiadas de Rio. In: CARRER (117), 20.
- Hirsch, Joachim (1990): Kapitalismus ohne Alternative? Materialistische Gesellschaftstheorie und Möglichkeiten einer sozialistischen Politik heute. Hamburg: VSA.
- Hoering, Uwe (2001): Privatisierung im Wassersektor – Entwicklungshilfe für transnationale Wasserkonzerne – Lösung der globalen Wasserkrise? Bonn: Weed Arbeitspapier.
- Hohn, Uta (2000): Stadtumbau an der metropolitanen waterfront hoch industrialisierter Staaten: Grundmuster und planungskulturell bedingte Variationen. In: Blotevogel, Hans Heinrich/Ossenbrügge, Jürgen/Wood, Gerald (Hg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt.Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Stuttgart: Steiner, 247-256.
- Holm, Andrej (2010): Wir Bleiben Alle! Gentrifizierung - Städtische Konflikte um Aufwertung und Verdrängung. Münster: Unrast Verlag.
- Hoyle, Brian/Pinder, David/Husain, Sohail (1988): Revitalizing the waterfront: international dimensions of dockland redevelopment. London: Belhaven.
- Hoyle, Brian (1998): Cities and Ports: Concepts and issues. In: Vegueta (3), 263-278.
- Hoyle, Brain (2000a): Global and Local Change on the Port-City Waterfront. In: Geographical Review 90 (3), 395-417.
- Hoyle, Brain (2000b): Revitalizing the Port-City Waterfront: Retrospect and Prospect. In: Blotevogel, Hans Heinrich/Ossenbrügge, Jürgen/Wood, Gerald (Hg.): Lokal verankert - weltweit vernetzt.Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Stuttgart: Steiner, 222-233.
- Husseini de Araújo, Shadia (2009): Provincializing Europe? Imaginative Geographien von Europa in arabischen Medien. In: Europa Regional 17 (4), 200-209.

- IBAM (1995): Seminário Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias – Projeto Rio de Janeiro. Seminarbericht. Rio de Janeiro: 20.07.1995.
- Jessop, Bob (1994): Veränderte Staatlichkeit. Veränderungen von Staatlichkeit und Staatsprojekten. In: Grimm, Dieter (Hg.): Staatsaufgaben. Baden-Baden: Nomos, 43-73.
- Jessop, Bob (1997): Die Zukunft des Nationalstaates: Erosion oder Reorganisation? In: Becker, Steffen/Sablowski, Thomas/Schumm, Wilhelm (Hg.): Jenseits der Nationalökonomie? Weltwirtschaft und Nationalstaat zwischen Globalisierung und Regionalisierung. Hamburg: Argument Verlag, 50-94.
- Jessop, Bob (2005): Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective. In: Brenner, Neil/Theodore, Nik (Hg.): Spaces of Neoliberalism: Urban restructuring in North America and Western Europe. Oxford: Blackwell, 105-125.
- Jessop, Bob/Sum, Ngai-Ling (2006): Beyond the Regulation Approach. Putting Capitalist Economies in Their Place. Cheltenham: Edward Elgar.
- Köhler, Bettina (2003): Editorial. In: Journal für Entwicklungspolitik XIX (4), 4-9.
- Köhler, Bettina (2005): Ressourcenkonflikte in Lateinamerika. Zur Politischen Ökologie der Inwertsetzung von Wasser. In: Journal für Entwicklungspolitik XXI (2), 21-44.
- Kolm, Eva (1994): Die Sambaschulen von Rio de Janeiro – Anpassung und Widerstand. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Wien.
- Krätke, Stefan/Heeg, Susanne/Stein, Rolf (1997): Regionen im Umbruch. Probleme der Regionalentwicklung an den Grenzen zwischen "Ost" und "West". Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- Lafrenz, Jürgen/Schubert, Dirk (2000): Stadt am Wasser: Revitalisierung von Hafen- und Hafenrandzonen. Einleitung. In: Blotevogel, Hans Heinrich/Ossenbrügge, Jürgen/Wood, Gerald (Hg.): Lokal verankert - weltweit vernetzt.Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Stuttgart: Steiner, 220-222.

- Lees, Loretta/Slater, Tom/Wyly, Elvin (2008): *Gentrification*. London, New York: Routledge.
- Lefèbvre, Henri 1991 (1974): *The Production of Space*. Cambridge: Blackwell.
- Magalhães, Alexandre (2012): A gramática da ordem na cidade a reatualização da remoção de favelas no Rio de Janeiro. In: *e-metropolis* 3 (8), 44-51.
- Mascarenhas, Gilmar/Borges, Fátima Cristina da (2008): Entre o empreendedorismo urbano e a gestão democrática da cidade: dilemas e impactos do Pan-2007 na Marina da Glória. In: *Esporte e Sociedade* 4 (10), 1-16.
- Mattiseck, Annika (2009): Städte als Gegenstände und Schauplätze hegemonialer Kämpfe. In: *Bildpunkt. Zeitschrift der IG Bildende Kunst*, Sommer 2009, 4-7.
- Mayer, Margit (1996): Postfordistische Stadtpolitik. Neue Regulationsweisen in der lokalen Politik und Planung. In: *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 40 (1-2), 20-27.
- Mayer, Margit (2003): Das Potenzial des Regulationsansatzes für die Analyse städtischer Entwicklungen am Beispiel territorialer Anti-Armutspolitik. In: Ulrich Brand/Werner Raza (Hg.) *Fit für den Postfordismus? Theoretisch-politische Perspektiven des Regulationsansatzes*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 265-280.
- Meade, Teresa (1997): „Civilizing” Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City, 1889-1930. University Park, Pennsylvania: Pennsylvania State University Press.
- Mello, Fernando Fernandes de (2003): *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Rio de Janeiro.
- Monteiro, João Carlos dos Santos/Andrade, Julia Santos de (2012): Porto Maravilha - a contrapelo disputas soterradas pelo grande projeto urbano. In: *e-metropolis* 3 (8), 21-31.
- Neumann, Uwe (1997): Auswirkungen und Prozeßabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozeß britischer Städte. (=Düsseldorfer Geographische Schriften; 36).

- Novy, Andreas (2007): *Entwicklung gestalten: Gesellschaftsveränderung in der Einen Welt*. 4. überarb. Aufl. Frankfurt am Main: Brandes & Apsel.
- Novy, Andreas/Leubolt, Bernhard (2004) *Das Partizipative Budget in Porto Alegre. Die Dialektik von staatlichen und nicht-staatlichen Formen sozialer Innovation*. Wien: SRE - Discussion Papers 2004/03. Institut für Wirtschaftsgeographie, Abt. Stadt- und Regionalentwicklung, WU Vienna.
- Paes, Eduardo (2010): o.T. In: Andreatta, Verena (Hg.): *Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 5.
- Pfaffenbach, Carmella (2011): *Methoden qualitativer Feldforschung in der Geographie*. In: Gebhardt, Hans et al. (Hg.): *Geographie. Physische Geographie und Humangeographie*. 2. aktualisierte Auflage. Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag, 157-165.
- Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas (2010): *Área de Preservação do Ambiente Cultural da cidade, Porto do Rio faz 100 anos*. In: *Revista Porto Maravilha* (3), 6-7.
- Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas/Rabha, Nina Maria de Carvalho Elias (2004): *Porto do Rio de Janeiro. Construindo a Modernidade*. Rio de Janeiro: Andréa Jakobsson Estúdio Editorial.
- Pinheiro, Manoel Carlos/Fialho Jr., Renato (2006): *Pereira Passos, vida e obra*. (= Schriftenreihe *Coleção Estudos Cariocas*; 6).
- Poulantzas, Nicos ([1978] 2002): *Staatstheorie. Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus*. Hamburg: VSA.
- Pries, Martin (2008): *Waterfronts im Wandel. Baltimore und New York*. Hamburg: Geographische Gesellschaft in Hamburg.
- Prokla-Redaktion (2008): *Editorial: Globalisierung und Spaltung in den Städten*. In: *Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 37 (4), 484-490.
- Rabha, Nina Maria de Carvalho Elias (2004): *Bairros Portuários: Aspectos Sociais e Culturais*. In:

Schweiser, Peter José/Cesario, Sebastiana (Hg.): Revitalização de Centros Urbanos em Áreas Portuárias. Entre a Renovação e a Preservação do Patrimônio Histórico. As Regiões Portuárias de Hamburgo, Belém e Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Coleção AFEBA, 69 -82.

Rego, Helena de Almeida (2010): Buenos Aires e o Porto Madero. In: Andreatta, Verena (Hg.): Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 122-147.

Rossi, Angela Maria Gabriella (2004): Moradia junto às áreas urbanas portuárias do Rio de Janeiro: Uma antiga e uma renovada opção. In: Schweiser, Peter José/Cesario, Sebastiana (Hg.): Revitalização de Centros Urbanos em Áreas Portuárias. Entre a Renovação e a Preservação do Patrimônio Histórico. As Regiões Portuárias de Hamburgo, Belém e Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Coleção AFEBA, 83-91.

Röttger, Bernd (2001): New Economy - Old Theory. Die Regulationstheorie am Ende der Fahnenstange? In: blätter des informationszentrums 3. Welt (iz3w) 254, 38-41.

Röttger, Bernd (2003): Verlassene Gräber und neue Pilger an der Grabesstätte. Eine neo-regulationistische Perspektive. In: Brand, Ulrich/Raza, Werner (Hg.): Fit für den Postfordismus? Theoretisch-politische Perspektiven des Regulationsansatzes. Münster: Westfälisches Dampfboot, 18-42.

Schipper, Sebastian (2008): Postfordistische Stadtentwicklung – Unternehmen Stadt: Zur Vermittlung von globalem Verwertungsdruck und lokaler Regulation. Untersucht am Beispiel der Stadt Münster. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Münster.

Schipper, Sebastian/Duveneck, Anika (2010): Die neoliberale Stadt im globalen Wettbewerb? Kritische Anmerkungen zum Leitparadigma gegenwärtiger Kommunalpolitik. In: NABU IMPULS Stadt - Land – Fläche (12).

Schmincke, Imke (2009): Marginalisierte Körper in der neoliberalen Stadt. In: Bildpunkt. Zeitschrift der IG Bildende Kunst, Sommer 2009, 22-23.

Sassen, Saskia (1991): The global city: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press.

- Scherrer, Christoph (1995): Eine diskursanalytische Kritik der Regulationstheorie. In: Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft 25 (3), 457-482.
- Scherrer, Christoph (2005): Die école de la régulation: Französische Wirtschaftstheorie mit Ausstrahlung jenseits des Rheins. In: Beilecke, François/Marmetschke, Katja (Hg.): Der Intellektuelle und der Mandarin. Kassel: kassel university press, 143-160.
- Schmid, Christian (2003): Raum und Regulation. Henri Lefebvre und der Regulationsansatz. In: Brand, Ulrich/Raza, Werner (Hg.): Fit für den Postfordismus? Theoretisch-politische Perspektiven des Regulationsansatzes. Münster: Westfälisches Dampfboot, 217-242.
- Schmidt, Katharina (2010): Aneignung Öffentlicher Räume in Rio de Janeiro. Masterarbeit. Universität Innsbruck: Institut für Geographie.
- Schreibwerkstatt AK Kritische Geographie (2008): Zwischen den Fronten!? Junge Kritische Geographie und Gesellschaftstheorie im 21. Jahrhundert. In: Geographische Revue 10 (2), 51 – 65.
- Schubert, Dirk (2001): Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafен- und Uferzonen in Seehafenstädten - Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze- und defizite. In: Schubert, Dirk (Hg.): Hafен- und Uferzonen im Wandel: Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafенstädten. Berlin: Leue, 15 – 36.
- Schubert, Dirk (2002): Revitalisierung von brachgefallenen Hafен- und Uferzonen. Transformationsprozesse an der Waterfront. In: Raumforschung und Raumordnung 60 (1), 48-60.
- Schubert, Dirk (2011): Seaport cities: phases of spatial restructuring and types and dimensions of redevelopment. In: Hein, Carola (Hg.): Port cities: dynamic landscapes and global networks. London: Routledge, 54-69.
- Singer, Mona (2005): Geteilte Wahrheit. Feministische Epistemologie, Wissenssoziologie und Cultural Studies. Wien: Löcker Verlag.

- Smith, Neil (1979): Towards a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People. In: *Journal of the American Planning Association* 45 (4), 538-548.
- Smith, Neil (1996): *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist city*. London/New York: Routledge.
- Smith, Neil (2005): New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. In: Brenner, Neil/Theodore, Nik (Hg.): *Spaces of Neoliberalism: Urban restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, 84-103.
- Smith, Neil (2007): Rächen und Renovieren: Vergeltung bei der Renaissance der Stadt. In: Eick, Volker/Sambale, Jens/Töpfer, Eric (Hg.): *Kontrollierte Urbanität. Zur Neoliberalisierung städtischer Sicherheitspolitik*. Bielefeld: Transcript Verlag, 375-394.
- Soja, Edward (2007): Verräumlichungen: Marxistische Geographie und kritische Gesellschaftstheorie. In: Belina, Bernd/Michel, Boris (Hg.): *Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 77–110.
- Souza, Marcelo Lopes de (2002): *Mudar a cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Souza, Marcelo Lopes de (2008): *Fobópole. O Medo Generalizado e a Militarização da Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Souza, Marcelo Lopes de/Rodrigues, Glauco Bruce (2004): *Planejamento urbano e ativismos sociais*. São Paulo: Editora Unesp.
- Trindade Jr., Saint-Clair C. da/Wehrhahn, Rainer (2010): Urban Governance und Partizipation in Brasilien – Akteure und Projekte der Stadtentwicklung am Beispiel Belém do Pará. In *Geographische Rundschau* 62 (9), 42-49.
- Vainer, Carlos (2000): Pátria, Empresa e Mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: Arantes, Otília/Vainer, Carlos/Maricato, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 75-103.

- Vainer, Carlos (2011): Cidade de Exeção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ippur.
- Ward, Stephen (2011): Port Cities and the global exchange of planning ideas. In: Hein, Carola (Hg.): Port cities: dynamic landscapes and global networks. London: Routledge, 70-85.
- West, Niels (1989): Urban-waterfront developments: a geographic problem in search of a model. In: Geoforum 20 (4), 459-568.
- Winter, Jens (2003): Regulation und Hegemonie in nach-fordistischen Zeiten. Notizen zur raumtheoretischen Herausforderung. In: Ulrich Brand/Werner Raza (Hg.) Fit für den Postfordismus? Theoretisch-politische Perspektiven des Regulationsansatzes. Münster: Westfälisches Dampfboot, 196-216.
- Wood, Gerald (2003): Die postmoderne Stadt: Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend. In: Gebhardt, Hans/Reuber, Paul/Wolkersdorfer, Günter: Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen. Heidelberg/Berlin: Spektrum Akademischer Verlag, 131-147.
- Zehner, Klaus (2001): Stadtgeographie. Gotha und Stuttgart: Klett-Verlag (= Perthes GeographieKolleg).

### **Internetquellen:**

- Avellar, Rita Quaresma (2002): Trabalhadores cariocas – um olhar anarquista.  
<http://br.monografias.com/trabalhos3/trabalhadores-cariocas/trabalhadores-cariocas.shtml>,  
10.07.2012
- Balter, Luiz (2011): Morro da Providência.  
[www.flickr.com/photos/11931820@N08/5985316851](http://www.flickr.com/photos/11931820@N08/5985316851), 17.08.2012.
- Bar Imaculada (2012): A casa.  
<http://www.barimaculada.com.br/casa.htm>, 20.09.2012.
- Bastos, Isabela (2011): Consórcio assume responsabilidade por serviços públicos em parte da Zona Portuária.

<http://oglobo.globo.com/rio/consorcio-assume-responsabilidade-por-servicos-publicos-em-parte-da-zona-portuaria-2876146>, 08.05.12.

Bastos, Isabela (2012): Zona Portuária vai ganhar inspetoria da Guarda Municipal.

<http://oglobo.globo.com/rio/zona-portuaria-vai-ganhar-inspetoria-da-guarda-municipal-5804856>, 26.08.2012.

Brito, Diana (2010): Problema em hidrantes atrasa ação dos bombeiros em incêndio no Rio.

<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u726482.shtml>, 07.06.2012.

Caixa Econômica Federal (2011): Caixa Fundo Imobiliário Porto Maravilha.

<http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/eventos/audiencias/ApresentacaoCEF.ppt>, 08.08.12.

Caixa Econômica Federal (o.J.): FII Porto Maravilha.

[www.ademi.org.br/IMG/ppt/doc-1373.ppt](http://www.ademi.org.br/IMG/ppt/doc-1373.ppt), 24.07.2012.

Câmara Municipal do Rio de Janeiro (2009): List de entidades e órgãos representados na segunda audiência da revitalização da zona portuária.

[www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/audiencias\\_pd/Entidades\\_2aud\\_Porto.pdf](http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/audiencias_pd/Entidades_2aud_Porto.pdf), 11.07.2012.

Carneiro, Júlia Dias (2011): Projeto inspirado em Barcelona vence concurso para zona portuária do Rio.

[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/06/110628\\_olimpiada\\_concurso\\_jc.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/06/110628_olimpiada_concurso_jc.shtml), 22.11.2011.

Carvalho, Carlos Antonio (2010): UPP: segregação urbana, criminalização da resistência e violência policial.

[http://www.cecac.org.br/MATERIAS/UPP\\_segregacao\\_urbana\\_criminalizacao-20.9.10.htm](http://www.cecac.org.br/MATERIAS/UPP_segregacao_urbana_criminalizacao-20.9.10.htm), 12.03.2011.

Cdurp (2010d): Apresentação do Projeto. Porto Maravilha: um sonho que virou realidade.

<http://portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>, 28.08.2011.

- Cdurp (2011c): Operação Urbana Porto Maravilha: Reinforcing Rio de Janeiro as a Global City.  
<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/summary.aspx>, 20.08.2011.
- Cdurp (2011d): Recuperação da fachada do Moinho Fluminense já chama atenção.  
<http://blogportomaravilha.com/2011/08/16/recuperacao-da-fachada-do-moinho-fluminense-ja-chama-atencao/>, 04.09.2012.
- Cdurp (2012b): Missão, Valores e Objetivos da Cdurp.  
<http://portomaravilha.com.br/web/esq/cdurpMissao.aspx>, 08.07.2012.
- Cdrup (2012c): História e descobertas sob as ruas da Gamboa.  
<http://blogportomaravilha.com/2012/03/22/historia-e-descobertas-sob-as-ruas-da-gamboa/>,  
15.04.2012
- Cdurp (2012d): Operação Urbana Porto Maravilha: Transformações Urbanas, Sustentabilidade e Inclusão Socioprodutiva.  
[www.portomaravilha.com.br/upload/cupula/cupula1.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/upload/cupula/cupula1.pdf), 17.08.2012.
- Cemitério dos Pretos Novos (2003): Mercado dos Escravos.  
<http://www.pretosnovos.com.br/cemiterios.html>, 20.04.2012
- Cidades Possíveis (2011): Porto Maravilha, CEPACS, e a segregação na cidade.  
<http://www.cidadespossiveis.com/day/2011/06/20>, 22.07.2012.
- CMI Brasil (2010): Desalojo do Camelódromo da Central do Brasil.  
<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2010/05/471292.shtml>, 07.06.2012.
- Coelho, Alexandra Lucas (2012): Rio de Janeiro quer aproveitar Olimpíadas para ser a melhor cidade do hemisfério sul.  
<http://www.publico.pt/Mundo/rio-de-janeiro-quer-aproveitar-olimpiadas-para-ser-a-melhor-cidade-do-hemisferio-sul-1557748?all=1>, 15.09.2012.
- Comissão de Comunicação da Rede contra Violência (2011): Prefeitura e UPP tomam praça na Providência para obras do teleférico.  
<http://pelamoradia.wordpress.com/2011/07/19/prefeitura-e-upp-tomam-praca-na->

providencia-para-obras-do-teleferico/, 14.09.2012.

Comitês Populares da Copa e das Olimpíadas (2011): Megaeventos e Violações de Direitos Humanos no Brasil.

[http://www.direitoamoradia.org/wp-content/uploads/2012/02/Dossie\\_Violacoes\\_Copa\\_COMPLETO.pdf](http://www.direitoamoradia.org/wp-content/uploads/2012/02/Dossie_Violacoes_Copa_COMPLETO.pdf), 22.08.2012.

Concessionária Porto Novo (2012): Nova rotina de coleta de lixo no Morro da Providência.

<http://www.portonovosa.com/index.php/2012/07/31/nova-rotina-de-coleta-de-lixo-no-morro-da-providencia/>, 06.08.2012.

Duarte, Livia (2011): Dossiê aponta violações na área do porto.

<http://www.fase.org.br/v2/pagina.php?id=3553>, 04.05.2012.

Ferreira, Álvaro (o.J.): Em Busca da Utopia do Sujeito da Transformação: O Projeto de Revitalização da Área Portuária de Rio de Janeiro.

<http://www.xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/57bc032ed930dbcca5209ee044be3825.pdf>, 10.02.12.

Fórum Comunitário do Porto (2011): Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações.

[www.fase.org.br/UserFiles/1/File/porto\\_final.pdf](http://www.fase.org.br/UserFiles/1/File/porto_final.pdf), 15.07.2012.

Fórum Comunitário do Porto (2012): O Porto Maravilha e o lixo na Providência.

<http://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/2012/03/19/o-porto-maravilha-e-o-lixo-na-providencia/>, 03.08.2012.

Freire, Felipe (2012): Megareforma na Zona Portuária faz aluguéis subirem na região.

<http://odia.ig.com.br/portal/rio/megareforma-na-zona-portu%C3%A1ria-faz-alugu%C3%A9is-subirem-na-regi%C3%A3o-1.458831>, 15.09.2012.

Globo (2012): Zona Portuária pode ganhar, até 2016, as ‘Trump Towers’ cariocas.

<http://oglobo.globo.com/rio/zona-portuaria-pode-ganhar-ate-2016-as-trump-towers-cariocas-5564507>, 16.08.12.

Globoesporte.com (2010): Comitativa do COI segue rotina agitada no Rio e conhece projetos da

cidade.

<http://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/2010/12/comitiva-do-coi-segue-rotina-agitada-no-rio-e-conhece-projetos-da-cidade.html>, 22.02.2012.

globo.tv (2011): Projeto Porto Maravilha começa a ganhar espaço no Rio de Janeiro.

<http://globo.tv.globo.com/sportv/sportvnews/v/projeto-porto-maravilha-comeca-a-ganhar-espaco-no-rio-de-janeiro/1682175/>, 15.07.2012.

Goulart, Gustavo (2012): Inaugurado na quarta-feira, Mercado Popular Leonel Brizola está vazio.

Guardas municipais estão de prontidão para evitar ocupação de calçada na Central do Brasil.

<http://oglobo.globo.com/rio/inaugurado-na-quarta-feira-mercado-popular-leonel-brizola-esta-vazio-5402050>, 05.09.2012.

Latuff, Carlos (2010): Contra as remoções para a copa do mundo e olimpíadas.

<http://transversaldotempo.blogspot.co.at/2011/09/copa-do-mundo-nao-e-nossa.html>, 22.04.2012.

Lobo, Maria da Silveira (2011): Porto Maravilha. O EIV do Professor Pancrácio.

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.129/3842>, 14.06.2011.

Magalhães, Luiz Ernesto (2010): Com teleférico no projeto, prefeitura começa obras de urbanização no Morro da Providência.

<http://oglobo.globo.com/rio/com-teleferico-no-projeto-prefeitura-comeca-obras-de-urbanizacao-no-morro-da-providencia-2837466>, 26.07.2012.

Mendes, Alexandre Fabiano (2011): A Resistência da Cidade do Rio de Janeiro diante das Políticas de Repressão e Remoção Pré-Cidade-Global.

<http://www.uff.br/niepmarxmarxismo/MM2011/TrabalhosPDF/AMC163F.pdf>, 16.08.2012.

Mullis, Daniel (2009): „Neoliberale Stadt“ - Entwicklungen und Folgen einer neoliberalen Stadtpolitik.

<http://static.twoday.net/rageo/files/NeoliberaleStadt.pdf>, 22.02.2012.

Nascimento, Christina (2012): Zona Portuária vigiada 24h.

[www.portomaravilha.com.br/web/esq/clipping/pdf/cl\\_03\\_01\\_1.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/clipping/pdf/cl_03_01_1.pdf), 10.04.2012.

- Novy, Andreas (o.J.): Periodisierung.  
<http://www.lateinamerika-studien.at/content/wirtschaft/ipo/ipo-1470.html>, 12.06.12.
- Novy, Andreas (2011): Widersprüche des brasilianischen Entwicklungsstaats.  
[www.lai.at/attachments/article/31/Novy\\_Brasilien.ppt](http://www.lai.at/attachments/article/31/Novy_Brasilien.ppt), 19.04.2012.
- Pier Mauá (2012): RIO+20 chega ao Pier Mauá.  
<http://www.piermaua.com.br/pt-br/rio-20-chega-ao-pier-maua.html>, 28.07.2012.
- Prefeitura Rio de Janeiro (2009): Projeto Porto Maravilha.  
[http://spl.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud\\_public\\_porto\\_maravilha.pdf](http://spl.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud_public_porto_maravilha.pdf), 10.09.2011.
- Prefeitura Rio de Janeiro (o.J.): Choque de Ordem – Um fim a desordem urbana.  
<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=87137>, 14.09.2012.
- Prefeitura Rio de Janeiro (2010a): Projeto Porto Maravilha.  
[www.centroantigo.ba.gov.br/apres\\_porto\\_maravilha.pdf](http://www.centroantigo.ba.gov.br/apres_porto_maravilha.pdf), 22.03.2012.
- Prefeitura Rio de Janeiro (2010b): Choque de Ordem apreende 107 kg de alimentos em condições impróprias.  
<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=1102348>, 16.09.2012.
- Prefeitura Rio de Janeiro (2012): Empresa Olímpica Municipal.  
<http://www.rio.rj.gov.br/web/eom/exibeconteudo?article-id=2486277>, 07.09.2012.
- Reiter, Andreas (2011): Trends im Städte-Tourismus: Die neue Generation der Kreativ-Touristen.  
[www.ztb-zukunft.com/pdf/urban\\_leisure\\_creative\\_tourists.pdf](http://www.ztb-zukunft.com/pdf/urban_leisure_creative_tourists.pdf), 15.03.2012.
- Rolnik, Raquel (2011): Porto Maravilha: custos públicos e benefícios privados?  
<http://raquelrolnik.wordpress.com/2011/06/13/porto-maravilha-custos-publicos-e-beneficios-privados/>, 10.05.12.
- Schnauder, Andreas (2012): Zwischen Superlativen und Seuchengefahr. Brasiliens Aufholjagd in

wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht stößt an ihre Grenzen - Die Gefahr einer Dutch Disease besteht.

<http://derstandard.at/1328507030009/Staerke-Zwischen-Superlativen-und-Seuchengefahr>, 15.03.2012.

Secretaria Municipal de Assistência Social (2012): Prefeitura tenta tornar abrigos para mendigos mais atraentes.

<http://rioacolhedorpaciencia.wordpress.com/2012/05/24/culto-no-abrigo/>, 14.09.2012.

Souza, Marcelo Lopes de/Ramos, Tatiana Tramontani/Moreira, Marianna Fernandes (2009): Rio de Janeiro 2016: “sonho” ou “pesadelo” olímpico?

<http://passapalavra.info/?p=15000>, 18.11.2011.

Spoor, Georg (2010): Die Stadt im neoliberalen Kapitalismus. Über den Funktionswandel der Stadt nach dem Ende des Postfordismus.

<http://phase2.nadir.org/rechts.php?artikel=782&print=>, 17.03.2012.

Stern, Daniel (2010): Jedem Land sein Dubai-City.

[http://www.woz.ch/artikel/print\\_19535.html](http://www.woz.ch/artikel/print_19535.html), 11.03.2012.

Tardáguila, Cristina (2010): O exército, o político, o morro e a morte. Das manchetes ao esquecimento: o caso Providência faz dois anos.

<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-46/questoes-de-seguranca/o-exercito-o-politico-o-morro-e-a-morte>, 10.09.2012.

Teixeira, Fábio (2011): Centro viverá boom de edifícios empresariais.

[http://www.ademi.org.br/article.php3?id\\_article=44433](http://www.ademi.org.br/article.php3?id_article=44433), 22.09.2012.

The Economist (2009): Brazil takes off Now the risk for Latin America's big success story is hubris.

<http://www.economist.com/node/14845197>, 03.04.2012.

Uol Notícias (2010): Rio: guerra contro o tráfico.

[http://noticias.uol.com.br/album/20101127rio\\_album.htm#fotoNav=43](http://noticias.uol.com.br/album/20101127rio_album.htm#fotoNav=43), 11.08.2012.

### **Audiovisuelle Materialien:**

Cdurp (2011a): Operação Urbana Porto Maravilha – institucional.

<http://www.youtube.com/watch?v=k1ZH325gNPg>, 08.07.2012.

Teixeira, Milton (2011): Historiador Milton Teixeira conta história do Píer Mauá, que receberá Museu do Amanhã.

<https://www.youtube.com/watch?v=FQbmDUWStt4>, 18.04.2012.

# Abstract

## Deutsch

In den letzten Jahrzehnten haben ökonomische, politische und soziokulturelle Transformationsprozesse in vielen Städten zu tiefgreifenden funktionalen und räumlichen Umbrüchen geführt. Hinsichtlich des städtischen Regierens ist hierbei ein Wandel hin zu „unternehmerischen Strategien“ feststellbar, welche in erster Linie auf die Stimulierung privater Kapitalakkumulation und die Verbesserung des Images des „Standorts“ ausgerichtet sind. In diesem Kontext wird in den letzten zwanzig Jahren auch vermehrt auf die Realisierung von Großereignissen und Großprojekten gesetzt. In Hafenstädten stellen in diesem Zusammenhang sogenannte Konversionsprojekte auf ehemaligen Hafen- und Industriearealen eine beliebtes Mittel der Stadtentwicklung dar, um einerseits brachliegende Flächen wieder in das Stadtgefüge zu reintegrieren und andererseits kapitalkräftige Investor\_innen und Besucher\_innen anzulocken. Bekannte Beispiele sind etwa der *Inner Harbor* in Baltimore, die Londoner *Docklands*, Hamburgs *HafenCity* oder der *Puerto Madero* in Buenos Aires. Mit dem *Porto Maravilha* folgt nun auch Rio de Janeiro dem globalen Trend.

Vor diesem Hintergrund soll mit der vorliegenden Arbeit ein weiterer Beitrag zur Analyse der gegenwärtigen urbanen Transformationsprozesse geleistet werden und beispielhaft am *Porto Maravilha* untersucht werden, inwiefern das Projekt im Kontext einer unternehmerischen Stadtpolitik gedeutet werden kann. Angesichts der starken sozioökonomischen Ungleichheiten Rio de Janeiros stellt sich ferner die Frage nach den sozialräumlichen Konsequenzen, die sich im Raum materialisieren. Hierzu wurde ein dreimonatiger Studienaufenthalt in Rio de Janeiro absolviert, im Zuge dessen auf mehrere qualitative Methoden, wie insbesondere problemzentrierte Experteninterviews und teilnehmende Beobachtung, zurückgegriffen wurde. Dabei erläutert die Arbeit die diversen Formen und Strategien einer an unternehmerischen Denk- und Handlungsweisen orientierten Stadtpolitik, dessen Folgen, neben der umfangreichen Aufwertung des innerstädtischen Raumes, die massive Vertreibung der einkommensschwachen Bevölkerung aus den innerstädtischen Räumen ist.

Keywords: Innenstadterneuerung, Waterfront Redevelopment, unternehmerische Stadtpolitik, Gentrifizierung, Rio de Janeiro

## Englisch

In the last decades economical, political and socio-cultural transformation processes have led to far reaching functional and spatial changes in many cities. Concerning urban policy a change from government to flexible governance strategies has been noticed, which primarily focus on private capital accumulation and the improvement of the image of the city. In this context, city authorities are increasingly using urban mega-events and mega-projects. In harbor cities, brown field redevelopment projects in old harbor and industrial areas are a popular instrument of urban development. On the one hand, it allows the reintegration of underused areas into the city, on the other hand the attraction of well-funded investors and visitors. Famous examples are the Inner Harbor in Baltimore, the London Docklands, Hamburgs HafenCity and the Puerto Madero in Buenos Aires. With the Porto Maravilha Rio de Janeiro is following this global trend.

Given this background the purpose of the following thesis is a further contribution to the analysis of actual urban transformation processes. With the example of the Porto Maravilha, it is to analyze which forms of entrepreneurial city management are implemented and which socio-spatial consequences are connected to this. Therefore a three month study visit was conducted in Rio de Janeiro, where qualitative methods such as interviews and participant observation were used. The thesis shows the diverse entrepreneurial strategies and the consequences which are, beside the massive valorisation of urban space, the expulsion of the low income population out of the inner city.

Keywords: Inner city renewal, waterfront redevelopment, entrepreneurial city, gentrification, Rio de Janeiro

## ***LEBENS LAUF***

### *PERSÖNLICHE DATEN*

Name	Sebastian Hilf
Geburtsdatum/ -ort	26. Februar 1984 / München
Staatsangehörigkeit	Deutsch

### *SCHULISCHE AUSBILDUNG UND STUDIUM*

1994 – 1995	Luisengymnasium, München
1995 – 2004	Willi-Graf-Gymnasium, München Abschluss: Abitur (2,2)
2005 – 2012	Studium der Geographie an der Universität Wien
seit 2007	Studium der Internationalen Entwicklung an der Universität Wien
2008 – 2009	Einjähriges Auslandsstudium an der Universidade Federal do Rio de Janeiro/ Brasilien
2010 – 2011	Dreimonatiger Forschungsaufenthalt in Rio de Janeiro mittels Förderungsstipendium der Universität Wien

### *STUDIENSCHWERPUNKTE*

Stadtforschung, Entwicklungsforschung, Mensch-Umwelt Beziehungen, Lateinamerika

### *SPRACHKENNTNISSE*

Deutsch, Englisch, Portugiesisch, Französisch, Spanisch

Wien, 30. September 2012

Sebastian Hilf