

Städte ohne Identität, Räume der Utopie

Por admin · 01/03/2016

Brasiliens Regierungen pushen urbane Fehlentwicklungen

[Abriss von Häusern in der Favela Providência \(Rio de Janeiro\) für den Bau einer Seilbahn](#)

Rio de Janeiro: Abriss von Häusern in der Favela Providência für den Bau einer Seilbahn

Von Daniel Santini*

Bei der letzten Erhebung des Brasilianischen Instituts für Geografie und Statistik (IBGE) im Juli 2014 wurden im Stadtgebiet von Rio de Janeiro 6.453.682 EinwohnerInnen gezählt. Die Zahl der beim Verkehrsamt angemeldeten Automobile belief sich auf 1.865.456. Damit kommt in Rio derzeit ein angemeldetes Auto auf gut drei EinwohnerInnen. Im Jahr 2010 lag das Verhältnis noch bei eins zu vier.

Dieser rasante Zuwachs an Autos ist eng mit der Stadtentwicklungsgeschichte von Rio verbunden. Während der letzten Jahrzehnte wurden ganze Stadtteile durch große Straßen auseinandergerissen. Nicht einmal die Küstenbereiche blieben davon verschont. Ohne Auto ist heute der Zugang zu den Stränden stark erschwert. Ein gutes Beispiel sind die Fahrbahnen, die den Aterro do Flamengo (Flamengo-Park) umgeben: Um ans Meer zu gelangen, müssen FußgängerInnen hohe Überführungen benutzen. Häufig bedeutet das, längere Wege gehen zu müssen. Das Risiko, die Straße einfach so zu überqueren, ist zu hoch. Obwohl die Fahrbahn oft an Stellen verläuft, wo Menschenmengen entlanglaufen, ist eine

Geschwindigkeit von 90 km/h erlaubt. Es ist keine Seltenheit, dass FußgängerInnen von Fahrzeugen erfasst werden.

Die Motorisierung ist Teil eines umfassenden stadtplanerischen Modells. Nach dem Idealbild einer globalen Stadt, in der Shopping Malls, Schnellrestaurants, Tankstellen, geschlossene Wohnkomplexe und Autohäuser über breite Straßen verbunden sind, wird urbane Vielfalt abgeschafft. In den letzten Jahrzehnten war der Ausbau der Infrastruktur in Rio de Janeiro stark am Individualverkehr ausgerichtet und beinhaltete Großprojekte wie beispielsweise die Errichtung der Brücke Rio-Niterói. Diese Großprojekte gingen einher mit der Beseitigung ganzer Favelas.

Ein außerirdisches Modell ...

Für Sandra Quintela vom Institut für Alternative Politiken des Cone Sul (PACS) ist die Umstrukturierung der Städte Ausdruck eines »außerirdischen« Entwicklungsmodells, das von oben nach unten, ohne Beteiligung der Bevölkerung, aufgezwungen wird. »Der Kapitalismus zerstört die Seele der Stadt. Alles wird sauber, übertüncht, aber menschenleer«, meint sie. Als direktes Beispiel, wie Stadtteile und Lebensweisen ihrer Charakteristika beraubt werden, nennt sie die Megaprojekte für die Fußballweltmeisterschaft und die Olympischen Spiele in Rio de Janeiro, bei deren Bau AnwohnerInnen zwangsumgesiedelt wurden.

Die Motorisierung und die Veränderungen, die diese Umstrukturierung der Städte mit sich bringt, sind eng mit einem auf Konsum und Besitz basierenden Entwicklungsmodell verbunden. In ganz Brasilien folgen diese Veränderungen einem Muster, nach dem Prozesse ohne Partizipation der Bevölkerung ablaufen, lokale Identitäten unterdrückt werden und jede Chance auf Vielfalt ausgeschaltet

wird. «Nichts wird diskutiert, alles wird uns aufgezwungen. Selbst wenn über öffentliche Teilhabe geredet wird, sind die vorgestellten Pläne so gemacht, dass sie niemand versteht«, beschwert sich Maura Cristina, Mitglied der Bewegung der Obdachlosen von Bahia (MSTB). Sie bezieht sich in ihrer Aussage auf den Prozess der Überprüfung des Gesamtplans für die Stadt Salvador, einem der großen Touristenziele in Brasilien.

Das MSTB setzt sich für das Recht auf Wohnraum ein. Die Bewegung organisiert Besetzungen von leerstehenden Gebäuden und prangert Missstände in der Stadt an. Maura zufolge verschärften Großereignisse wie Fußball-WM und Olympiade die Situation in Brasilien. »Salvador ist schon seit der Weltmeisterschaft verkauft. Diese Prozesse müssen nur noch legitimiert werden. Dann werden ganze Stadtteile umgewandelt, ohne die Geschichte der Menschen, die dort geboren wurden, leben und arbeiten, zu berücksichtigen. Am Ende zählt die Bevölkerung überhaupt nichts.« Bei dem Vorhaben, die Hauptstädte in globale Städte zu verwandeln, werden sie sich immer ähnlicher mit ihren Wolkenkratzern, Viadukten, Brücken, breiten Straßen und privaten Shopping Malls. Was bleibt, ist der Asphalt, während das Leben fehlt.

... stößt an Grenzen

In Rio de Janeiro hat die wachsende Motorisierung direkten Einfluss auf die Lebensqualität der StadtbewohnerInnen, etwa durch Luftverschmutzung und die Zunahme von Verkehrsunfällen. Die Anzahl der Verkehrstoten und -verletzten hat gemäß den Daten des Instituts für öffentliche Sicherheit sprunghaft zugenommen, auf 22.362 im Jahr 2014. Durch den Erlass des »trockenen Gesetzes« (Lei Seca), das Autofahren unter Alkohol hart bestraft, soll nun die Zahl der Verkehrsunfälle verringert werden. Daten des bundesstaatlichen Umweltinstituts für die letzten

Jahre zeigen eine deutliche Erhöhung der Konzentration von inhalierbaren Feinstaub-Partikeln mit einer Größe unter zehn Mikrometern. Diese Feinstaubpartikel können zu schweren Erkrankungen der Atemwege und anderen Krankheiten führen. Während noch im Jahr 2010 kein einziges Mal Warnung wegen erhöhter Feinstaubkonzentrationen gegeben werden musste, war das 2014 schon vierzehn Mal der Fall.

Ohnehin liegt der Grenzwert in Brasilien bei 150 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter, während der empfohlene Wert der Weltgesundheitsorganisation die Obergrenze bereits bei 50 Mikrogramm pro Kubikmeter ansetzt. Seit 2000 zeigen somit alle in Rio durchgeführten Messungen eine Feinstaubkonzentration oberhalb des WHO-Grenzwertes.

D?????????????????????????????????ieser Artikel erschien im Dossier:

Spiele von oben - Olympia in Rio de Janeiro

[iz3w](#) (Informationszentrum 3. Welt), in Zusammenarbeit mit [Kooperation Brasilien \(KoBra\)](#)

Ausgabe 353, März/ April 2016

Wenn das aktuelle städtische Entwicklungsmodell im Stau endet, kann die politische Linke beginnen, sich über den Verkehr neu zu erfinden und den gesichtslosen Städten Räume der Utopie entgegenstellen, in denen alternative Lebensweisen möglich sind. São Paulo, die größte Stadt Brasiliens, hat in dieser Richtung Erfahrungen gesammelt, indem sie Anreize für die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad schuf. Die wichtigste Änderung war die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für Autos, die zur Verringerung der Verkehrstoten und

Verletzten führte.

São Paulo wird regiert von Fernando Haddad, einem Mitglied der Arbeiterpartei (PT) und Ex-Minister der Regierung des ehemaligen Präsidenten Lula da Silva. Heute steht er sowohl bei den Konservativen als auch bei den Progressiven in der Kritik. Die konservative Seite wirft seiner Regierung entrüstet vor, den Individualverkehr einzuschränken, Fahrradwege einzuführen und den öffentlichen Nahverkehr in den Mittelpunkt zu stellen, indem neue Fahrbahnen angelegt werden, die ausschließlich für Busse erlaubt sind. Auf der Seite der Linken wiederum hinterfragen viele die bis jetzt vorgestellten Änderungen und kritisieren die Erhaltung der ungleichen, gentrifizierten Stadtstruktur. Sie halten seine Initiativen für reine Kosmetik in einer kapitalismuskonformen Stadt.

In einem heiklen Szenario, in dem nicht nur in Brasilien, sondern auch in den Nachbarländern konservative Parteien an Macht gewinnen, balanciert Haddad zwischen dem Versuch, die einflussreiche Bourgeoisie São Paulos nicht zu verärgern, und die angestrebten Veränderungen voranzubringen. Es fehlt aber ein nationales Städtekonzept, das über einen rein entwicklungsorientierten Ansatz hinausgeht.

Unter dem Asphalt liegt der Strand

Die schwierige Situation des Bürgermeisters von São Paulo steht als Metapher für die politische Situation des gesamten Landes. Angesichts schwerer Korruptionsvorwürfe und Gerichtsverfahren versuchen die PT und Präsidentin Dilma Rousseff, den Kurs des Landes beizubehalten. Doch dabei schaffen sie es nicht, eine Alternative aufzuzeigen, die sich von dem gängigen Entwicklungsdenken unterscheidet, das auf ausufernden Urbanismus, Landflucht

und exportorientierter Produktion von Primärgütern basiert.

Bei der jüngsten Regierungsbildung setzte die Präsidentin Haddads Vorgänger, den ehemaligen Bürgermeister Gilberto Kassab von der konservativen Partei PSD, als Städteminister ein, um eine regierungsfähige Koalition zu erreichen. Dieser Posten ist maßgeblich für die Festlegung einer nationalen Städtepolitik verantwortlich. Der Umstand, dass dieses Ministerium als Tauschmittel genutzt wurde, ist ein Armutszeugnis in der Diskussion um Alternativen für die Städte. Das globalisierte Stadtmodell gilt vielen als selbstverständliches Leitbild der Stadtentwicklung, sowohl auf Seiten der Opposition wie auch auf Seiten der PT-PolitikerInnen verschiedener Strömungen. Sie präsentieren gemeinsame Vorschläge zur Privatisierung öffentlicher Räume, zur Veräußerung historischer Stadtzentren und zur Umsetzung von Megaprojekten ohne Beteiligung der Bevölkerung.

Im selben Rhythmus wie Projektpläne entstehen, die ganze Stadtteile zerstören, formieren sich aber auch Widerstandsbewegungen. In Recife entstand mit dem Vorhaben, einen Teil des Hafens mit großen Gebäuden zu bebauen, die Gegenbewegung »Ocupa Estelita«. Die Bewegung gewann in ganz Brasilien Unterstützung für ihren alternativen Vorschlag zum vorgesehenen »modernen« Einkaufs- und Wohnungskomplex. Vielleicht ist dieser von sozialen Bewegungen und Betroffenen organisierte Widerstand ein Ausgangspunkt dafür, dass sich die Linke inmitten der Krise der »progressiven« Regierungen in Südamerika neu erfinden kann. Platz für neue Utopien gibt es. Auch wenn der Asphalt sonst alles bedeckt.

**Daniel Santini Projektkoordinator im Büro der Rosa-Luxemburg-Stiftung in São Paulo*

Übersetzung aus dem Portugiesischen: Hannah-Lena Roth

Foto: Luiz Baltar