

BORIS VORMANN

Infrastrukturen der globalen Stadt

Widersprüche des urbanen Nachhaltigkeitsdiskurses am Beispiel Vancouvers

Zusammenfassung

Dieser Artikel untersucht anhand des Fallbeispiels Vancouver sozialräumliche Dynamiken globaler Städte mit speziellem Fokus auf deren sich wandelnde Logistikinfrastruktur. Seit den 1970er Jahren haben Stadt- und Regionalplaner eine Umstrukturierung von Räumen in globalen Städten vorangetrieben, um globale, containerisierte Güterströme effizienter, flexibler und zuverlässiger zu gestalten. Parallel hierzu wurden brachgefallene innerstädtische Hafenanlagen revitalisiert, um ‚historische‘ Hafengegenden für Investoren und Touristen attraktiv zu machen. In Vancouver bündelt die postindustrielle Waterfront Hoffnungen auf eine nachhaltige, lebenswerte und freizeitorientierte Stadt – welche in Diskursen der Öffentlichkeit und Stadtplanung als genaues Gegenteil der industriellen Vergangenheit konstruiert worden sind. Wie die vorliegende Analyse zeigt, sind jedoch Pathologien und gesellschaftliche Folgekosten des Industriezeitalters keineswegs aufgelöst, sondern vielmehr verlagert und externalisiert worden.

Abstract

Using Vancouver, BC, as a case study, this paper explores the development of socio-spatial dynamics in global cities with a specific emphasis on changing logistics infrastructures. Since the mid-1970s, urban and regional planners have reconfigured spatial patterns of global cities in order to facilitate global flows of containerized goods more efficiently, flexibly and reliably. At the same time, in a context of volatile and global financial capitalism, derelict old port areas in the inner-cities of cities around the world have been redeveloped and re-valued to attract investor and tourist dollars to ‘historic’ districts and ‘old ports.’ In Vancouver, the post-industrial Waterfront epitomizes promises of a more sustainable, livable, and leisurely city – understood in public and urban planning discourses as the exact opposite of its industrial past. This analysis finds that, rather than resolving the pathologies, risks, and liabilities of the industrial age the costs of the new accumulation regime have simply been relocated and externalized.

Résumé

En se fondant sur le cas de Vancouver, cet article examine les dynamiques socio-spatiales et infrastructurelles des villes globales. Depuis les années 1970, les urbanistes font avancer la réorganisation de l'espace de ce type de villes afin de rendre le flux des conteneurs plus efficace, flexible et planifiable. En parallèle, des surfaces portuaires inutilisées dans le centre-ville sont reconstruites en vue de constituer un pôle d'attraction, à la fois pour le tourisme et des investisseurs. À Vancouver, les « Waterfront » postindustriels incarnent l'utopie d'une ville globale durable et relevant des loisirs – une utopie qui se positionne aux antipodes du passé industriel dans les discours publics et urbanistes. Cependant, comme le montre la présente analyse, les pathologies et les coûts sociaux de l'ère industrielle n'ont pas été résolus, mais plutôt repoussés et externalisés.

Utopien eines urbanen Jahrhunderts¹

Städte und städtischer Wandel erfahren seit einigen Jahren in öffentlichen und akademischen Diskursen eine erhöhte Aufmerksamkeit. In Berichten der Weltbank ist vom 21. Jahrhundert als einem „urban century“ die Rede (z. B. Clarke Annez et al. 2008), eine Wendung, die inzwischen auch in das Vokabular der Stadtwissenschaften eingegangen ist. Bereits 1996 rief das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen, UN-Habitat, den Beginn des urbanen Zeitalters aus (UN-Habitat 1996). Kaum ein Stadtforscher, der heute in seinen einleitenden Bemerkungen nicht von einem „urbanen Jahrhundert“ spricht und auf das sich ändernde Verhältnis zwischen Land- und Stadtbevölkerung zugunsten letzterer verweist (siehe bspw. Lorinc 2008, 7; Pacione 2009, xxi; Katz/Bradley 2013, vii).² Ein Grund für dieses rege öffentliche und akademische Interesse an Städten in den letzten Jahren ist der verbreiteten Meinung geschuldet, in Städten seien die Herausforderungen der Menschheit anzutreffen – und zu lösen. Besondere Beachtung findet in derlei Diskussionen die Idee der nachhaltigen Stadt, die als Antwort auf globale Umwelt-

1 Ich danke Christian Lammert und dem Verfasser des anonymen Gutachtens für ihre hilfreichen Kommentare zu früheren Versionen dieses Aufsatzes.

2 Laut Statistiken der Vereinten Nationen, auf die in diesem Kontext oft rekurriert wird, lebten Anfang des 20. Jahrhunderts acht Prozent der Menschheit in städtischen Siedlungen. Im Jahre 1950 waren es bereits 29%, 1990 dann 45%. 2008 wurde demnach der Zenit überschritten und über die Hälfte der Menschheit lebte in städtischen Gebieten. Diese Tendenz wird in diesen Statistiken und Prognosen linear in die Zukunft fortgeschrieben: Nach jüngsten Schätzungen der Vereinten Nationen waren 2011 52,1% der menschlichen Bevölkerung Stadtbewohner, für 2050 rechnet man mit einem Anteil von 67,2% (UN 2012, 4). Für Kritiken der Land/Stadt-Dichotomie in den wissenschaftlichen Auseinandersetzungen über urbanen Metabolismus und planetarische Urbanisierung siehe respektive Wachsmuth 2012 und Angelo/Wachsmuth 2013 sowie Brenner 2013.

probleme und bei der Bekämpfung des Klimawandels bei vielen Hoffnungen weckt.³

Glaubt man einer Mehrheit von Stadtplanern und Architekten, scheint das 21. Jahrhundert in der Tat sogar im Zeichen des Triumphs der Stadt zu stehen. Eine großstädtische Revolution (*metropolitan revolution*) stehe uns bevor, meinen die Publizisten Bruce J. Katz und Jennifer Bradley, da dort, nicht etwa auf nationalstaatlicher Ebene, die Innovationen für die nachhaltige Wirtschaft des neuen Jahrhunderts entstünden (Katz/Bradley 2013). Ähnlich argumentiert Edward Glaeser, Städte seien „Innovationsmaschinen“ (*engines of innovation*), die Gesellschaften „reicher, smarter, grüner, gesünder und glücklicher“ machten (Glaeser 2011).⁴ Wie Katz und Bradley, sieht auch Glaeser den Grund hierfür in den innovationsfördernden Agglomerationseffekten von Städten – der Möglichkeit für die Eliten der Dienstleistungsgesellschaft also, sich auf engem Raum zu begegnen und auszutauschen. So könne man in Städten auch auf „Innovationsexplosionen“ (Glaeser 2011, 8) für eine umweltfreundlichere Stadt setzen: Zwischen Metropolen ließen sich Erfahrungen austauschen und technologische Lösungen finden, um Energieverbrauch und Emissionen zu verringern und die Lebensqualität *aller* Stadtbewohner zu steigern (Katz/Bradley 2013, 155/156).

Die Hoffnung auf eine nachhaltige und lebenswerte Stadt ist im Laufe der vergangenen vier Jahrzehnte insbesondere auf postindustrielle Waterfronts projiziert worden. Diese revitalisierten Uferzonen gelten als Schnittstellen urbaner Kräfte, die sowohl sichtbarer als auch für die Stadt repräsentativer seien als andere Orte (Marshall 2007, 7). Laut Richard Marshall sind Waterfronts „ein Ausdruck dessen, was wir als Kultur darstellen. [...] Dies sind die Räume, in denen die postindustrielle Stadt entsteht.“ (Marshall 2007, 4)⁵ Dort bündelten sich, so auch der Stadtplaner Raymond Gastil, die fortschrittlichsten urbanen Entwicklungen; sie stünden für die „Geschichte der Zukunft“ (Gastil, 2002, 192).⁶ Wenn postindustrielle Waterfronts eine in der Zukunft vermutete nachhaltige Stadt vorwegnehmen, so der Tenor dieser Argumentationsweise, dann sei es auch eine Frage der Zeit, bis diese Verbesserungen andere Teile der urbanen Gesellschaft erreichten, bis andere brachgefallene Indust-

3 Dieser Diskurs ist auch an der Privatwirtschaft nicht vorübergegangen. Das BMW Guggenheim Lab – im Selbstverständnis urbaner Think Tank, Gemeindezentrum und Agora in einem – begann 2011 in New York City und 2012 in Berlin, nicht ohne Kritik und Gegenwehr (Holleran/Holleran 2013), eigene Impulse bei Debatten über ein nachhaltiges städtisches Design und Leben zu setzen. Siemens wiederum sieht sich als „Vorreiter für nachhaltige Stadtentwicklung“ und bemüht sich im eigens geschaffenen Sektor „Infrastructure & Cities“ um „grüne Mobilitätskonzepte, energieeffiziente Gebäude und intelligente Energieversorgung“ (Siemens 2013). Der vorliegende Beitrag versteht sich auch als Kritik an diesen technologistischen und Designbezogenen Lösungsansätzen.

4 Im Original: „richer, smarter, greener, healthier, and happier.“

5 Im Original: „[...] an expression of what we are as a culture. [...] These are the sites of post-industrial city space-making.“

6 Im Original: „history of the future.“

rieruinen und No-Go Areas in einer Art stadträumlichem Trickle-Down-Effekt zu Orten revitalisierten urbanen Lebens würden – bis, schließlich, die Umweltprobleme der Menschheit in den Städten gebannt oder doch zumindest kontrollierbar geworden seien. Kurzum, postindustrielle Waterfronts dienen in Diskursen über die nachhaltige Stadt als Vorzeigebispiele und Hoffnungsträger.

Der vorliegende Beitrag, der sich auf die urbane Entwicklung Vancouvers konzentriert, zieht dieses gängige Bild der nachhaltigen und lebenswerten Stadt in Frage. Es wird argumentiert, dass die dominante Idee einer grüneren und glücklicheren urbanen Zukunft auf einem reduktionistischen Verständnis städtischer Entwicklung basiert, das elementare Prozesse ignoriert. Während in Diskursen über postindustrielle Uferzonen im Laufe der letzten vier Jahrzehnte zweifelsohne die Hoffnung einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt konstruiert und genährt worden ist, werden bei dieser Betrachtungsweise ökonomische Dynamiken außer Acht gelassen, die sich auf anderen Ebenen und in anderen Räumen abspielen, die gleichzeitig aber die soziale Utopie der postindustriellen Waterfront erst ermöglichen.

Gemeint sind die Logistikinfrastrukturen, welche die globale Stadt in globale Produktionsnetzwerke einbetten und ohne die eine Dienstleistungsgesellschaft nicht denkbar wäre. Die sozialen und ökologischen Folgekosten dieser Art von urbaner Gesellschaft sind jedoch innerhalb der globalen Stadt ungleich verteilt. Während also die postindustrielle Uferzone im Laufe der vergangenen vier Jahrzehnte zum Raum städtischer Repräsentation, der Freizeit und der Nachhaltigkeit avancieren konnte, ist die Kostenverlagerung auf andere Bevölkerungsteile innerhalb und außerhalb globaler Städte – etwa auf Arbeiter in der Lieferkette und auf Bewohner von Vierteln nahe der Logistikzentren – in den Hintergrund des städtischen Nachhaltigkeitsdiskurses gerückt. Aus diesem Blickwinkel betrachtet entpuppt sich die Idee eines räumlichen Trickle-Down-Effekts als eine verzerrte Darstellung urbaner Prozesse: Während uns die postindustrielle Waterfront als Vorbote einer nachhaltigeren Stadt erscheinen mag, sind die Kosten sowohl der ökonomischen Umstrukturierung als auch der Aufrechterhaltung einer Dienstleistungsgesellschaft von sozial schwächeren Bevölkerungsschichten bezahlt worden.

Ruinen des fordistischen Industriezeitalters

Dass Logistikinfrastrukturen in der Stadtforschung wenig Beachtung finden, hat, unter anderem, konzeptuelle Gründe. So bildet das Konzept der globalen Stadt, das seit den 1990er Jahren einen dominanten Einfluss auf die Stadtforschung genommen hat, Globalisierungsprozesse nur unzureichend ab.⁷ Zwar war ein wichtiger

7 Das Konzept der globalen Stadt wurde von Saskia Sassen (1991) geprägt und dient in der Stadtforschung nach wie vor als eine zentrale heuristische Kategorie. Globale Städte sind Knotenpunkte des Finanzkapitalismus und vereinen Kontrollzentren, die notwendigerweise gewissen räumlichen Agglomerationseffekten unterliegen und die eine neue transnationale Wirtschaftsordnung artikulieren. Komplexe Aufgaben der Finanzindustrien führen zu einer räumlichen

Beitrag dieser Forschung, Globalisierung nicht als einen immateriellen und gesellschaftsexternen, sondern als einen in der lokalen Praxis globaler Städte immanent verankerten Prozess der Herstellung und Steuerung von Kapital- und Informationsströmen zu begreifen. Doch beschränkte sich die Analyse oftmals auf die Akteure und Räume des Finanzkapitalismus, ob nun mit einem verstärkten Fokus auf die globale Stadt als Knotenpunkt (Sassen 1991) oder auf die Verbindungen zwischen ihnen (Taylor 2004). Mit diesem Fokus auf die Finanzialisierung sind in der Stadtforschung die materiellen Produktions-, Liefer- und Konsumprozesse weitestgehend ins Abseits der Betrachtung geraten. Derselbe eingeschränkte Blickwinkel bildet, wie wir sehen werden, auch die Grundlage des urbanen Nachhaltigkeitsdiskurses.

Globale Städte, unter denen eine Mehrzahl – auch Vancouver – globale *Hafenstädte* sind⁸, werden in ihrer Entwicklung jedoch nicht nur von der Finanz-, sondern auch von der Realwirtschaft geprägt, insbesondere vom globalen Güterhandel. Dies geschieht *direkt*, durch das unmittelbare Handelsvolumen und die nötigen infrastrukturellen Kapazitäten (Containerhäfen, Transportkorridore, flexible Logistikarbeiter, etc.), die auf lokaler und regionaler Ebene geschaffen werden müssen; *indirekt*, durch die Möglichkeit der geographischen Restrukturierung von Arbeitsprozessen und somit durch die sich (auch) in den globalen Hafenstädten des Nordatlantiks vollziehende Umstrukturierung von Arbeit, d. h. in unserem Falle von der industriellen zur Dienstleistungsgesellschaft; und schließlich, in einer längerfristigen Perspektive, durch die materiellen Überreste der Infrastrukturen vorhergehender Akkumulationsregimes⁹, die mit dem Übergang aus dem fordistischen Zeitalter der nationalen Massenkonsumtion und -produktion redundant geworden sind und das Stadtbild und die Handlungsmöglichkeiten der Stadtplanung bis heute nachhaltig prägen.¹⁰ Es reicht demnach weder, sich bei einer Untersuchung urbaner

Konzentration bestimmter Arbeitsfelder von Banken und Großkonzernen in globalen Städten, die wiederum auf unterstützende Dienstleistungen beispielsweise von Rechts- und Unternehmensberatern angewiesen sind. Globale Städte sind damit sowohl den Effekten von Globalisierungsprozessen ausgesetzt als auch wichtige Orte, an denen diese Prozesse gesteuert und koordiniert werden. Mit der Kategorie der globalen Stadt gelang es Sassen, eine Globalisierungsdebatte zu erden, die sich zunehmend auf von der Gesellschaft losgelöste Prozesse konzentrierte – und damit den Fokus von abstrakten Flows zurück auf die lokale Praxis zu lenken.

- 8 Zur Konsultation sei auf die Global City Rankings von GaWC (2010) und A.T. Kearney (2012) verwiesen. Dass *global cities* oftmals auch *global port cities* sind, hängt mit der historischen Entwicklung urbaner Zentren zusammen, wo Finanz- und Wirtschaftsfunktionen in räumlicher Nähe zu den Aktivitäten des Hafens entstanden sind.
- 9 Ich stütze mich auf dieses Konzept, welches aus dem Vokabular der Regulationstheoretiker stammt. Es beschreibt die gesellschaftlichen Muster und Strukturen der Kapitalakkumulation in Wachstumsperioden (siehe Lipietz/Jenson 1987).
- 10 Als Fordismus wird gemeinhin das Wirtschaftssystem europäischer und nordamerikanischer Nationalstaaten nach Ende des Ersten Weltkrieges bis etwa Mitte der 1970er Jahre bezeichnet. Diese Ordnung war gekennzeichnet von einer anteiligen Umlage der Produktivitätssteigerungen auf die industrielle Arbeiterschaft, deren Arbeitsprozesse wissenschaftlich rationalisiert wurden (Schlagwort: Taylorismus). Als Beispiel auf Mikroebene und Vorgänger dieser Idee gilt

Phänomene auf den Finanzkapitalismus, noch auf lokale Akteure und Prozesse zu beschränken. Dies gilt für die Debatte über *global cities* ebenso wie für den oben skizzierten urbanen Nachhaltigkeitsdiskurs. Hierin liegt auch der Kern der Kritik, die am Beispiel Vancouvers veranschaulicht werden soll.

Die globale Umstrukturierung von Produktionsnetzwerken erlaubte auf lokaler Ebene eine Neuinterpretation Vancouvers, die paradoxerweise ebenso an den Aufstieg des Hafens als an dessen Unsichtbarwerdung gekoppelt war. Von einer Makroebene betrachtet, hat sich der Güterstrom in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts von der atlantischen Ostküste an die pazifische Westküste verlagert, was auch unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der Küstenstädte nahm. Bereits 1988 entfielen 37,7% der Einnahmen von kanadischen Unternehmen des Pacific Rim auf die Provinz British Columbia (Cohn/Smith 1995, 266). Mitte der 1990er Jahre überstieg der Exportanteil dieser Provinz nach Asien und Europa deutlich den gesamtkanadischen Durchschnitt (Ford 1997, 490). Dieser Anstieg in den 1980er und 1990er Jahren ging auch an Vancouver nicht spurlos vorbei, der auf der nordamerikanischen Westküste, abgesehen von Prince Rupert, geographisch am nächsten zu den südasiatischen Industrien gelegenen Hafenstadt.

Mike Harcourt, der Bürgermeister von 1980 bis 1986, wies Vancouver angesichts dieser Entwicklungen eine strategische Rolle als Kanadas Tor zum Pazifik (*Pacific Gateway*) zu, indem er die Bindung des Finanz- und Bankensektors zum Pacific Rim stärkte (Cohn/Smith 1995, 268). Als eine Konsequenz der makroökonomischen Verschiebungen sowie dieser und ähnlicher lokal-strategischer Veränderungen standen bereits 1995 über 20 Prozent aller Beschäftigungen in British Columbia in direktem Zusammenhang mit dem internationalen Handel, während 25 Prozent des Inlandprodukts auf das Wachstum internationaler Ausfuhren zurückzuführen war (Cohn/Smith 1995, 265; vgl. auch Ford 1997, 490; Rutherford 1996, 412/413). Die Diversifizierung der Handelsbeziehungen half Vancouver und British Columbia, ökonomische Umstrukturierungsprozesse im Vergleich zu anderen Regionen und

Henry Fords Kopplung von Angebot und Nachfrage für das Model T. Verbunden mit diesem fordistischen Kompromiss zwischen umverteilten Gewinnen und erhöhter Planbarkeit, der auf nationalstaatlicher Ebene von Konzernen, Gewerkschaften und Regierung getragen wurde, entwickelte sich innerhalb nationalstaatlicher Grenzen eine spezielle ökonomische Geographie, in der industrielle und logistische Aktivitäten aus technischen Gründen zumeist innerhalb der Städte angesiedelt waren. Mit der Containerisierung – und mit der Ausverlagerung logistischer und industrieller Funktionen aus den Innenstädten, um Reibungsverluste und damit Transportkosten gering zu halten – kam es in einem sich wechselseitig bedingenden Prozess zu einer globalen Umstrukturierung von Produktionsprozessen, in der Einzelschritte der Produktion ins Ausland verlagert werden konnten. In der von manchen Autoren als Postfordismus bezeichneten Wirtschaftsordnung wurde die Kopplung von Massenproduktion und -konsumption zugunsten der Just-in-time Produktion in globalen Produktionsnetzwerken aufgebrochen. Dieser systemische Übergang materialisierte sich auch räumlich in den Städten, wo die Anordnung von Hafen- und Industriefunktionen nahe der innenstädtischen Ufer im neuen System ihre Funktion verloren und brachfielen. Einführend sei zu diesen Verschiebungen das Buch von Coe et al. (2010) empfohlen.

Provinzen Kanadas, beispielsweise dem Metropolraum Montréal in Québec, verhältnismäßig unbeschadet zu überstehen, so dass British Columbia sogar als die Provinz mit dem stärksten Wirtschaftswachstum der zweiten Jahrhunderthälfte aus dem 20. Jahrhundert hervorging (Ford 1997, 490).

Der entscheidende Faktor, der die Verschiebung vom transatlantischen zum transpazifischen Handel vorantrieb und ab den 1970er Jahren drastisch beschleunigte, war die mittels der Senkung von Transportkosten ermöglichte Ausverlagerung von Produktionsprozessen nach Asien. Die Kostenreduktion wiederum war Resultat der „Logistikrevolution“ (Bonacich/Wilson 2008), einer Kombination aus politischem Willen: die Deregulierung der Transportindustrien zur Bekämpfung der Stagflation; technologischer Innovation: die Containerisierung zur Standardisierung und Beschleunigung des Güterhandels (Levinson 2008); und neuem Wissen: *supply chain management* als entstehende Wissenschaft des Güter- und Informationsflusses (Cowen 2011). Auch hierbei nahm die logistische Infrastruktur globaler Städte eine zentrale Rolle ein.

Wenn in Globalisierungsdebatten, ähnlich wie in der *global-cities*-Literatur, auch häufig die Betonung auf dem Finanzkapitalismus liegt, lässt sich die Abkehr vom fordistischen System also auch begreifen als eine grundsätzliche Veränderung der räumlichen Ordnung von Produktion, Distribution und Konsum. Diese basierte ganz wesentlich auf den von der Logistikrevolution ermöglichten niedrigen Transportkosten. Zum einen wurde der Nexus aus nationalem Massenkonsum und -produktion zugunsten einer Just-in-Time Produktion (JIT) in globalen Produktionsnetzwerken aufgebrochen. Die Verlässlichkeit und erhöhte Geschwindigkeit des containerisierten Güterhandels erlaubte die Zersplitterung und Ausgliederung einzelner Produktionsschritte ins Niedriglohn-Ausland und gleichzeitig eine Erhöhung der Produktvielfalt. Daher also die Möglichkeit, große Teile der arbeitsintensiven Fertigungswirtschaft, die im fordistischen Zeitalter noch in den Innenstädten, nahe den Hafenanlagen stattfand, ins internationale Ausland auszulagern. In globalen Hafenstädten wie Vancouver ging dies zum anderen einher mit der funktionellen Spezialisierung von urbanen Räumen, das heißt unter anderem in die bereits angedeutete Zweiteilung in postindustrielle Waterfront und ausgesiedelten Containerhafen (siehe auch Fußnote 10).

Der Einstieg Vancouvers in das vermeintlich postindustrielle Zeitalter wurde in der Uferzone jedoch nicht nur materiell ermöglicht, sondern auch symbolisch vollzogen. Dort erschloss man schrittweise die im Zuge der Containerisierung und der Ausverlagerung von Hafendarbeit aus den Innenstädten verfallenden Hafengebäude, um neue Touristenattraktionen, Bürogebäude und Luxuswohnungen zu bauen. In diesem Prozess konstruierten Stadtplaner, Lokalpolitiker, Fremdenverkehrsunternehmen, Architekten und Immobilienmakler die Waterfront in Strategieplänen zur Stadtentwicklung, in Tourismusbroschüren und Werbekampagnen als nachhaltigen und lebenswerten Raum einer neuen Öffentlichkeit.

Der Aufstieg des Pazifikraums im Zuge der containerisierten Handelsglobalisierung konnte in Vancouver umso mehr als Erfolgsgeschichte interpretiert werden, als er im urbanen Kontext eine scharfe Abgrenzung zur industriellen Vergangenheit erlaubte: Die Uferzonen, die man schon in den 1950er Jahren für die Verschmutzung und den Niedergang der Innenstädte verantwortlich machte, wurden mit ihrer Revitalisierung im Laufe der vergangenen vier Jahrzehnte zu Sehnsuchtsorten einer postindustriellen Gesellschaft.

Im öffentlichen Diskurs über die Stadt wurde der Niedergang des Industriezeitalters in Vancouver bereits in der frühen Nachkriegszeit beschworen. Im Rahmen seiner Wahlkampagne für das Bürgermeisteramt charakterisierte der Kandidat Jack Price 1950 das am südlichen Ende der Innenstadt gelegene False Creek, ein Zentrum industrieller Aktivität, als ein „Drecksloch im Herzen der Stadt“ (zitiert in Burkinshaw 1984, 45).¹¹ Wenn lokale politische Akteure wie Jack Price und Frederick J. Hume¹² die Idee unterstützten, False Creek aufzuschütten, ja sogar ihre Wahlkampagnen darauf ausrichteten – und wenn dieses Projekt auch aus Kostengründen nie in die Tat umgesetzt wurde –, so zeigt das doch, wie sehr die politischen Debatten um die Zukunft der industriellen Hafenkante die öffentliche Meinung polarisierten und politischen Willen mobilisieren konnten (Delgado 2010, 58; Gourley 1997, 568). Ähnlich kam auch Coal Harbour, die Uferzone am nördlich von Downtown gelegenen Burrard Inlet (siehe Bild 1), als Symbol des Industriezeitalters in Verruf. In seinen *Coal Harbour Recollections* beschreibt Martin J. Wells, wie Coal Harbour in den 1950er Jahren begann, sein Alter zu zeigen. Wie False Creek wurde Coal Harbour in dieser Zeit mit seinen verschlissenen und teils ungenutzten Industrieanlagen, mit seiner Geschichte umweltverschmutzender Fabriken und Industrieaktivitäten zum Symbol eines veralteten Wirtschaftssystems, dessen industrielle Altlasten es zu beseitigen galt (Wells 2007, 162).

11 Im Original: „[...] nothing more than a filthy ditch in the centre of the city.“ Drew Ann Wake erinnert sich in seiner *Brief History of Granville Island* – einem Teilstück der Uferzone des False Creek –, dass in den 1960er Jahren „Granville Island was becoming a derelict area, plagued by rats and heaps of garbage.“ (Wake 1986, n.p.) Ein Angestellter auf Granville Island habe sich laut Wake darüber beschwert, dass: „[i]t was dirty, strictly an industrial area [...]. I don't think there was a tree on Granville Island, there was no grass. Just dirty and dusty underfoot. The buildings were dirty, the windows were dirty. It was such a seedy area that when we heard of all the plans they had to make it a recreation area, I thought it couldn't be done...“ (Wake 1986, n.p. 5.).

12 Frederick J. Hume war in den Jahren 1951 bis 1958 der 28. Bürgermeister Vancouvers.



Bild 1: Touristische Karte von Downtown Vancouver (mit Coal Harbour im Norden und False Creek im Süden). Quelle: <http://mappery.com/Vancouver-Downtown-Map>

Da in Vancouver im Gegensatz zu vielen anderen nordamerikanischen Städten – berühmtestes Beispiel ist New York City unter dem Einfluss von Robert Moses – der Bau von Autobahnen in der Innenstadt ausblieb, war der Weg zur Uferzone relativ leicht zugänglich. Die Revitalisierung von Waterfront-Arealen geschah unter anderem deshalb zu einem auch im internationalen Vergleich ausgesprochen frühen Zeitpunkt. Das Bayshore Inn wurde im Coal Harbour bereits 1960 als erstes nicht-industrielles Bauunternehmen eröffnet und zog in einer Art Dominoeffekt weitere Projekte nach sich (Wells 2007, 163).¹³ Am False Creek hingegen wurden erste Pläne der Wiedernutzbarmachung in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre dadurch denkbar, dass der Bau von Robert Banks als Containerhafenanlage circa 40 Meilen südwestlich der Innenstadt angekündigt und somit klar wurde, dass False Creek keine Rolle mehr in der zukünftigen Entwicklung des Hafens spielen würde (Hayes 2007, 168/169). 1968 entschied die Stadtverwaltung Vancouvers, die Nutzung von False Creek für industrielle Zwecke zu beenden. Die von Planern, Banken und Kommunalpolitikern breit unterstützte Umwidmung der Flächen zur groß angelegten In-

13 „This [the opening of the Bayshore Inn] brought a sea change“, argumentiert Wells: „People in their Cadillacs heading for the palm-fringed parlour at Trader Vics did not want to be muddied by the working class and their grubby boat yards.“ (Wells 2007, 163)

nenstadtsanierung wurde von der Öffentlichkeit auch deshalb billigend in Kauf genommen, weil ein starkes demographisches Wachstum in den späten 1960er Jahren die Notwendigkeit eines solchen Unternehmens zu untermauern schien (Punter 2003, 8). Der dann erfolgte und in der Geschichte Vancouvers größte Landtausch öffnete False Creek schließlich für die Wiedernutzbarmachung (Hayes 2007, 169; ebenso Punter 2003, 34; Gourley 1997, 568). Auch auf Coal Harbour wurden die Infrastrukturen des fordistischen Industrialismus in dieser Zeit großflächig redundant. Angesichts der Verlagerung der Hafenaktivitäten nach Roberts Bank sowie in den Osten des Burrard Inlets und angesichts der Entscheidung der Canadian Pacific Railway (CPR), den Frachtbahnhof vom Coal Harbour zu entfernen, wurden in unmittelbarer Nähe zum Hauptgeschäftsviertel (CBD) für den Immobilienmarkt äußerst vielversprechende Grundstücke frei (Berelowitz 2005, 101).

Das industrielle Erbe Vancouvers der Stadt abzuschütteln – einer industriellen Hafenstadt, die 1886 am Endbahnhof der Canadian Pacific Railway entstanden war – wurde dann in den 1970er Jahren Ziel einer neuen Generation Zugezogener, die sich aus Akademikern und Angestellten des tertiären Sektors zusammensetzte und deren Pläne für die Zukunft der Stadt sich statt auf das industrielle Erbe auf die idyllische Ländlichkeit Vancouvers bezogen (Gourley 1997, 569). Hatten die Sägewerke der Holzindustrien und die Hafenaktivitäten das Stadtbild noch in den 1920er Jahren mit an die 1.100 Fabriken geprägt, kam das industriell getragene Wachstum mit der wirtschaftlichen Umstrukturierung zur Dienstleistungsgesellschaft zum Erliegen (Ley 1980, 246). False Creek und Coal Harbour wurden im Zuge dessen die entscheidenden Räume des Wandels und der Neuinterpretation der urbanen Identität Vancouvers.

Sehnsuchtsort der postindustriellen Gesellschaft

Mit starker Unterstützung aus den Universitäten und der Wirtschaft gelang es TEAM (*The Electors' Action Movement*), Vancouvers Bürgermeisteramt von 1972 bis 1978 zu besetzen und eine Reform der Stadtentwicklung durchzuführen, die der Geograph David Ley als Auswuchs einer „Ideologie der lebenswerten Stadt“ kritisiert hat (Ley 1980, 239/240).¹⁴ Dass TEAM in den 1970er Jahren politischen Einfluss gewann und die Vorstellung einer lebenswerten Stadt durchsetzen konnte, ist in der Tat nur vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Umstrukturierung Vancouvers zu verstehen. In den frühen 1970er Jahren verzeichnete British Columbia ein starkes Job-Wachstum, insbesondere bei den Büroangestellten des tertiären Sektors. Von 1951 bis 1971 stieg in Vancouver die Zahl der Angestellten im Dienstleistungssektor und im öffentlichen Dienst um 50% auf 70% der gesamten arbeitenden Stadtbevölkerung. Diese Verlagerungen in der Wirtschaftsstruktur Vancouvers veranlassten einen Boom im innerstädtischen Wohnungsbau: Von 1967 bis 1977 verdoppelten sich die in der Stadt existierenden Büroflächen auf über 1,3 Mio. Quadratmeter

14 Im Original: „the ideology of the livable city“; siehe hierzu auch Reid 1991, 21; Punter 2003, 26.

(siehe Ley 1980, 243f.). Die Revitalisierung der Waterfront vollzog sich damit zeitgleich mit dem Aufstieg einer neuen Berufs- und Bevölkerungsschicht, die ihren eigenen politischen Geschmack und eigene Vorstellungen von Urbanität mit sich brachte (Punter 2003, 8). Wie David Ley argumentierte, war False Creek die „vielleicht dramatischste landschaftliche Metapher der liberalen Ideologie“, da dieser Ort den Bruch und Übergang versinnbildlichte, „von einer Wachstumsethik der Güterproduktion zu einer Ethik des Vergnügens und des Konsums von Dienstleistungen“ (Ley 1980, 252).¹⁵ In der Neuinterpretation der urbanen Identität als Gegenbewegung zur industriellen Vergangenheit wurde der Dienstleistungssektor ganz bewusst zum Heilsbringer und zum nachhaltigen, alternativen Wachstumsmotor der Stadt stilisiert. Wie der Bürgermeister Jack Volrich,¹⁶ diese Haltung mit Blick auf die Finanzindustrien widerspiegelnd, im Jahre 1977 argumentierte, bestehe der Dienstleistungssektor aus „clean industries“, die es deshalb auch zu fördern gelte (zitiert in Ley 1980, 252).

Das mit der Reformbewegung entstehende Narrativ der umweltnahen und lebenswerten Stadt speiste sich aus einem historiographischen Vorgänger, dem Mythos des „last, best West“. Als Teil der Werbekampagnen der in den Westen expandierenden Canadian Pacific Railway zielte dieses später zum gesamtkanadischen Nationalmythos ausgedehnte Bild des bukolischen, ländlich-idyllischen Nordens im 19. Jahrhundert darauf ab, Touristen und Siedler nach British Columbia zu locken.¹⁷ Es erfuhr im 20. Jahrhundert eine Renaissance bei anglokanadischen Geschichtsschreibern und diente im Zuge der Deindustrialisierung der Uferzonen Vancouvers als Matrize zur Neuauslegung der städtischen Identität. In diesem Zeichen erfuhr auch Coal Harbour in den 1970er Jahren eine großflächige Sanierung: Brücken und Rampen, brachgefallene Lagerhäuser und Kräne wurden rückgebaut, um Raum für die Entwicklung des Pier B zu schaffen und Coal Harbour in ein vergnügtes Viertel mit Blick auf die umliegenden Gebirgsketten im Norden Vancouvers zu verwandeln (Wells 2007, 165).

15 Im Original: „[False Creek was] perhaps the most dramatic landscape metaphor of liberal ideology [in that it reflected the shift from] an ethic of growth and the production of goods to an ethic of amenity and the consumption of services“ (Ley 1980, 252).

16 Volrich begann seine politische Karriere mit TEAM, verließ die Partei jedoch in seiner ersten Amtszeit als Bürgermeister und gewann die Wahl von 1978 als Unabhängiger. 1980 wurde er von Michael Harcourt abgelöst.

17 Dies wurde mit enormem Aufwand betrieben: Mit Postern, Broschüren, Karten und Büchern umwarb eine Immigrationsbehörde das Territorium, Vortragreisende berichteten in Europa von der natürlichen Schönheit des kanadischen Westens und 1902 wurde sogar eine Serie 35 kurzer Filme unter dem Titel Living Canada gedreht, die den Zuschauern das Umsiedeln in den neu erschlossenen Raum schmackhaft machen sollten. Was vor 1880 weitläufig noch als Ödland galt, wurde nun zum „last, best West“, einem Paradies mit fruchtbaren Böden und freundlichem Klima (siehe Francis 1997, 24f. und Vormann 2012 zur Kontextualisierung in der Nationalismusdebatte).

Tiefgreifend wandelte sich Coal Harbour jedoch trotz dieser identitätsbildenden Pläne erst in den 1980er Jahren. Sowohl dort als auch am Ufer des False Creek mahlten die Mühlen der Bürokratie trotz anfänglichem Enthusiasmus und nachhaltig prägender Zukunftsvisionen der Kommunalpolitik in den 1960er und 1970er Jahren langsam (Berelowitz 2005, 101; Wells 2007, 163). 1979, das Jahr in dem Granville Island auf dem False Creek seine Tore öffnete, markierte auch für den Coal Harbour einen Wendepunkt. Die Entfernung aller Werften westlich von Cardero Street wurde veranlasst, was große neue Nutzflächen entstehen ließ. Dies zu Beginn eines Jahrzehnts, in dem ein enormer Zustrom ausländischen, vor allem asiatischen Kapitals zur Umgestaltung nahezu aller innerstädtischen Uferzonen führen sollte.¹⁸ Eine massive Umgestaltung der innenstädtischen Uferzonen erfuhr Vancouver dann vor allem mit den Vorbereitungen für die Weltausstellung Expo 86.

Das an die Ausweitung touristischer, betriebswirtschaftlicher und finanzieller Dienstleistungen gekoppelte Wirtschaftswachstum wurde im Vorfeld von Expo 86 von der lokalen Politik angeheizt. Durch Steueranreize versuchte man Unternehmen zu bewegen, nach Downtown zu ziehen, was auf den ohnehin schon angespannten Immobilienmarkt weiteren Druck ausübte (Coffey 1994, 102). Hauptattraktion der städtebaulichen Umwandlung war Canada Place im Coal Harbour (*siehe Bild 2*). Als Messegelände, Kreuzfahrtterminal und Hotelkomplex zielte es genau auf die sich zu neuen Säulen des Wirtschaftswachstums herausbildenden Dienstleistungsindustrien ab. Ferner beherbergte Canada Place ein World Trade Centre, welches in einem Prospekt sendungsbewusst und durchaus im neoliberalen Zeitgeist als „Gütesiegel für die gegenwärtige Rolle und das zukünftige Potenzial der Stadt auf dem internationalen Markt“ beworben wurde und welches Vancouver „den Eingang in ein exklusives globales Netzwerk zur Förderung des Handels zwischen Nationen und Unternehmen“ verschaffen sollte (Vancouver Economic Development Office 1986, n.p.).¹⁹ Neben der Hauptattraktion auf dem Burrard Inlet wurde auch das nördliche Ufer des False Creek für die Weltausstellung komplett umgestaltet. Laut dem Meeresarchäologen und Vancouver-Experten James Delgado veränderte Expo 86 die Waterfront des False Creek so grundlegend, dass die Stadtbevölkerung sie nunmehr als urbanes Herzstück und nicht mehr als industrielles „Drecksloch“ wahrnahm (Delgado 2010, 164).

18 In den frühen 1980er Jahren wurde bereits westlich des Coal Harbour der Stanley Park Seawall, ein 2,4 Kilometer langer Pfad am Fuß der Lions Gate Bridge fertiggestellt (Armitage 2001, 239-241). Er ist jedoch eher noch den sporadischen Entwicklungen der 1970er zuzurechnen.

19 Im Original: „[...] hallmark of the city's present role and future potential in the international marketplace [...]“ und „[...] an entrée into an exclusive global network dedicated to promoting trade between companies and nations.“



Bild 2: Blick von Canada Place auf Downtown und Coal Harbour (Quelle: Autor)

Mit über 20 Millionen Besuchern und Einnahmen in Höhe von 3,7 Mio. Dollar (CAD) für die kanadische Wirtschaft wurde Expo 86 von Lokalpolitikern als voller Erfolg gewertet (O’Leary 2011). Die Messe lockte in der Tat Investoren in die Stadt, auch nachdem die Türen der Ausstellung geschlossen wurden. Von 1986 bis 1990 wurden in der Hoffnung auf asiatische Investitionen jährlich im Durchschnitt 600 Wohneinheiten gebaut. Von 1986 bis 1996 hatte dies zur Folge, dass der reale Preis für Wohnungen in Downtown um 44 Prozent anstieg (Punter 2003, 61). Die starke Nachfrage nach Grundstücken trieb zugleich auch die Revitalisierungsprojekte auf dem Burrard Inlet und in False Creek voran, wo Städteplaner die Idee der lebenswerten Innenstadt am klarsten verkörpert sahen (Punter 2003, 12). 1988 stellte die Marathon Realty Company, eine der hierbei wichtigsten Baugesellschaften, in einem Prospekt ihre Zukunftsvision der postindustriellen Waterfront in Vancouver vor, die auch tatsächlich in den Folgejahren in die Tat umgesetzt wurde. Burrard Street und Cardero Street im Westen von Canada Place bezeichnete die Broschüre als „eines der attraktivsten Baugrundstücke Nordamerikas und eine beispiellose Chance für die Stadt Vancouver“ (Marathon Realty 1988, 1).²⁰ In der dem Entwicklungsjargon eigenen und weitverbreiteten Frontier-Rhetorik (Smith 2005; Vormann/Schillings 2013) betonte der Prospekt, dass die „Umwandlung dieser Grundstücke von industriellen zu urbanen Nutzflächen die letzte wirkliche Barriere zwischen der Innenstadt und der Waterfront entfernen [würde] und damit eine Gelegenheit [bietet], die einzigartige städtische Umgebung weiter zu einem urba-

20 Im Original: „[...] one of the most attractive real estate development opportunities in North America and an unprecedented opportunity for the City of Vancouver.“

nen Zentrum von Weltklasse auszubauen“ (Marathon Realty 1988, 1).²¹ Im selben Jahr noch wurde die für die Weltausstellung genutzte Fläche von 84 Hektar für 320 Mio. kanadische Dollar an das von Hong Kong aus operierende Bauunternehmen Concord Pacific verkauft – der Startschuss für weitere Projekte (Marshall 2007, 25). Während der frühen 1990er Jahre ließ der Besitzer von Concord Pacific und Milliardär Li Ka-shing dann in einem Gefüge aus Uferesplanaden, Parkanlagen und Luxushochhäusern die größte innerstädtische Wohnsiedlung Nordamerikas entstehen (Hayes 2007, 169).

Mit dem Wachstum der Dienstleistungsindustrien und dem massiven Zufluss internationalen Investitionskapitals verfestigte sich die Idee der lebenswerten Stadt auch immer mehr als Kernelement der Werbestrategien der Stadt Vancouver, welches es bis in die Gegenwart geblieben ist. Vancouver gibt sich bis heute in Sachen Nachhaltigkeit und lebenswertes Wohnen nach außen als weltweiter Vorreiter. Stadtplaner und -entwickler kämen, laut einem Prospekt der Stadtverwaltung, vom gesamten Kontinent nach Vancouver, um nach Inspiration für die Wiedernutzbarmachung brachgefallener Innenstädte zu suchen und Möglichkeiten für ein gesünderes und geselligeres städtisches Leben kennenzulernen (City of Vancouver 2011, 2). Als Teil der eigenen Werbekampagnen hat die Stadt den Begriff „Vancouverism“ geprägt, um eine neue Art des urbanen Lebens – „a new kind of city living“ – zu beschreiben, das nicht europäisch, nicht asiatisch und auch nicht auf eine herkömmliche Weise nordamerikanisch sei, sondern völlig einzigartig (City of Vancouver 2011, 2). Dieser Lebenswandel kombiniere einen tiefen Respekt für die Natur – „a deep respect for nature“ – mit einem „Enthusiasmus für lebhaftes, einnehmendes, rege Straßen und ein dynamisches urbanes Leben.“ (City of Vancouver 2011, 2)²²

Verdichtet finden wir diese aus dem 19. Jahrhundert widerhallenden Diskurse des naturverbundenen Westens im Village on False Creek, einer anlässlich der olympischen Winterspiele von 2010 gebauten Wohnsiedlung, die damit auch das Credo der Stadtentwicklung in den letzten Jahrzehnten auf den Punkt bringt. Die Werbebroschüre des Marketingbüros lädt potenzielle Wohnungsbesitzer zu einem „wahrhaft umweltfreundlichen Erlebnis“ ein, in „Nordamerikas Nachbarschaft mit der höchsten LEED Platinum Auszeichnung.“ (Rennie Marketing Systems 2010, n.p.)²³ Das Village on False Creek stellt eine Ladestation für Elektroautos bereit, solarbetriebene Mülleimer und „grüne Audiotours“ durch die Nachbarschaft (*green building audio tour*). Das angrenzende Habitat Island dient der Siedlung als Park und wird auf

21 Im Original: „[...] conversion of these lands from industrial to urban uses will remove the last principal barrier between the downtown and the Waterfront, offering the opportunity to further enhance the unique environment of the City as a world class urban centre.“

22 Im Original: „[...] enthusiasm for busy, engaging, active streets and a dynamic urban life.“

23 Die LEED Platinum Auszeichnung ist Teil des Klassifizierungssystems Leadership in Energy and Environmental Design des US-amerikanischen Green Building Council. Zitat im Original: „[e]xperience a true eco-friendly address, North America’s highest-rated LEED Platinum neighborhood.“

Schildern beschrieben als „urbane Oase“ (*urban oasis*) am Wasser, mit 200 einheimischen Bäumen, die „Pflanzen, Kleintieren, Insekten, Krabben, Seesternen, Rankenfußkrebse“ einen Unterschlupf bieten sollen (City of Vancouver 2012).²⁴

Das Beispiel des Village on False Creek fasst Vancouvers längerfristige stadtpolitische Agenda zusammen, von den ersten Anfängen der TEAM Partei zum *Livable Region Strategic Plan* 1975 und dessen Neuauflage von 1996. Es verweist zugleich auf die Widersprüchlichkeiten und Unvereinbarkeiten der lebenswerten Stadt. So bleibt auch die Stadtentwicklungsstrategie von TEAM und deren Erben ambivalent: Sie erreichte es durchaus, Nachhaltigkeit zu einer der stadtpolitischen Prioritäten zu machen. Zudem avancierte Vancouver zu einem global gefragten Touristenziel, und weltweit fanden sich über die vergangenen drei Jahrzehnte unzählige Investoren für den Immobilienmarkt. Die Stadtbevölkerung wuchs von 1971 bis 1991 um 70.000 und von 1991 bis 1996 um weitere 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner, was einem Zuwachs von 54% entspricht, der wiederum zu 40% (!) auf die postindustriellen Waterfronts von Coal Harbour und False Creek entfiel (Punter 2003, 347). Diese in großen Teilen von der Wiedernutzbarmachung der innerstädtischen Uferzonen getragene Entwicklung bescherte Vancouver 2011 zum fünften Mal in Folge den von der Economist Intelligence Unit weltweit vergebenen Titel der *Most Livable City* (Reuters 2011).

Trotz aller Nachhaltigkeitsbedenken und der rhetorischen Bedeutsamkeit öffentlicher Räume ist jedoch wie auf anderen postindustriellen Uferzonen in Vancouver eine Konzentration wohlhabender Gesellschaftsschichten auch im Village on False Creek nicht zu verleugnen. Die günstigste Einzimmerwohnung des Village on False Creek wurde 2010 für 329.900 CAD verkauft, wohingegen das teuerste Apartment mit drei Zimmern 2.999.900 CAD kostete (Rennie Marketing Systems 2010, n.p.). Dies wirft durchaus die Frage auf, ob sich Stadtplaner die lebenswerte und nachhaltige Stadt, trotz gegenläufiger Beteuerungen, nur unter Ausschluss der breiteren Öffentlichkeit vorstellen.

Eine neue Öffentlichkeit?

Im Übergang Vancouvers von einer industriellen Hafenstadt zu einer postindustriellen, lebenswerten Stadt verlagerte die kollektive Identität der Stadt ihren Bezugspunkt von der industriellen Vergangenheit auf die nichtindustrielle Vorvergangenheit – den Mythos eines ländlichen, präindustriellen Idylls des „last, best West“ –, zu der Vancouver nun zurückkehren und auf die sich die Stadt in ihren global angelegten Vermarktungsstrategien beziehen konnte. In diesem schlagkräftigen Fortschrittsnarrativ scheint nicht nur die neue Berufs- und Bevölkerungsschicht der *New Professionals* zu profitieren, die in der Lage ist, sich eine Wohnung an der Waterfront zu leisten und zum Hauptakteur der Revitalisierung avanciert. Die vormals industriell genutzten und von der Öffentlichkeit abgetrennten Uferzonen sind nun für alle

24 Im Original: „[...] a home for plants, small animals, insects, crabs, starfish, barnacles [...]“

zugänglich. Raymond W. Gastil betont, dass im 21. Jahrhundert postindustrielle Waterfronts weltweit „paradigmatische Räume eines zukünftigen öffentlichen Lebens“ seien (Gastil 2002, 19).²⁵ In Vancouver, so betont auch die Stadtverwaltung, böten „viele Parks, Bürgersteige und öffentliche Räume“ einen urbanen Rahmen für „Lebensgenuss und sozialen Kontakt“ (City of Vancouver 2011, 2).²⁶ Kurzum, in Vancouver wie auch in anderen Städten weltweit werden postindustrielle Waterfronts nicht nur als Vorboten einer nachhaltigen Stadt, sondern auch als Raum einer gerade entstehenden neuen Öffentlichkeit gefeiert.

Diese Annahme ist jedoch aus mehreren Gründen problematisch. Zum einen handelt es sich bei dieser Öffentlichkeit um deutlich Besserverdienende: Die Entwicklung Vancouvers zur *Most Livable City* geschah um den Preis der sozialen Exklusivität. Das Village on False Creek ist hier keineswegs die Ausnahme. Immobilienpreise sind seit den 1980er Jahren in der gesamten Innenstadt um ein Vielfaches gestiegen und haben gesellschaftliche Gruppen mit niedrigeren Einkommen in Außenbezirke Vancouvers abgedrängt (Gad/Matthew 2000, 261). Außerdem waren die Uferzonen zuvor keineswegs eine *tabula rasa*. Oftmals ärmere Bevölkerungsgruppen wurden verdrängt, das Hafenumfeld der fordistischen Ära mit seinem durchaus zwielichtigen Charakter – als kosmopolitische Keimzelle und Sündenpflanzel – zur Vergangenheit. Doch eine Problematisierung von Gentrifizierungsdynamiken, auf die eine solche Kritik, würde man sie zu Ende denken, hinauslief und die bereits an anderer Stelle ausgezeichnet artikuliert worden ist (bspw. Smith 2005, 2008; Slater 2006), greift nicht weit genug. Denn sie kann den mächtigen Mythos des räumlichen Trickle-Down-Effekts nur *ex post* und empirisch widerlegen, nicht grundsätzlich entkräften. Wenn die Bewohner und Besucher der postindustriellen Waterfront ein „grüneres“ und „glücklicheres“ Leben führten – um, wie zu Beginn, mit Edward Glaesers Worten zu sprechen –, dann könnte sich ja diese Hoffnung in der Zukunft auch anderswo erfüllen. Dass dies nicht der Fall ist, wird mit einer Verschiebung des Blickwinkels deutlich: Die globale Hafenstadt Vancouver muss als Gesamtsystem im Kontext globaler Produktionsnetzwerke begriffen werden, nicht als Summe unabhängiger räumlicher Einzelsysteme.

Abschließend soll daher skizzenhaft verdeutlicht werden, dass es in einer Kritik der postindustriellen Stadt nicht nur darum geht zu argumentieren, in Stadtvierteln außerhalb von Downtown hätte sich die Lage im Zuge der Deindustrialisierung nicht verbessert. Vielmehr gilt es, sich zu vergegenwärtigen, dass sich dort die Lebensqualität auf Grund eines neuen Systems der Produktion in globalen Netzwerken verschlechtert hat. Die postindustrielle Waterfront erscheint aus dieser Perspektive auch nicht als das Resultat der Anstrengungen innovativer Unternehmer und Stadtplaner, als welche sie häufig dargestellt wird, oder als Ergebnis von „Innovati-

25 Im Original: „[...] paradigmatic site for the future of public life.“

26 Im Original: „[...] many parks, walkable streets and public spaces for enjoyment and human contact.“

onexplosionen“, sondern als die Konsequenz einer Verlagerung systemischer Kosten.

Um dies zu verstehen, müssen wir auf die Logistikrevolution zurückkommen. Dabei ist es wichtig, einen Punkt besonders hervorzuheben. Die Transportkostensenkung, die zu Anfang der Deindustrialisierungsprozesse stand, wird oftmals als Konsequenz technologischen Fortschritts und Nebeneffekt der Wirtschaftsglobalisierung betrachtet. Diese Einschätzung trifft aber nur bedingt zu. Aus dieser Perspektive wird die Verantwortung für die ökonomische Umstrukturierung nach Außen verlagert, an Kräfte, die jenseits der Politik zu liegen oder ihr gegenüber übermächtig zu sein scheinen. Dabei sind die entscheidenden Schritte zur Senkung der Transportkosten, die daher auch treffender als Kostenverlagerung begriffen werden sollte, aktiv von der Politik eingeleitet worden.



Bild 3: Delta Port auf Roberts Bank 40 Meilen im Südwesten von Downtown
(Quelle: <http://www.portmetrovanancouver.com/en/about/PhotoGallery.aspx>)

Gemeint ist zum einen die Deregulierung der Transportindustrien, die zu einer Verschiebung von Risiken und Kosten auf die Arbeiterschaft in der Lieferkette führte. Dies geschah in der Schifffahrt international durch Ausflaggung (*Flags of Convenience*), durch die Schwächung der Gewerkschaften und Senkung der Arbeiterzahlen im Hafen und im Schienenfrachtverkehr, sowie durch die Verlagerung vom Güterverkehr von der Eisenbahn auf den deregulierten Straßenverkehr per Lastkraftwagen. Der flexiblere, schnellere und günstigere Transport per LKW wurde in der

Literatur auch als „Sweatshop auf Rädern“ bezeichnet (Belzer 2000), da sich in Folge der Deregulierung und mit der Senkung der Transportkosten auch die Arbeitskonditionen rasant verschlechtert haben (Dubé/Pilon 2006). So wurden beispielsweise Wartezeiten im Stau, Unterhaltskosten für das Fahrzeug und Versicherungen des Fahrers auf den nun als Selbstständigen (*owner-operator*) bezeichneten Fahrzeugführer verlagert. Eine Studie des kanadischen Bundes und der Provinz British Columbia befand 2005, dass der „halsbrecherische Preiswettkampf“ in den Häfen des Lower Mainlands, zu denen auch jene Vancouvers zählen, nach der Deregulierung zu einer Verschiebung eines Großteil der Transportkosten auf ebenjene nicht gewerkschaftlich organisierten Selbstständigen geführt hat (Federal-Provincial Task Force 2005, 23/39).²⁷

Neben der Deregulierung der Transportindustrien und der damit einhergehenden Risiko- und Kostenverlagerung wurden Transportkosten externalisiert. Wegen der rapide wachsenden Handelsvolumina in Folge zunehmend liberalisierter Märkte – der Welthandel zur See hat sich seit 1975 verdreifacht (UNCTAD 2011, 4) – sind neue Folgekosten für die Umwelt entstanden, die von der Politik nicht reguliert werden. International produzierende Unternehmen bezahlen nicht den vollen Preis ihrer wirtschaftlichen Transaktionen, da Kosten auf die Umwelt und die Gesellschaft abgewälzt werden – und dies vom Staat billigend in Kauf genommen wird.

Die Hauptverursacher von Umweltverschmutzung in der Logistik sind Containerschiffe und Lastkraftwagen. In der Schifffahrt ist man nach der OPEC Ölkrise von 1973 dazu übergegangen, kostengünstigere und umweltschädlichere Abfallprodukte des Raffinerieprozesses einzusetzen, was zu einer erhöhten Konzentration von Schwefel, Asphalten und Metallen im Marinedieselöl geführt hat (Corbett/Fischbeck 1997, 823; Talley 2009, 164).²⁸ Laut der britischen Tageszeitung *The Guardian* entspricht der Schwefeloxidausstoß der fünfzehn größten Schiffe deshalb heute dem aller 760 Millionen Automobile des Planeten (Vidal 2009). Hierbei muss man sich vergegenwärtigen, dass die Zahl der weltweit zivil eingesetzten Schiffsflotte sich von 1950 (30844) bis 2001 (89063) fast verdreifacht hat, was wiederum im selben Zeitraum zu einer Vervierfachung des gesamten Treibstoffverbrauchs führte (64.5 Mt im Jahr 1950, 208 Mt im Jahr 2001; Eyring et al. 2005, 10). Trotz der Auswirkungen dieser Luftverschmutzung auf Küstenstädte und deren Einwohner sind bislang von der Politik kaum Standards eingeführt worden. Wenn Marinedieselöl die kostengünstigste Lösung für Reedereien darstellt, so ist es auch der am wenigsten

27 Die Task Force kam zu folgendem Schluss: „[...] the nature of the operation, the low cost of entry, and the owner-operators' inability to establish revenues appropriately result in a situation where the market does not operate effectively.“ (Federal-Provincial Task Force 2005, 39) Seither ist, auch als Reaktion auf diese Studie, ein Lizenzabkommen durchgesetzt worden, welches jedoch von den Fuhrunternehmen mehrfach unterminiert worden ist. Zitat im Original: „cutthroat price competition.“

28 Marinedieselöl stößt im Vergleich zu herkömmlichem Diesel im Straßenverkehr die 100-fache Menge an Schwefel aus (Bailey/Solomon 2004, 759).

regulierte Faktor bei der Umweltverschmutzung im Transportwesen (Talley 2009, 164).²⁹

Wie in der Schifffahrt waren auch im Lastwagentransport Erwägungen zur Kosteneffizienz hauptauschlaggebend für einen Anstieg luftverschmutzender Emissionen. Auch diese Kostenverlagerung ist auf die Deregulierung zurückzuführen. Zum einen hat sich mit dem wachsenden internationalen Handel – vor allem in Folge der Einrichtung einer kontinentalen Freihandelszone (NAFTA) und einem damit einhergehenden erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Nord-Süd-Achse Nordamerikas – die Anzahl von LKW auf nordamerikanischen Highways und infolgedessen deren Emissionsausstoß massiv erhöht. Außerdem hat die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und Löhne im *port-trucking* Sektor dazu geführt, dass Selbstständige oftmals veraltete (und deshalb erschwingliche) Lastkraftwagen fahren, die einen höheren Emissionswert aufweisen als neuere Flotten. Und schließlich haben die erhöhten Handelsvolumina auf der Straße das Stauaufkommen erhöht – insbesondere am Hafen und auf den Zufahrtsstraßen –, was wiederum zu einem erhöhten Ausstoß von Schadstoffen (auf kleinerem Raum) geführt hat.

Anders ausgedrückt: die Kosten zur Verknüpfung von Produktion und Konsumption in globalen Produktionsnetzwerken wurden innerhalb der Lieferketten verschoben und externalisiert. Wenn international agierende Unternehmen ihren Transport mit Hilfe der Politik – durch aktive Deregulierung und passives Nichteingreifen – verbilligen konnten, wer bezahlt aber dann diese Kosten der Dienstleistungsgesellschaft? Neben der bereits erwähnten Abwälzung auf die Arbeiterschaften in den Transportindustrien sind dies auch die Bevölkerungsgruppen, die nahe der Transportkorridore und -knotenpunkte leben und die einem höheren Risiko ausgesetzt sind, an Atemwegskrankheiten wie Asthma und Lungenkrebs zu erkranken und bei denen häufiger Herzkrankheiten und Geburtsdefekte festgestellt werden (siehe Bailey/Solomon 2004, 750; Bailey et al. 2007, 5). In Vancouver sind es neben LKW-Fahrern und Hafenarbeitern die umliegenden Nachbarschaften des Hafens (Centerm und Vanterm) und der Zufahrtsstrecken (Highway 91 und 99), die Dieselabgasen am stärksten ausgesetzt sind (Marshall et al. 2008, 1363). Dies sind zugleich Orte mit einer hohen Konzentration ökonomisch schwächerer Bevölkerungsgruppen. Studien haben ergeben, dass die Luftverschmutzung in Vancouver von Nachbarschaft zu Nachbarschaft stark variiert und dass es exakt diese Siedlungen sind, die jährlich den höchsten Durchschnitt an gesundheitsgefährdenden Stickoxiden einatmen (Marshall et al. 2008, 1363).

Die Stadt Vancouver, die seit den 1980er Jahren (auch auf Grund der oben besprochenen Dynamiken) zunehmend ungleicher geworden ist, gehört zu den am stärksten räumlich segregierten Städten Kanadas mit dem höchsten Anteil an Pri-

29 Dies hängt auch unmittelbar mit der Deregulierung der 1980er Jahre zusammen. Wie Corbett und Fischbeck angemerkt haben, hat die Ausflagung eine Re-Regulierung und die Zuschreibung von Verantwortlichkeiten enorm erschwert (Corbett/Fischbeck 1997, 824).

vathaushalten mit Niedriglöhnen (Walks 2011, 132/133; Ley/Lynch 2012). Die räumliche Anordnung dieser Haushalte in der Metropolregion entspricht nahezu exakt den Orten mit der höchsten Umweltbelastung: Die Census Tracts, die die Hafenkomplexe Centerm und Vanterm umgeben, versammeln die Haushalte mit den niedrigsten Einkommen in der gesamten Vancouver Metropolitan Area (Cities Centre 2011).³⁰ Ähnlich verhält es sich entlang der Transportkorridore, die den Containerhafen Deltaport im Südwesten mit der Innenstadt verbinden (Deltaport Highway, Highway 17 und Vancouver-Blaine Highway). Die Einkommen der Anwohner in umliegenden Nachbarschaften lagen bei nur 60 bis 80% des Durchschnitts in der Metropolregion, was dem untersten Drittel aller Census Tracts entspricht (Cities Centre 2011).

Wie Peter V. Hall in seinen empirischen Arbeiten gezeigt hat, wird die Problematik der Niedriglohnbeschäftigung in Hafenökonomien dadurch verschärft, dass Containerhäfen eine enorme Umweltbelastung für umliegende Gemeinden bedeuten (2009). Dies ist fraglos auch in Vancouver der Fall. Ebenso problematisch ist jedoch, dass diese logistischen Räume – die eben keine Augéschen Nicht-Orte³¹ sind, sondern in denen Menschen leben und arbeiten – in der nachhaltigen und lebenswerten Stadt keine Erwähnung finden. Der Aufstieg der postindustriellen Waterfront ist außerdem nicht das Ergebnis eines genialen Unternehmergeistes, sondern vielmehr Teil einer von der Politik auf mehreren Ebenen mitveranlassten Umstrukturierung des Wirtschaftssystems, dessen räumliche Neuorganisation zu Lasten der ökonomisch ohnehin benachteiligten Gruppen ging und geht.

Das Einzelne und das Ganze

Heute erinnern den Besucher auf der postindustriellen Waterfront von Coal Harbour wenige Dinge an die industrielle Vergangenheit. Eine Gedenkglocke, das einzige Denkmal, wurde am 25. Mai 1994 von ehemaligen Dockarbeitern an einer Ecke im Südwesten des Bayshore Walkway aufgestellt. Sie erinnert an eine Zeit, die des-

30 Nach den aktuellsten Daten des Census lagen die durchschnittlichen Einkommen der Haushalte bei nur 40-60% des Gesamtdurchschnitts der Vancouver Census Metropolitan Area (CMA) von 36,123 CAD (Cities Centre 2011). Dies ist umso frappierender, als in diese Kategorie nur 1 Prozent der Metropolregion fiel.

31 Marc Augé bezeichnet jene generischen Räume als „Nicht-Orte“, denen eine Identität und eine anthropologische Vergangenheit fehlt. Seines Erachtens führen die „Beschleunigung der Verkehrsmittel“ und damit verbundene gesellschaftliche Prozesse zur Vermehrung solcher Orte. „Zu den Nicht-Orten gehören die für den beschleunigten Verkehr von Personen und Gütern erforderlichen Einrichtungen (Schnellstraßen, Autobahnkreuze, Flughäfen) ebenso wie die Verkehrsmittel selbst oder die großen Einkaufszentren oder die Durchgangslager, in denen man die Flüchtlinge kaserniert.“ ([1994] 2010, 42) Der Begriff erinnert an Manuel Castells Konzept des „Space of Flows“ (2000), dem vom Lokalen dekontextualisierten Durchgangsort, oder etwa Stephen Grahams und Simon Marvins Verständnis von netzwerkartig verbundenen Mobilitätsräumen (*networked mobility spaces*, Graham/Marvin 2001). Jedoch kommt dem Nicht-Ort, noch extremer als bei diesen Konzepten, das Politische abhanden: Es fehlen die Akteure. Deren Versuche der politischen Emanzipierung geraten damit aus dem Blickfeld.

halb umso mehr als vergangen erscheint. Während Fabriken und Industriearbeiter in urbanen Uferzonen einst Wohlstand und Wachstum sicherten, schreibt Richard Marshall von der Graduate School of Urban Design der Harvard University, hätten sie die Zerstörung der Umwelt mit sich gebracht (Marshall 2007, 5). In der postindustriellen und nachhaltigen globalen Stadt, so scheint es auf den ersten Blick, gehören diese Folgekosten der Vergangenheit an.

Die Infrastrukturen, Prozesse und Arbeiterschaften des Güterhandels liegen jedoch der Entstehung der westlichen Dienstleistungsgesellschaft im Laufe des 20. Jahrhunderts wesentlich zu Grunde: Ohne die Kosteneinsparungen im Transport durch die systematische Deregulierung des Transportwesens und technologische Innovationen im Bereich der Logistik (Containerisierung) und der Informationstechnologie (IT) hätte es in dieser Form nicht zur internationalen Ausverlagerung von Produktionsprozessen (*offshoring*) kommen können – und damit auch nicht zur Deindustrialisierung der Waterfront.

Im Zuge der Revitalisierung brachgefallener Hafensareale haben es Stadtplanerinnen und andere urbane Akteure in Vancouver vermocht, eine öffentliche Wahrnehmung ihrer Stadt als nachhaltige Stadt zu formulieren. Die freizeitorientierte und lebenswerte Waterfront wird als Gegensatz verstanden zur alten und verschmutzten Hafenkante des fordistischen Industriezeitalters. Wo einst Dockarbeiter unter gefährlichen Bedingungen ausgebeutet wurden und Fabriken die Umwelt verschmutzten, können Anwohner und Besucher heute in restaurierten historischen Gebäuden einkaufen, auf den Grünflächen sportlichen Aktivitäten nachgehen oder in Condominiums mit Blick auf das Wasser wohnen. Ohne Zweifel, Vancouvers Village on False Creek hat nichts mehr mit dem Drecksloch der 1960er Jahre gemein. Die industrielle Vergangenheit wird somit zu einer Verirrung der ansonsten immer schon nachhaltigen und umweltfreundlichen Geschichte Vancouvers.

Aus dieser Gegenüberstellung mit einer fortschrittlichen, nachhaltigen urbanen Zukunft speist sich zugleich die Hoffnung auf die Entstehung einer neuen Öffentlichkeit. Ganz abgesehen davon, dass die neuen Bevölkerungsgruppen auf der Waterfront ältere Bewohner verdrängt haben, ist diese Hoffnung unangebracht. Mag die postindustrielle Waterfront nachhaltiger sein als ihr industrielles Pendant, sie ist es auf Kosten der Degradierung anderer Räume. Soziale und ökologische Kosten wurden im Laufe der vergangenen vier Jahrzehnte räumlich umverteilt. Dies geschah entlang der quasi-segregierten Status- und Einkommensgruppen. Kosten des Produktionssystems wurden zum einen auf die Arbeiterschaft im Transportwesen, zum anderen durch Externalisierung auf die Allgemeinheit abgewälzt. Wenn also auf der postindustriellen Waterfront die „Armeen schlechtbezahlter, schlechtbehandelter Arbeiter, die ihren Lebensunterhalt damit verdienen, im Hafen Schiffe zu be- und entladen“ (Levinson 2008, 2), verschwunden sein sollen, wie Marc Levinson

behauptet, dann ist das nicht, weil diese „Armeen“ nicht mehr existieren, sondern weil deren schlechtbezahlte Arbeit räumlich ausverlagert wurde.³²

Ein Problem, das zukünftige Stadtforschung nicht auf die leichte Schulter nehmen sollte und das hier anklingt, betrifft die Akteurs- und Handlungsebenen städtischer Entwicklung. Betont werden muss gerade angesichts dominanter Konvergenz-Annahmen in Diskursen über Globalisierungsprozesse, dass es sich bei der Entwicklung der globalen Stadt Vancouver im Allgemeinen und der Kostenverlagerung im Speziellen keineswegs um einen naturwüchsigen Prozess handelt, sondern um die Konsequenzen aktiver politischer Gestaltung, auch außerhalb der Stadt und der Metropolregion.³³ Was den Schein des Sachzwangs wahr, ist die Komplexität der unterschiedlichen Entscheidungsebenen und der gesellschaftlichen Entwicklung auf mehreren Skalen. Will sie einen kritischen und wissenschaftlichen Anspruch einlösen und nicht zum Instrument wirtschaftlicher und politischer Interessen werden, muss die Stadtforschung sich auf diese Komplexität einlassen und eine Perspektive entwickeln, die sich nicht auf die Umgestaltung einzelner Räume innerhalb der Stadt beschränkt.

Literaturverzeichnis

- Angelo, Hillary/David Wachsmuth, 2013, „Urbanizing Urban Political Ecology: A Critique of Methodological Cityism“, in: *International Journal of Urban and Regional Research*, Forthcoming.
- Armitage, Doreen, 2001, *Burrard Inlet. A History*, Madeira Park: Harbour Publ.
- A.T. Kearney, 2012, „2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook“, in: *AT Kearney* (www.atkearney.com/index.php/Publications/2012-global-cities-index-and-emerging-cities-outlook.html), 21.08.2013.
- Augé, Marc, 2010, *Nicht-Orte*, München: C. H. Beck.
- Bailey, Diane/Gina Solomon, 2004, „Pollution Prevention at Port: Clearing the Air“, in: *Environmental Impact Assessment Review* 24.7, 49–74.
- Bailey, Diane/Zach Goldman/Maria Minjares, 2007, „Driving on Fumes. Truck Drivers Face Elevated Risks from Diesel Pollution“, in: *NRDC Issue Paper. Natural Resources Defense Council*, Dezember 2007 (<http://www.nrdc.org/health/effects/driving/driving.pdf>), 29.08.2013.
- Belzer, Michael H., 2000, *Sweatshops on Wheels. Winners and Losers in Trucking Deregulation*, Oxford: Oxford University Press.
- Berelowitz, Lance, 2005, *Dream City. Vancouver and the Global Imagination*, Vancouver u.a.: Douglas & McIntyre.
- Bonacich, Edna/Jake B. Wilson, 2008, *Getting the Goods. Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Ithaca: Cornell University Press.
- Brenner, Neil, 2013, „Theses on Urbanization“, in: *Public Culture* 25.1, 85-113.
- , 2009, „Is there a politics of ‘urban’ development? Reflections on the US case“, in: R. Dilworth (Hg.), *The city in American political development*, New York and London: Routledge.

32 Im Original: „[...] armies of ill-paid, ill-treated workers who once made their living loading and unloading ships in every port are no more [...]“

33 Siehe zum hier angesprochenen Problem des methodologischen Lokalismus und City-ismus auch Brenner 2009 und Angelo/Wachsmuth 2013.

- Burkinshaw, Robert Kenneth, 1984, *False Creek. History, Images, and Research Sources*, Vancouver: City of Vancouver Archives.
- Castells, Manuel, 2000, *The Rise of the Network Society*, Cambridge: Blackwell.
- Cities Centre, 2011, *Average Individual Income 2005 Neighbourhoods in the Vancouver Region*. University of Toronto. (<http://neighbourhoodchange.ca/wp-content/uploads/2011/05/Vancouver-CMA-2006-Ind-INCOME-map-cmyk.pdf>) 21.08.2013.
- City of Vancouver, 2011, *Vancouver Green Capital. Livability*, City of Vancouver (http://vancouver.ca/greencapital/pdf/VGC_Livability_FactSheet.pdf), 20.08.2013.
- , 2012, *Habitat Island*, City of Vancouver. (http://cfapp.vancouver.ca/parkfinder_wa/index.cfm?fuseaction=FAC.ParkDetails&park_id=241), 29.08.2013.
- Clarke Annez, Patricia/Gwénaelle Huet/George E. Peterson, 2008, *Lessons for the Urban Century. Decentralized Infrastructure Finance in the World Bank*. Washington DC: The World Bank.
- Coe, Neil M./Philip F. Kelly/Henry Wai-Chung Yeung, 2010, *Economic Geography. A Contemporary Introduction*. Malden: Blackwell.
- Coffey, William J., 1994, *The Evolution of Canada's Metropolitan Economies*, Montréal: Institute for Research on Public Policy/Institut de recherche en politiques publiques.
- Cohn, Theodore H./Patrick J. Smith, 1995, „Developing Global Cities in the Pacific North West: The Cases of Vancouver and Seattle“, in: Peter Karl Kresl/Gary Gappert (Hg.), *North American Cities and the Global Economy. Challenges and Opportunities*, Thousand Oaks: Sage, 251–85.
- Corbett, James J./Paul Fischbeck, 1997, „Emissions from Ships“, *Science* 278.5339, 823–4.
- Cowen, Deborah, 2011, „Logistics' Liabilities“, in: *Limn* 1 (<http://limn.it/logistics%E2%80%99-liabilities>), 21.08.2013.
- Delgado, James P., 2010, *Waterfront. The Illustrated Maritime History of Greater Vancouver*, North Vancouver: Stanton Atkins & Dossil Publishers.
- Dubé, Vincent/ Denis Pilon, 2006, „On the Road Again“, in: *Perspectives*, 11–21.
- Eyring, V./H. Köhler/W. J. Lauer/A. Aardenne, 2005, „Emissions from International Shipping: 1. The last 50 years“, *Journal of Geophysical Research* 110, 1–12.
- Federal-Provincial Task Force, 2005, *Final Report of the Task Force on the Transportation and Industrial Relations Issues Related to the Movement of Containers at British Columbia Lower Mainland Ports*, 26.08. (http://www.th.gov.bc.ca/Container_Trucking/Task_Force_Final_Report.pdf), 29.08.2013.
- Ford, Ashley, 1997, „Pacific Rim Trade“, in: Chuck Davis (Hg.), *The Greater Vancouver Book. An Urban Encyclopedia*, Surrey: Linkman Press, 490–1.
- Francis, Daniel, 1997, *National Dreams. Myth, Memory, and Canadian History*, Vancouver: Arsenal Pulp Press.
- Gad, Gunter/Malcolm Matthew, 2000, „Central and Suburban Downtowns“, in: Trudi E. Bunting/Pierre Filion, *Canadian Cities in Transition. The Twenty-First Century*. 2nd ed., Toronto: Oxford University Press, 248–73.
- Gastil, Raymond, 2002, *Beyond the Edge. New York's New Waterfront*, New York: Princeton Architectural Press.
- Globalization and World Cities Network (GaWC), 2010, „The World According to GaWC 2010“, in: *Globalization and World Cities Network (GaWC)* (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2010t.html>), 21.08.2013.
- Glaeser, Edward, 2011, *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, New York: The Penguin Press.
- Gourley, Catherine, 1997, „False Creek“, in: Chuck Davis (Hg.), *The Greater Vancouver Book. An Urban Encyclopedia*, Surrey: Linkman Press, 568–9.
- Graham, Stephen/Simon Marvin, 2001, *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London: Routledge

- Hall, Peter V., 2009, „Container Ports, Local Benefits and Transportation Worker Earnings“, *GeoJournal* 74, 67–83.
- Hayes, Derek, 2007, *Historical Atlas of Vancouver and the Lower Fraser Valley*, Vancouver und Toronto: Douglas & McIntyre.
- Holleran, Max/Samuel Holleran, 2013, „Takin' It to the Street: Arts Institutions as Forums for Urban Problems in New York's Lower East Side“, unveröffentlichtes *Working Paper*, forthcoming.
- Katz, Bruce/Jennifer Bradley, *The Metropolitan Revolution. How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy*, Washington DC: Brookings Institution Press.
- Levinson, Marc, 2008, *The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. 9th ed. Princeton: Princeton University Press.
- Ley, David, 1980, „Liberal Ideology and the Postindustrial City“, in: *Annals of the Association of American Geographers* 70.2, 238–58.
- /Nicholas A. Lynch, 2012, „Divisions and Disparities: Socio-Spatial Income Polarization in Greater Vancouver, 1970-2005“, *Department of Geography, University of British Columbia* (<http://neighbourhoodchange.ca/documents/2012/08/summary-version-divisions-and-disparities-socio-spatial-income-polarization-in-greater-vancouver-1970-2005-by-david-ley-nicholas-lynch.pdf>), 21.08.2013.
- Lipietz, Alain/Jane Jenson, 1987, „Rebel Sons: the Regulation School. Interview Conducted by Jane Jenson“, in: *French Politics and Society* 5.
- Lorinc, John, 2008, *Cities*, Toronto: Greenwood Books.
- Marathon Realty Company Ltd., 1988, *Coal Harbour: Vancouver's Downtown Waterfront*, City of Vancouver Archives; Pamphlet Collection; Item Number PAM 1988-127.
- Marshall, Julian D./Elizabeth Nethery/Michael Brauer, 2008, „Within-Urban Variability in Ambient Air Pollution: Comparison of Estimation Methods“, in: *Atmospheric Environment* 42, 1359–69.
- Marshall, Richard, 2007, „Contemporary Urban Space-Making at the Water's Edge“, in: Richard Marshall (Hg.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, Spon, 3-14.
- O'Leary, Kim Patrick, 2011, „Expo 86“, in: *The Canadian Encyclopedia*. (www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=A1ARTA0002692), 20.08.2013
- Pacione, Michael, 2009, *Urban Geography. A Global Perspective*, London und New York: Routledge.
- Punter, John Vincent, 2003, *The Vancouver Achievement. Urban Planning and Design*, Vancouver: UBC Press.
- Reid, Barton, 1991, „The Story of the New Middle Classes“, in: Kent Gerecke (Hg.), *The Canadian City*, Montreal: Black Rose Books, 10–30.
- Rennie Marketing Systems, 2010, *The Village on False Creek: Your Community: Play, Live, Shop, Work*. Vancouver: City of Vancouver Archives. Item Number 2011-022.3; Archives Loc. 631-E-5 file 9.
- Reuters, 2011, „Vancouver Still World's Most Liveable City: Survey“, in: *Reuters*, 21.02. (www.reuters.com/article/2011/02/21/us-cities-liveable-idUSTRE71KONS20110221), 20.08.2013.
- Rutherford, Tod, 1996, „Socio-spatial Restructuring of Canadian Labour Markets“, in: John N. H. Britton (Hg.), *Canada and the Global Economy. The Geography of Structural and Technological Change*, Montreal: McGill-Queen's University Press, 407–32.
- Sassen, Saskia. 1991, *The Global City. New York, London, Tokio*, Princeton und Oxford: Princeton University Press.
- Siemens, 2013, „Nachhaltige Stadtentwicklung“, in: *Siemens Website* (<http://www.siemens.de/nachhaltige-stadtentwicklung/nachhaltige-stadtentwicklung.html>), 21.08.2013.
- Slater, Tom, 2006, „The Eviction of Critical Perspectives from Gentrification Research“, in: *International Journal of Urban and Regional Research* 30, 737–57.
- Smith, Neil, 2005, *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London: Routledge.

- , 2008, „New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy“, in: Neil Brenner (Hg.), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Malden: Blackwell, 80–103.
- Talley, Wayne Kenneth, 2009, *Port Economics*, London: Routledge.
- Taylor, Peter J., 2004, *World City Network. A Global Urban Analysis*, London: Routledge.
- United Nations Conference on Trade And Development (UNCTAD), 2011, *Review of Maritime Transport*, New York/Geneva: United Nations Publication.
- UN Habitat (United Nations Centre for Human Settlements), 1996, *An urbanizing world: Global report on human settlements*, Oxford: Oxford University Press for UN- Habitat.
- United Nations (UN), 2012, *World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*, (http://esa.un.org/unup/pdf/WUP2011_Highlights.pdf), 20.08.2013.
- Vancouver (B.C.) Economic Development Office, 1986, *World Trade Centre Office Complex*, City of Vancouver Archives. Public Records Series 516; Archives Loc. 248-E-3 file 6.
- Vidal, John, 2009, „Health risks of shipping pollution have been ‘underestimated‘“, in: *The Guardian*, 09.04. (<http://www.guardian.co.uk/environment/2009/apr/09/shipping-pollution>), 21.08.2013.
- Vormann, Boris/Sonja Schillings, 2013, „The Vanishing Poor. Frontier Narratives in U.S. Gentrification and Security Debates“, *UCLA Critical Urban Planning* 20.
- Vormann, Boris, 2012, *Zwischen Alter und Neuer Welt. Nationenbildung im transatlantischen Raum*, Heidelberg: Synchron.
- , 2011, „Visibilizing Risk. Risk Perception and Maritime Infrastructure in the ‘War on Terror‘“, in: Winfried Fluck/Katharina Motyl/Donald E. Pease/Christoph Raetzsch (Hg.), *States of Emergency - States of Crisis*, Tübingen: Narr Verlag, 317–36.
- Wachsmuth, David, 2012, „Three Ecologies: Urban Metabolism and the Society-Nature Opposition“, in: *The Sociological Quarterly* 53.4, 506–523.
- Wake, Drew Ann, 1986, *A Brief History of Granville Island*, Aldrich Pears Associates. City of Vancouver Archives. Location 249-B-6 file 14, June 19.
- Walks, R. Alan, 2011, „Economic Restructuring and Trajectories of Socio-spatial Polarization in the Twenty-First-Century Canadian City“, in: Larry S. Bourne (Hg.), *Canadian Urban Regions. Trajectories of Growth and Change*, Toronto: OUP Canada, 125–59.
- Wells, Martin J., 2007, *Coal Harbour Recollections*, Vancouver: Cordillera Books.