

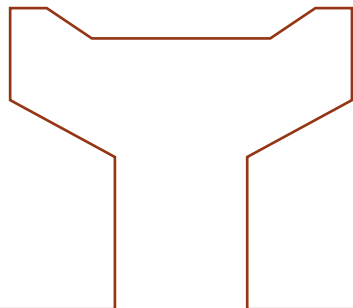
Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/  
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-  
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or  
master thesis is available at the main library of the  
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



BELOW

# THE METRO: TRANSFORMING CARRERA BOLÍVAR

EIN STÄDTEBAULICHES KONZEPT ZUR TRANSFORMATION ÖFFENTLICHER RÄUME  
IM UMFELD DER METRO IN MEDELLÍN, KOLUMBIEN



Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/  
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-  
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or  
master thesis is available at the main library of the  
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



DIPLOMARBEIT

# BELOW THE METRO: TRANSFORMING CARRERA BOLÍVAR

Ein städtebauliches Konzept zur Transformation öffentlicher Räume  
im Umfeld der Metro in Medellín, Kolumbien



ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines  
Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Dr.h.c. Andreas Hofer  
E260S Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen  
Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung  
von

**Florian Baier**

01125975

Wien, am 20.05.18

# BELOW THE METRO: TRANSFORMING CARRERA BOLÍVAR

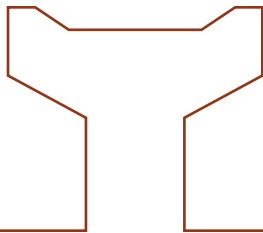
---

AN URBAN DESIGN CONCEPT TO TRANSFORM PUBLIC SPACES  
ALONG THE METRO IN MEDELLÍN, COLOMBIA

*The inauguration of the Metro de Medellín in 1995 represents the first major milestone in the process of social change that took place in Medellín, Colombia during the last three decades. The newly built public transport system drastically shortened travel times within the city and generated economic and social improvements for the entire population of Medellín.*

*Despite this highly positive impact on the cities development, the construction of the Metro was accompanied by profound consequences on the existing urban fabric. The reinforced concrete viaduct, which leads the Metro line A via the Carrera Bolívar across the city's historic center radically transformed its urban surroundings. Medellín's once most representative road Carrera Bolívar today is characterized by underexposed, unclear and noise-affected public spaces and functions as hotspot for social and territorial conflicts between formality and informality.*

*The following thesis addresses the historical development and the present situation of public spaces in the city center. An in-depth urban and socio-spatial analysis of the city-area crossed by the metro viaducts outlines the basis for an urban planning concept which is seeking for revaluation of the public spaces beneath and around the Metro viaduct. Through specific spatial interventions, the developed concept is implemented by four independently executable, but thematically related design projects, thus contributing to the newly developed, strong and sustainable identity of Medellín's city center.*



# BELOW THE METRO: TRANSFORMING CARRERA BOLÍVAR

EIN STÄDTEBAULICHES KONZEPT ZUR TRANSFORMATION ÖFFENTLICHER RÄUME  
IM UMFELD DER METRO IN MEDELLÍN, KOLUMBIEN

Die Inbetriebnahme der *Metro de Medellín* im Jahr 1995 stellt den ersten bedeutenden Meilenstein im Prozess jener gesellschaftlichen Wende dar, die sich in den letzten drei Jahrzehnten in Medellín, Kolumbien vollzog. Die neue Transitverbindung verkürzte Fahrzeiten innerhalb der Stadt um ein Vielfaches und generierte somit einen enormen ökonomischen und sozialen Mehrwert für die gesamte Bevölkerung Medellíns.

Dieser positive Einfluss auf die Entwicklung der Stadt wurde jedoch von tiefgreifenden Auswirkungen auf das urbane Gefüge begleitet. Die heute auf einem Stahlbeton-Viadukt über die *Carrera Bolívar* durch das historische Stadtzentrum geführte Metro Linie A transformierte das städtische Umfeld immens. Der einst repräsentative Straßenzug der *Carrera Bolívar* ist heute geprägt von unterbelichteten, unübersichtlichen und lärmbeeinträchtigten öffentlichen Räumen und gilt als Schauplatz sozialer und territorialer Konflikte zwischen Formalität und Informalität.

Die folgende Arbeit beschäftigt sich mit der historischen Entwicklung und der heutigen Situation dieser öffentlichen Räume im Umfeld der Metro. Eine tiefgreifende städtebauliche und sozialräumliche Analyse der von den Metro-Viadukten durchkreuzten Gebiete dient als Basis für ein städtebauliches Konzept, dessen Ziel die Aufwertung öffentlicher Räume unterhalb und im Umfeld der Metro darstellt. Durch gezielte räumliche Eingriffe wird dies in vier spezifischen, zueinander im Kontext stehenden Entwurfsprojekten umgesetzt, die damit zur Schaffung einer starken und nachhaltigen Identität des Stadtzentrums beitragen.



## GRACIAS!

an alle, die mich bei diesem Projekt begleitet haben.

an Andreas Hofer für die tolle Betreuung und die Unterstützung während der Organisation des Auslandsaufenthaltes sowie an die Technische Universität Wien, die mir durch das Gewähren eines Stipendiums die Forschungsreise finanziell ermöglichte.

an Giovanna Spera, Juan-Manuel Patiño und Samuel Vélez für deren herzliche Aufnahme an der *Universidad Pontificia Bolivariana* bzw. in den Büros der *Metro de Medellín*.

an Carlos, David und Paulina, sowie an Jorge Pérez, Maria Eugenia Gallego und Clara Duque für ihre professionellen Sichtweisen der aktuellen Situation und deren Begeisterung und Engagement, an der Verbesserung der Stadt Medellín maßgeblich mitzuwirken.

an Laura, die mir in vielen Gesprächen und Rundgängen die Vielseitigkeit der Carrera Bolívar und der dort lebenden Bevölkerung näher gebracht und mir neben all den Herausforderungen auch die positiven Seiten „meines“ Gebietes gezeigt hat.

an Iva und Michi, dafür, dass sie den Aufenthalt in Medellín zu einer unvergesslichen Erfahrung machten.

an Benji, Bernhard, Martin und Siggie, die mich auf meinem Weg durchs Studium begleitet und für viele tolle Gespräche und schöne gemeinsame Erlebnisse gesorgt haben.

an Jetti, für ihre immense Motivation und ihre unermüdliche Hilfsbereitschaft.

Besonderer Dank gilt meinen Eltern, die mir das Studium durch ihre Geduld und Unterstützung erst ermöglicht haben.

## ERLÄUTERUNGEN

In der vorliegenden Arbeit werden bestimmte spanische Begriffe verwendet, die sich teilweise nicht 1:1 ins Deutsche übersetzen lassen, bzw. deren Erwähnung vorab für den Kontext der Arbeit unerlässlich ist. Diese Begriffe werden im Text *kursiv* geschrieben. Häufig verwendete Begriffe wie Avenida, Barrio, Calle, Parque etc. werden direkt aus dem Spanischen übertragen und deren Bedeutung auf diesen beiden Seiten erläutert.

### **AVENIDA**

Eine Straße von größerer Bedeutung mit meist breiterem Querschnitt und mehreren Fahrspuren. Eine Avenida kann sowohl von Osten nach Westen, von Norden nach Süden als auch diagonal verlaufen.

### **BARRIO**

Ein Stadtviertel bzw. Stadtteil, der eine politische und gesellschaftliche Einheit bildet und zur weiteren Unterteilung einer *Comuna* dient. Im Deutschen oft als „*Nachbarschaft*“ bezeichnet.

### **CALLE**

Als Calle, abgekürzt „Cl“ (Bsp.: „Cl. 33“) wird eine Straße mit Ost-West Verlauf bezeichnet. Von Calle 1 beginnend durchnummeriert. Alle nördlich der Calle 1 (meist das Stadtzentrum markierend) gelegenen Straßen werden normal durchnummeriert (Calle 2, Calle 3,...), alle südlich gelegenen Straßen werden mit dem Namenszusatz *sur* („Süd“) versehen (Calle 2 sur, Calle 3 sur, ...). In Medellín wird das Stadtzentrum durch die Kreuzung der Calle 50 mit der Carrera 50 markiert und die folgenden Straßen auf- bzw. absteigend nummeriert. Calle 1 befindet sich im südlichen Barrio *El Poblado*.

### **CARRERA**

Als Carrera, abgekürzt „Cra“ (Bsp.: „Cra. 33“) wird eine Straße mit Nord-Süd Verlauf bezeichnet. Die einzelnen Straßen sind von Ost nach West durchnummeriert. Adressbezeichnungen werden mit der jeweiligen Kreuzung (Carrera 65 mit Calle 43) und

Hausnummer (109) angegeben (Cra. 65#43 - 109).

### **CENTRALIDAD METROPOLITANA**

Das Zentrum der Metropolregion „Área Metropolitana del Valle de Aburrá“. Bildet gleichzeitig auch das Zentrum der Stadt Medellín.

### **COMUNA**

Politischer Bezirk der Stadt Medellín.

### **DEPARTAMENTO**

Das Land Kolumbien ist in 33 Verwaltungseinheiten geteilt. Seit der Verfassung von 1991 existieren 32 Departamentos und ein *Distrito Capital (Bogotá)*.

### **ESTRATO**

Die „Estratificación Socioeconómico“ (kurz „Estrato“) ist eine landesweite Methode der Klassifizierung von Wohnungen (auf Ebene von Häuserblöcken), die öffentliche Leistungen wie Wasser, Gas oder Strom in Anspruch nehmen.

Der Hauptzweck dieser Klassifizierung ist die gerechte Verteilung von Kosten und öffentlichen Förderungen. Demnach zahlen Menschen mit höheren finanziellen Kapazitäten (Estrato 5 und 6) mehr öffentliche Abgaben, um jenen, die in den unteren Estratos (1 und 2) finanzielle Lasten abzunehmen. Die mittleren Estratos 3 und 4 bezahlen annähernd die realen Abgaben. [DANE, 2016]

### **MANZANA**

= Häuserblock. Durch die strikte Anordnung der Straßen in Nord-Süd bzw. Ost-West Richtung entstehen Häuserblöcke, die im Spanischen *Manzanas* genannt werden.

### **MUNICIPIO**

= Gemeinde. Politische Unterteilung der *Departamentos*.

### **PARQUE**

= Park, oft als „*Parque*+Eigenname“ verwendet. (Bsp: „Parque San Antonio“)

### **PASEO**

= Boulevard, Promenade

### **QUEBRADA**

= Schlucht/Bach, oft als „*Quebrada*+Eigenname“ verwendet.

(Bsp: *Quebrada Santa Elena*)

### **RÍO**

= Fluss, oft als „*Río*+Eigenname“ verwendet.

(Bsp: *Río Medellín* bzw. *Río Aburrá*)

### **RECICLADORES**

= Recycler, jemand der Altware bzw. Müll wieder aufbereitet und weiterverkauft. Stellt einen großen Teil des informellen Handels in Medellín dar.

### **VALLE**

= Tal, oft als „*Valle*+Eigenname“ verwendet.

(Bsp: *Valle de Aburrá*)





## AUFBAU DER ARBEIT

Die Arbeit „Below the Metro: Transforming Carrera Bolívar“ setzt sich aus drei Abschnitten zusammen. Im ersten Abschnitt erfolgt eine theoretische Einführung zum Thema städtischer Verkehrsinfrastruktur. Zudem bekommt der Leser einen Einblick in die Entwicklung und aktuelle Situation Kolumbiens und der Stadt Medellín. Urbane Transformationsprozesse werden besonders im Hinblick auf den Bau der Metro in Medellín beleuchtet und analysiert.

Im zweiten Abschnitt folgt eine detaillierte Analyse der *Centralidad Metropolitana*, jenem Teil der Stadt, durch den die *Metro de Medellín* oberirdisch auf einem Stahlbetonviadukt geführt wird. Durch die Ergebnisse dieser Analyse wird das Interventionsgebiet „Prado“ definiert, welches durch Interviews und beobachtende Analysen im Detail untersucht und dessen Herausforderungen und Potentiale evaluiert werden

Im dritten Abschnitt wird eine städtebauliche Strategie, bestehend aus vier unterschiedlichen Projekten vorgeschlagen, die spezifische Lösungsansätze für die im Gebiet vorgefundenen Problematiken anbietet.

Ich bestätige, dass die vorliegende Arbeit selbständig von mir verfasst wurde. Die Quellen sämtlicher verwendeter Materialien werden im Anhang angeführt. Diese Arbeit wurde zuvor keiner anderen Prüfungskommission vorgelegt beziehungsweise publiziert.

Fotos, Grafiken und Pläne sind, wenn nicht anders angegeben, Eigentum des Autors, Florian Baier.

## ABSCHNITT I EINFÜHRUNG

<b>01</b>	<b>VERKEHRSINFRASTRUKTUR &amp; STADTRAUM</b>	<b>4</b>
01.1	Unterschiedliche Bauformen und deren Einfluss auf das urbane Gefüge	6
01.2	Transformation städtischer Verkehrsinfrastrukturbauten	9
<b>02</b>	<b>KOLUMBIEN &amp; MEDELLÍN</b>	<b>20</b>
02.1	Kolumbien im Überblick	21
02.2	Die Metropolregion „Área Metropolitana del Valle de Aburrá“	27
02.3	Medellín in Zahlen	29
02.4	Historische Entwicklung Medellíns	31
02.5	Politik und Stadtentwicklung	41
02.6	Medellín im urbanen Kontext	45
02.7	Metro de Medellín	51

## ABSCHNITT II STÄDTEBAULICHE ANALYSE

<b>03</b>	<b>ANALYSEGEBIET „CENTRALIDAD METROPOLITANA“</b>	<b>68</b>
03.1	Städtebaulicher Kontext	71
03.2	Bebauungsentwicklung und Relevanz der Carrera Bolívar	75
03.3	Städtebauliche Umfeldanalyse	77
03.4	Aktuelle städtebauliche Projekte	87
03.5	Die Carrera Bolívar in (Ab-)Schnitten	91
<b>04</b>	<b>INTERVENTIONS- GEBIET „PRADO“</b>	<b>108</b>
04.1	Städtebaulicher Kontext	109
04.2	Städtebauliche Standortanalyse	111
04.3	Interviews und beobachtende Analysen	115
04.4	Conclusio: Herausforderungen und Potentiale für den städtebaulichen Entwurf	125

## ABSCHNITT III STÄDTEBAULICHER ENTWURF

<b>05</b>	<b>STÄDTEBAULICHE STRATEGIE</b>	<b>136</b>
05.1	Zieldefinition	138
05.2	Vier Projekte	141
05.3	Planungs- und Implementierungsphasen	145
	PROJEKT 1 - Begegnungszone unter der Metro <b>PASEO PRADO - SAN VICENTE</b>	<b>148</b>
	PROJEKT 2 - Platzgestaltung Metro-Station <b>PARQUE LOS PUENTES</b>	<b>170</b>
	PROJEKT 3 - Multifunktionales Nachbarschaftszentrum <b>CENTRO COMUNAL „UNIDAD DEL NORTE“</b>	<b>186</b>
	PROJEKT 4 - Konsolidierung eines Marktareals <b>MERCADO PUNTA NUEVA</b>	<b>206</b>

## ANHANG

<b>06</b>	<b>VERZEICHNISSE</b>	<b>228</b>
06.1	Abbildungsverzeichnis	229
06.2	Literaturverzeichnis	239



*„The measure of any great civilization is its cities and a measure of a city’s greatness is to be found in the quality of its public spaces, its parks and squares.“*

- John Ruskin



ABSCHNITT I

# EINFÜHRUNG





# 01

## VERKEHRSINFRASTRUKTUR & STADTRAUM

Heute lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. 2050 wird dieser Anteil auf zwei Drittel steigen [United Nations, 2014]. Diese in hohem Tempo fortschreitenden Urbanisierungsprozesse bringen in vielen Städten weltweit Herausforderungen mit sich. Exponentiell steigende Bevölkerungszahlen und das damit einhergehende flächenmäßige Wachstum der Städte erzeugt die Notwendigkeit, auf diese hochdynamischen Entwicklungsprozesse vor allem im Bereich urbaner Mobilität schnellstmöglich zu reagieren.



# 01.1

## UNTERSCHIEDLICHE BAUFORMEN UND DEREN EINFLUSS AUF DAS URBANE GEFÜGE

Planungsprozessen großer Verkehrsinfrastrukturprojekte gehen meist eine Vielzahl an Studien voraus, die ökonomische, soziale und ökologische Langzeitauswirkungen analysieren und evaluieren. Selten jedoch werden in dieser Art von Untersuchungen die räumlichen Auswirkungen durch den Bau der Verkehrsinfrastrukturbauten berücksichtigt. [ARE Information Service, 2003]

Die Entscheidung, in welcher Form sich neu geschaffene Verkehrsinfrastruktur - sei es eine Straße, eine Autobahn, ein öffentliches Massenverkehrsmittel wie eine Metro oder ein BRT-System - in das urbane Gefüge eingliedert, ist eine sowohl stadtplanerisch als auch

konstruktiv, bautechnisch, ökonomisch und politisch geprägte, hoch komplexe Frage. Es existiert eine Vielzahl an Vor- und Nachteilen der jeweiligen Implementierungsmöglichkeiten, sei es eine unterirdisch, an der Oberfläche oder auf Viadukten geführte, erhobene Verkehrsinfrastruktur. Der wichtigste Faktor in der Entscheidungsfindung ist häufig die Frage der Investitionskosten. Das typische Kostenverhältnis zwischen oberirdisch, erhobener und unterirdisch geführter Verkehrsinfrastruktur wird als 1:3:6 angenommen. Häufig wird die Entscheidung aber auch durch Alternativlosigkeit getragen: in Städten, dessen historischer Stadtkern durch eine Verkehrsinfrastruktur

ergänzt werden soll, ist es aufgrund geringer Straßenbreiten, denkmalgeschützter Umgebung und diverser sozioökonomischer Faktoren nicht möglich, eine erhobene bzw. oberirdisch geführte Verkehrsinfrastruktur zu errichten. Demgegenüber stehen jedoch für viele Entwicklungsländer die zu hohen Investitionskosten im Falle einer Errichtung neuer unterirdischer Mobilitätswege. Da diese Ausführungsvariante ebenso eine sehr geringe Flexibilität mit sich bringt, fällt in diesem Fall die Entscheidung zunehmend auf den Bau einer erhobenen oder auf Grundfläche geführten Verkehrsinfrastruktur. [ITA Working Group Number 13, 2004]

Während unterirdisch geführter Verkehr das Stadtbild nur in geringem Maße beeinflusst, so sind die sichtbaren und tiefgreifenden Folgen für das urbane Gefüge hauptsächlich durch den Bau oberirdischer bzw. erhobener Verkehrsinfrastrukturbauten festzustellen. Bereits im späten 19. Jahrhundert wurden in New York die ersten erhobenen Highways und Zugtrassen errichtet, um den Herausforderungen durch das anhaltende Stadtwachstum während der industriellen Revolution ehestmöglich begegnen zu können [Design Trust for Public Space, 2015]. Diese Entwicklung setzte sich in den vergangenen Jahrzehnten weltweit fort. Vor allem in China [Li, J. & Li, Y., 2010], aber auch in vielen anderen Entwicklungsländern der Welt galten erhobene Verkehrsinfrastrukturlösungen als die ökonomisch sinnvollsten. Diese brachten Arbeitskräfte und Handel in zuvor abgelegene Gebiete der Stadt und schafften bis heute eine interurbane Konnektivität und soziale Durchmischung. Ökonomische Wertsteigerungen angrenzender

Grundstücke und ganzer Stadtgebiete, aber auch gesellschaftliche Veränderungen, die durch das Angebot einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur geschaffen wurden, galten lange als die überwiegenden Vorteile. [ITA Working Group Number 13, 2004] Dennoch trennen diese mächtigen, physischen Strukturen heute ganze Stadtteile voneinander, wirken als urbane Zäsur und verwandeln den öffentlichen Raum und die Straßen darunter in dunkle, von Lärm, Schmutz und Abgasen geprägte Zonen [Design Trust for Public Space, 2015]. Ganze Städte werden heute durch Autobahnen, Schnellbahnverbindungen, Bahnhöfe und Flughäfen in kleine Teile fragmentiert und die für eine Stadt essenziellen, qualitativen, öffentlichen Räume werden durch ebendiese Strukturen in ihren Dimensionen, aber auch in ihrem Nutzungspotential stark eingeschränkt. Vielerorts entstehen mehrere hunderte Quadratmeter große urbane Restflächen, die nicht an das umliegende Stadtgebiet angebunden sind und deshalb weitgehend ungenutzt bleiben.

Dadurch sind diese Räume oft geprägt von hoher Informalität, Kriminalität und sozialen Spannungen zwischen gesellschaftlichen Minderheiten. [Dobson, R., Skinner, C., & Nicholson, J., 2009]

Li & Li (2010) argumentieren, dass aufgrund der meist in bestehende Stadtteile eingefügten, durch ihre eigene Proportion und Masse als eigenständige Architektur geltenden Verkehrsbauten, die existierenden räumlichen Strukturen meist zerstört werden. Die als Attraktor für neue Entwicklungen fungierende, neu geschaffene Infrastruktur führt zusätzlich zu einer erhöhten Bautätigkeit im Umfeld, die wiederum das bestehende urbane Gefüge stark verändert. Die Proportionen der entstehenden Räume unterhalb dieser Strukturen spielen eine erhebliche Rolle, ob und inwiefern sich NutzerInnen darunter wohlfühlen. Ist das Verhältnis zwischen der Höhe der Viadukte und dem Abstand zu angrenzenden Gebäuden kleiner 1, so wird der Raum oft als beengend wahrgenommen. [Li, J. & Li, Y., 2010]



Abb. 1 Parkplätze unterhalb des „Gowanus Expressway“, New York City [Design Trust for Public Space, 2015]

# 01.2

## TRANSFORMATION STÄDTISCHER VERKEHRSINFRASTRUKTURBAUTEN



Abb. 2 The High Line, New York City [Diller & Scofidio, 2015]

In den vergangenen Jahrzehnten stellte die Frage, wie man mit jenem städtischen Raum, der durch erhobene Verkehrsstrukturen stark transformiert und beeinträchtigt wurde, umgeht, die Stadtplanung vor eine große Herausforderung. Im folgenden Abschnitt der Arbeit finden sich einige Beispiele, wie auf unterschiedliche Problematiken durch architektonische Eingriffe und städtebauliche Transformationen eingegangen wird. Von einzelnen Projekten (siehe „Under the Elevated, NYC, US“, Seite 11) bis hin zu künstlerischen Interventionen (siehe „The Wabash Lights, Chicago, US“, Seite 14) verfolgen diese Projekte unterschiedliche Ansätze im Umgang mit urbaner Verkehrsinfrastruktur. „The High Line Network“ ist eine Sammlung an Projekten, deren Fokus die Nachnutzung und Transformation von urbanen Infrastrukturprojekten darstellt. Hervorgegangen ist diese aus dem 2009 eröffneten und von den Architekten *Diller & Scofidio* entworfenen Projekt „The High Line“. Auf einer Länge von 1,5m wird eine

aufgelassene Hochbahn-Trasse in New York City in einen linearen, durch Ausstellungen und Veranstaltungen bespielten, und von den Bewohnern stark genutzten, innerstädtischen Park umgewandelt. Heute sind knapp 20 Projekte aus USA und Kanada Teil dieses Netzwerks. Die meisten davon entstanden aus einer Gemeindeinitiative und werden durch Nachbarschaftszusammenschlüsse und Non-Profit Organisationen verwirklicht und instandgehalten [Friends of the Highline, 2017]. Auf den folgenden Seiten werden fünf Beispiele erfolgreicher Transformationsprozesse im Umfeld städtischer Verkehrsinfrastrukturbauten näher beleuchtet.





Abb. 3 The High Line, New York City [Diller & Scofidio, 2015]





## UNDER THE ELEVATED, NYC, US

„Under the Elevated - Reclaiming public space below transit infrastructure“ ist ein in zwei Phasen geteiltes Projekt des „NYC Design Trust for Public Space“, welches in Zusammenarbeit mit dem „NYC City Department of Transportation“ („DOT“) eine tiefgreifende Analyse des in New York City existierenden, über 1000km umfassenden, erhobenen Straßen- und Schienennetzes durchführt. Eine Kategorisierung dieser Strukturen in 7 unterschiedliche Typen hilft, die jeweiligen Konditionen der urbanen Umgebung genau zu studieren und zu evaluieren. In Phase 1 werden diese tiefgreifenden Studien der vorhandenen Strukturen durch partizipative Workshops, die Communities vor Ort einbeziehen, komplementiert. Mithilfe des Feedbacks aus den jeweiligen Nachbarschaften werden zwei temporäre, ortspezifische, sogenannte „Pop-Up“ Installationen gestaltet, um die Aufmerksamkeit auf die in Vergessenheit geratenen, wichtigen Stadträume unterhalb dieser Verkehrsinfrastrukturen zu lenken. Zusätzlich werden Möglichkeiten

Abb. 4 Temporäre „Pop-Up“ Installation in Brooklyn, New York City  
[Design Trust for Public Space, 2015]



# Typical Cross-Sections of Elevated Subway Lines in New York City

und Regelwerke („El-Space Program“) vorgeschlagen, wie in Zukunft durch Unterstützung des „NYC Department of Transportation“ diese Bereiche wieder in hochwertige, nutzbare Freiräume transformiert werden können.

In der zweiten Phase werden aus diesen Erkenntnissen und durch das zuvor entwickelte „El-Space Program“ Pilotprojekte vorgeschlagen, die auf die in Phase 1 definierten Probleme eingehen und geeignete Lösungsansätze anbieten. Das erste Pilotprojekt in Sunset Park, situiert unterhalb des Gowanus Expressway, sieht vor, das benachbarte, im Moment vom Hudson River vollkommen abgetrennte Viertel besser an die Wasserfront anzubinden. Durch neue, ortsspezifische Design-Strategien, das Einsetzen replizierbarer Beleuchtungselemente und grüner Infrastruktur wird die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für Fußgänger erhöht und das ökologische Gleichgewicht im Gebiet verbessert. [Design Trust for Public Space, 2015]

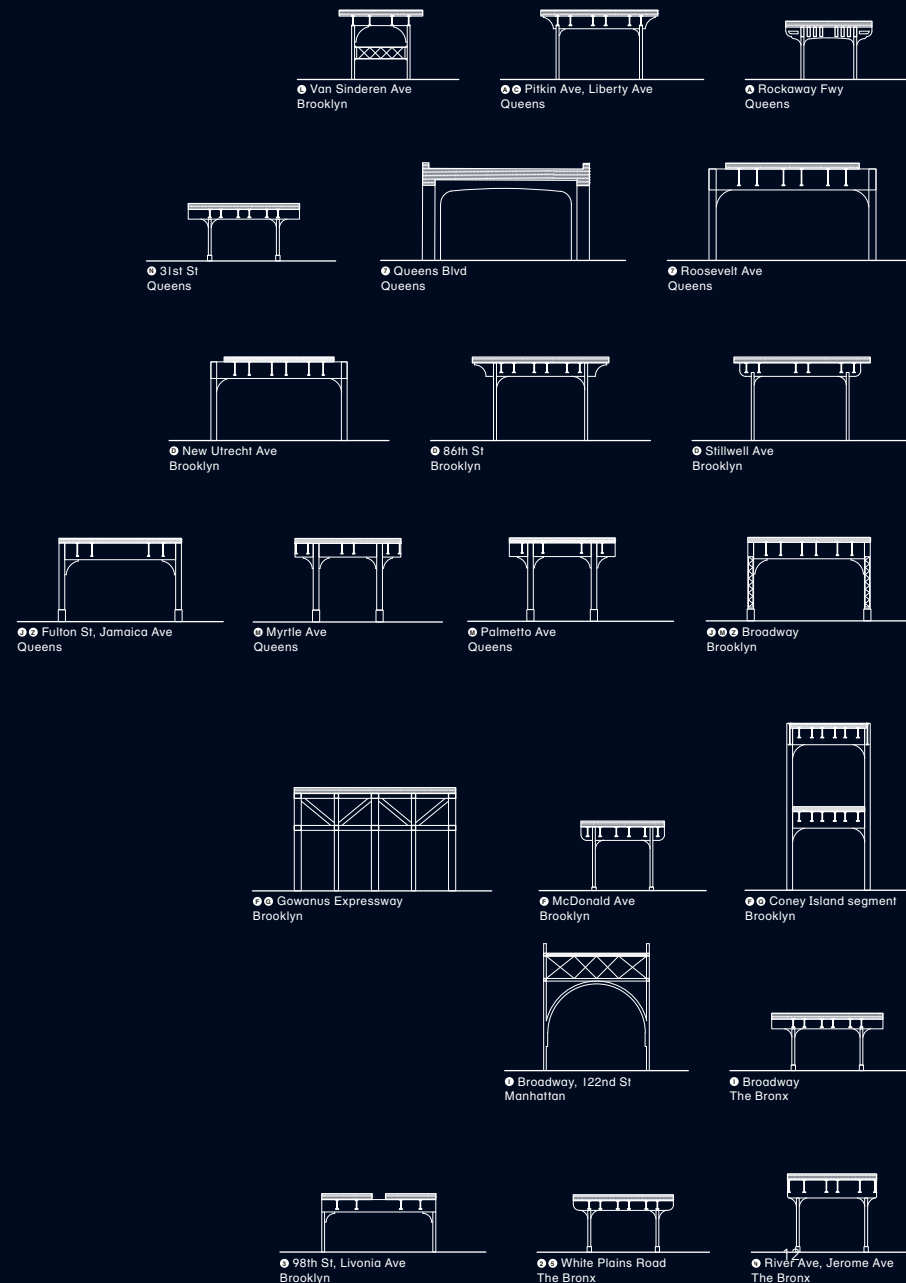
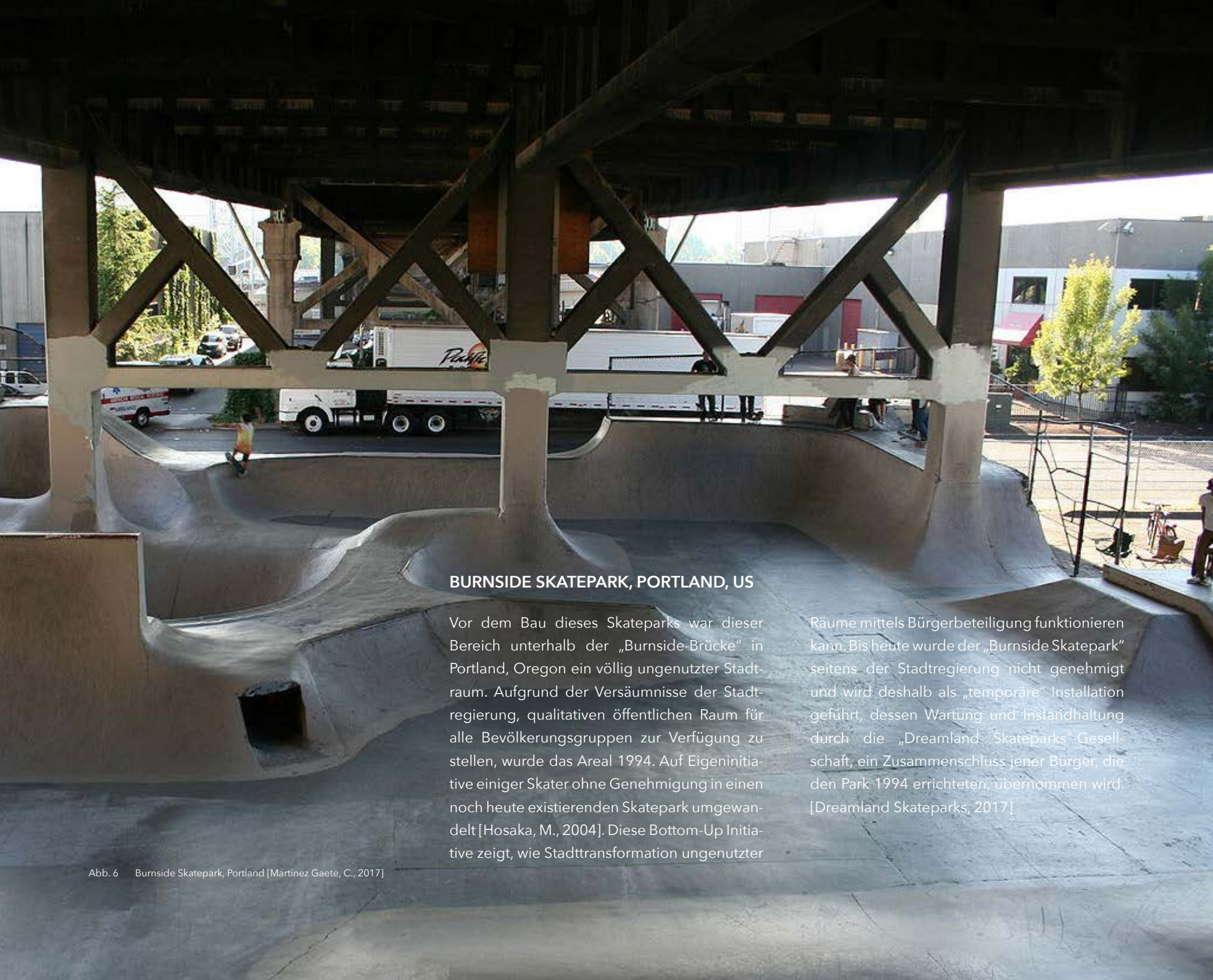


Abb. 5 Analyse Unterschiedlicher Bauweisen erhobener Bahntrassen in New York City [Design Trust for Public Space, 2015]



## BURNSIDE SKATEPARK, PORTLAND, US

Vor dem Bau dieses Skateparks war dieser Bereich unterhalb der „Burnside-Brücke“ in Portland, Oregon ein völlig ungenutzter Stadt- raum. Aufgrund der Versäumnisse der Stadt- regierung, qualitativen öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung zu stellen, wurde das Areal 1994. Auf Eigeninitia- tive einiger Skater ohne Genehmigung in einen noch heute existierenden Skatepark umgewan- delt [Hosaka, M., 2004]. Diese Bottom-Up Initia- tive zeigt, wie Stadttransformation ungenutzter

Räume mittels Bürgerbeteiligung funktionieren kann. Bis heute wurde der „Burnside Skatepark“ seitens der Stadtregierung nicht genehmigt und wird deshalb als „temporäre“ Installation geführt, dessen Wartung und Instandhaltung durch die „Dreamland Skateparks“-Gesell- schaft, ein Zusammenschluss jener Bürger, die den Park 1994 errichteten, übernommen wird. [Dreamland Skateparks, 2017]



## THE WABASH LIGHTS, CHICAGO, US

Eine minimalinvasive, aber dennoch sehr effektive Strategie verfolgen der Filmemacher *Jack Newell* und der Designer *Seth Unger* in Chicago. Das Projekt „The Wabash Lights“ ist eine interaktive Kunstinstallation, installiert an der Unterseite der erhobenen Zugtrasse in der Wabash Avenue in Chicago, die durch die Bürger selbst gestaltet wird: Auf einer Internetplattform lassen sich Teile dieser über 5.000 programmierbaren LED-Beleuchtungselemente kaufen, wodurch man die erworbenen Lichter über ein Online-Tool ansteuern und deren Farbe verändern kann. Das Stadtbild Chicagos wird somit durch die Bürger selbst gestaltet, wodurch deren Identifikation mit dem urbanen Umfeld gestärkt wird. Durch diese Kunstinstallation versprechen sich die Initiatoren sowohl sicherere und besser ausgeleuchtete öffentliche Stadträume, als auch eine ökonomische Aufwertung des Gebiets, eine Stärkung der Identität und somit auch eine künftige Neuansiedelung attraktiver Firmen und Geschäfte. [Newell, J. & Unger, S., 2018]



Abb. 7 The Wabash Lights, Chicago [Newell, J. & Unger, S., 2018]

## THE BENTWAY, TORONTO, CA

Torontos Gardiner Expressway ist eine achtspurige, auf bis zu 10 m hohen Betonpfeilern aufgeständerte Autobahn, die quer durch das Stadtzentrum „Old-Torontos“ geführt wird. Dem bisher Großteils ungenutzten Raum darunter soll durch das ursprünglich „Under

Gardiner“ genannte Projekt „The Bentway“ neue Nutzung zugeführt werden. Mittels partizipativer Methoden wird in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung eine neue Programmierung des Raumes durch künstlerische und kulturelle Veranstaltungen, aber auch

durch Sportaktivitäten und Erholungsangebote erzielt. Diese teils permanenten, teils temporären (Eislaufplatz, Veranstaltungen, ...) Interventionen werden durch die „The Bentway Conservancy“-Gesellschaft geplant, durchgeführt und gewartet. [The Bentway, 2018]

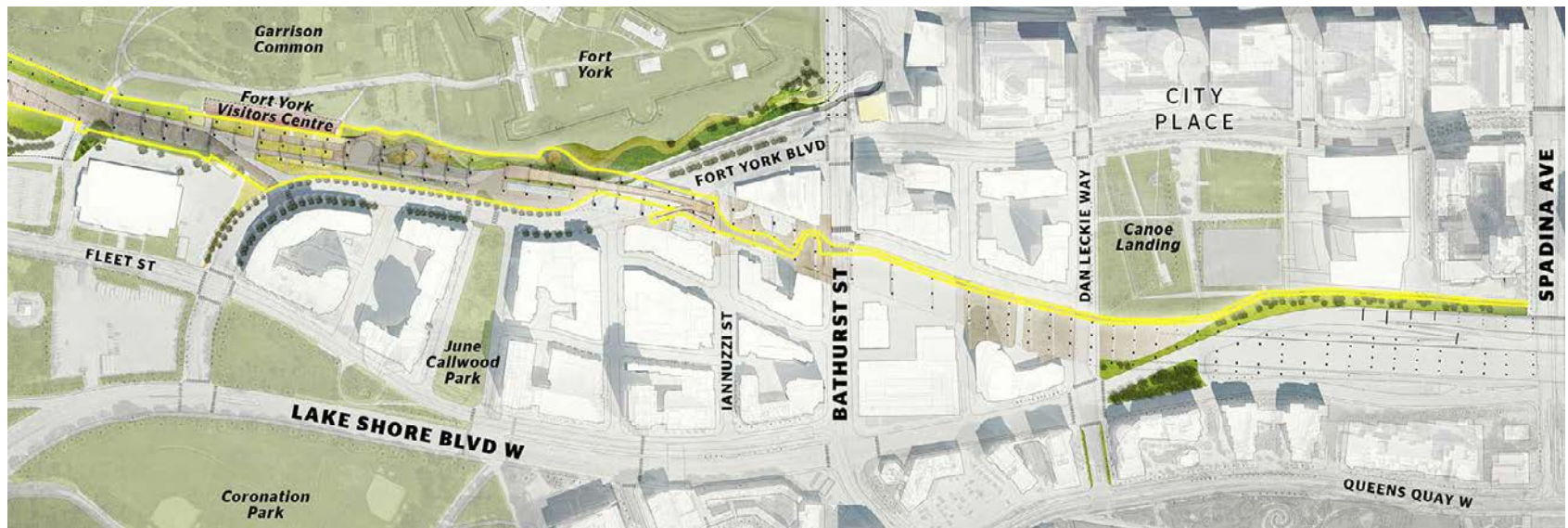


Abb. 8 Übersichtplan The Bentway, Toronto [The Bentway, 2018]



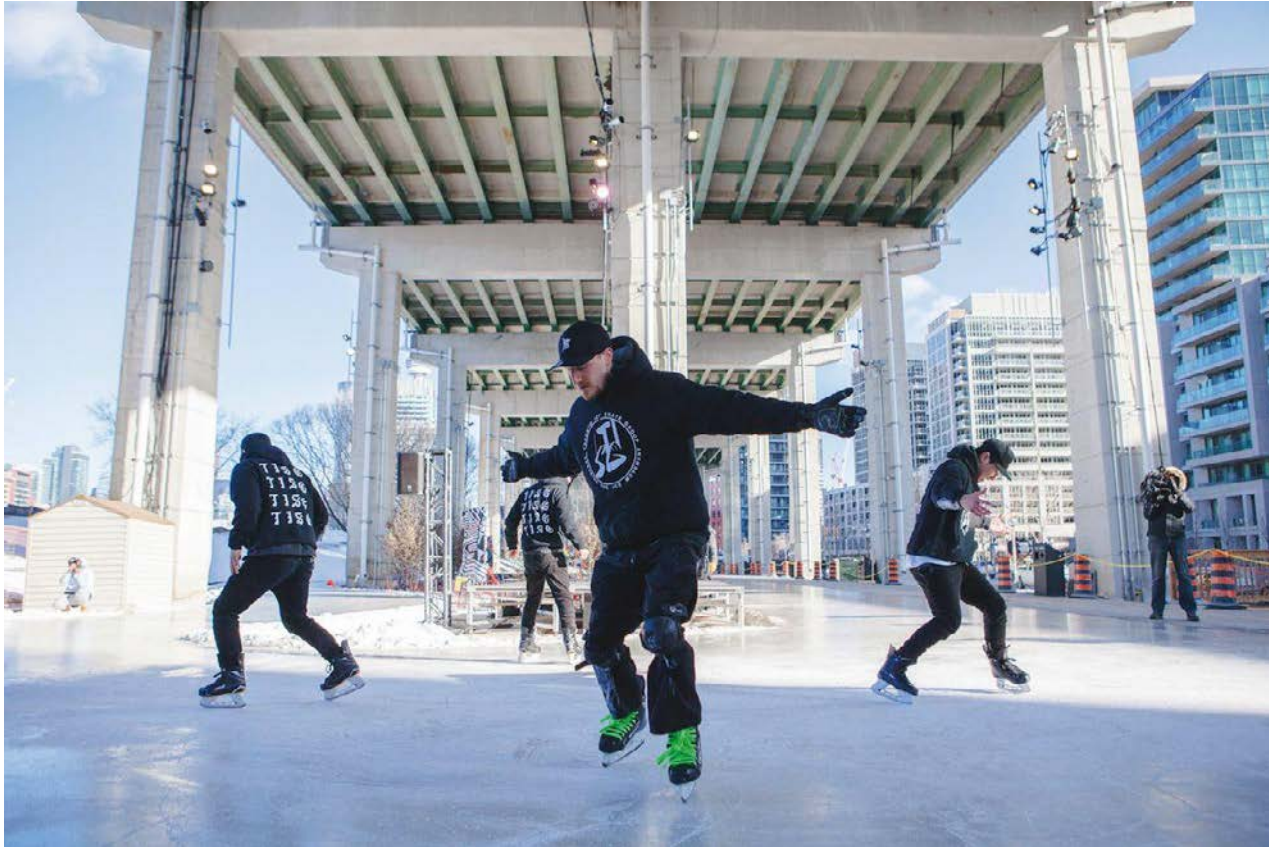


Abb. 9 The Bentway, Toronto, Eislaufplatz [The Bentway, 2018]

## STADTBAHNBÖGEN, WIEN, AUT

An der Stelle des ehemaligen Linienwall Wiens gelegen, erstreckt sich heute eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt - der Gürtel. Die Viadukte der damaligen Stadtbahn bzw. der heutigen U-Bahn Linie U6 und der beidseitig auf jeweils bis zu 4 Spuren laufende Verkehr ließen dieses Stadtgebiet in den letzten Jahrzehnten für die NutzerInnen der Stadt immer unattraktiver werden. 1984 wurde schließlich die „Gürtelkommission“ eingesetzt,

die mittels Bürgerbeteiligungsverfahren eine weitreichende Transformation dieses Stadtgebiets bewirken sollte, diese jedoch aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt wurde. Es folgten eine Reihe erfolgreichere Initiativen, doch am Gesamtzustand konnte kaum etwas geändert werden. 2001 wurde der Gürtel schließlich durch die Stadtregierung zum „Zielgebiet“ der Stadtentwicklung erklärt. Es sollte eine Verbesserung des Erscheinungsbildes,

der Attraktivität und der Nutzbarkeit erreicht werden. Prozesse zur sozialen Durchmischung sollen durch partizipative Methoden initiiert werden. Durch Sanierungen der angrenzenden Gebäude, aber auch durch geräuscharme Fahrbahnbeläge soll das Lärmproblem eingedämmt werden. Gleichzeitig soll der Gürtel durch Nutzung der Erdgeschosszonen und der Viadukte als Wirtschaftsstandort aufgewertet werden. In drei Phasen und mehreren

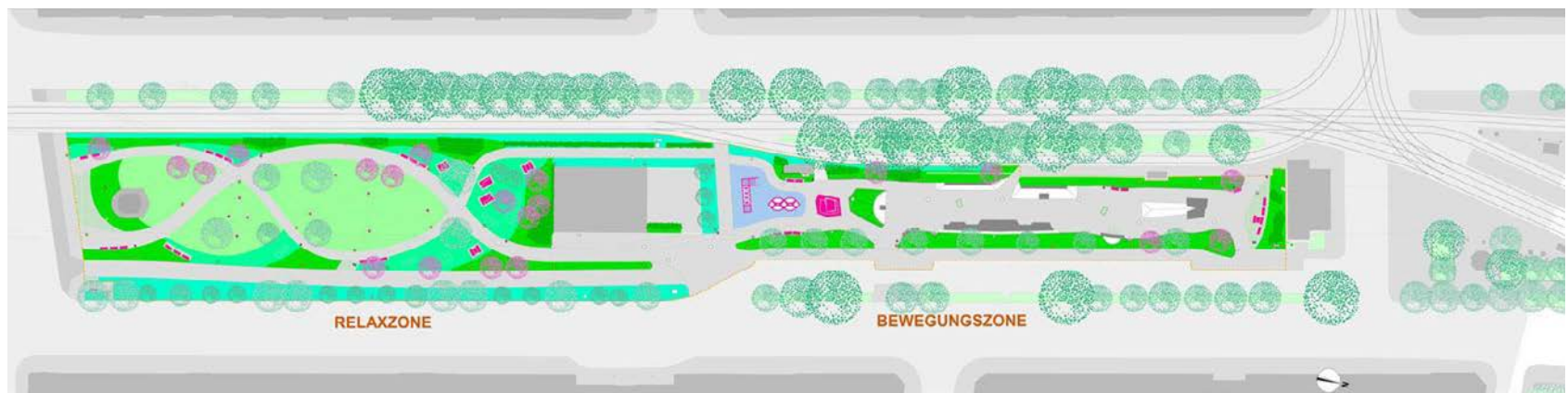


Abb. 10 Plan Emil-Maurer Park, Umgestaltung der Gürtelmittelzone, Wien [Stadt Wien, 2014]

Arbeitsgruppen wurden Themen wie „öffentlicher Raum/Freiraumnutzung“, „Licht“, „Radweg“, „Gürtelbögen“, etc. bearbeitet und daraus spezifische, ortsbezogene Projekte entwickelt. Heute wartet der Gürtel mit einem durchgehenden Fahrradweg, einer belebten Erdgeschosszone und einem Netz an öffentlichen Plätzen entlang der Stadtbahnbögen und der Gürtelmittelzone auf. [Käfer, A. & Gstir, V., 2010]



Abb. 11 Emil-Maurer Park, Wien [Stadt Wien, 2014]



Abb. 12 Stadtbahnbögen, Wien „Lokal bei Nacht mit U-Bahn“ © Schaub-Walzer / PID [Vienna-Trips.at, 2017]





02

KOLUMBIEN & MEDELLÍN

# 02.1

## KOLUMBIEN IM ÜBERBLICK

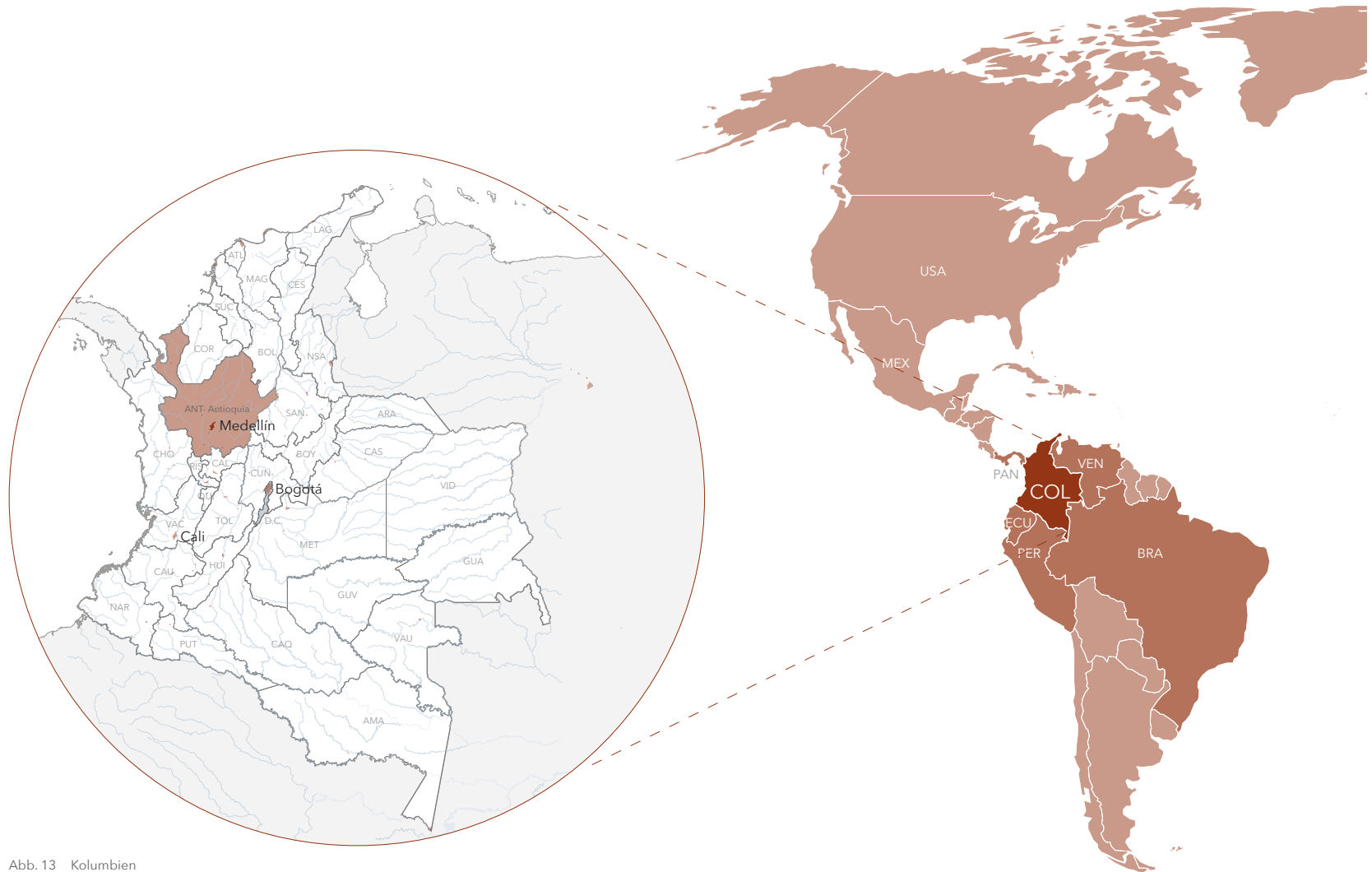


Abb. 13 Kolumbien

Einwohner 2017 [DANE, 2011]**49,3** Mio. (2007: 43,9 Mio.)Urbanisierungsgrad [The World Bank, 2016]**76,7%**

Bevölkerungsentwicklung

**+1,22%** p.a.Landfläche [The World Bank, 2017]**1,14** Mio. km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte

**43,17** EW/km<sup>2</sup>

Staatsform	Republik
Regierungsform	Präsidentielle Demokratie
Hauptstadt	Bogotá D.C.

GINI-Index [The World Bank, 2012]**0,517**

Territoriale Verwaltungseinheiten:

- 32 departamentos
- +1 distrito capital
- 1.122 municipios
- davon 6 distritos
- comunas und localidades

## GESCHICHTLICHER ABRISS



Abb. 14 Geschichtlicher Abriss Kolumbien  
[Ocampo, J. A., 1987; Blumenthal, H. R., 2000; Safford, F. & Palacios, M., 2002; Henderson, J. D., 2006; König, H.-J., 2008]





## GEOGRAPHIE UND KLIMA

Am nordwestlichsten Punkt der südamerikanischen Kontinentalplatte gelegen, erstreckt sich Kolumbien mit seiner Landfläche von 1.141.749 km<sup>2</sup> [The World Bank, 2017] vom pazifischen Ozean und der Grenze zu Panama im Westen über die nördlichen Ausläufer der Anden bis zu den Tiefebene des Amazonasgebiets und des *Río Orinoco* im Osten. Im Norden begrenzt durch die Karibikküste, teilt Kolumbien seine Landesgrenzen nicht nur mit Venezuela, Brasilien, Perú, Ecuador und Panamá, sondern besitzt auch eine Reihe an Seegrenzen zu den Ländern Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Haití, Jamaica und der dominikanischen Republik.

Kolumbien wird in sechs verschiedene Regionen mit einer hohen Varietät an klimatischen Bedingungen unterteilt. Während in den Regionen *Amazonica*, *Orinoquia*, *Insular* und *Costa Pacifica* ein feuchttropisches Klima vorherrscht, so variiert das Klima in der Region *Caribe* je nach Lage von feuchttropisch bis trocken. In den hohen Lagen der *Andenregion* dominiert

Abb. 15 Topografie Kolumbien

das Gebirgsklima, in den Tälern sind jedoch trockene und temperierte Klimazonen zu finden.

Die durch das Zusammentreffen der vier tektonischen Platten entstandenen, von Südwesten nach Nordosten laufenden drei Andenkordillern ließen das Land bereits seit seiner frühen Geschichte mit seiner erschwerten Erschließbarkeit kämpfen. Die Zentralkordillere gilt mit dem 5.750 m hohen Gipfel *Nevado del Huila* als höchster Ausläufer der Anden, gefolgt durch die Ostkordillere mit maximal 5.493 m und der Westkordillere mit dem 4.764 m hohen *Volcán Cumbal*. Den höchsten Punkt Kolumbiens bildet jedoch der in der *Sierra Nevada de Santa Marta* an der Karibikküste gelegene *Pico Cristóbal Colón* mit 5.775 m.

Das Andengebirge bildet eine Wasserscheide, dessen zwei Seiten einerseits in Richtung Pazifik und andererseits in Richtung Atlantik gerichtet sind. Auf pazifischer Seite finden sich einige kurze Flüsse, die direkt in den Ozean münden, während die atlantische Seite in

drei große Zusammenflüsse unterteilt werden kann: Die zwischen den Kordillern gelegenen Flüsse wie der *Río Cauca* und der *Río Magdalena* münden in der Karibik, der Großteil der Flüsse mit Ursprung in den östlichen Hängen der Ostkordillere fließen im *Amazonas* oder dem *Río Orinoco* zusammen. [Colombia-SA, 2018]

# 02.2

## DIE METROPOLREGION „ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ“

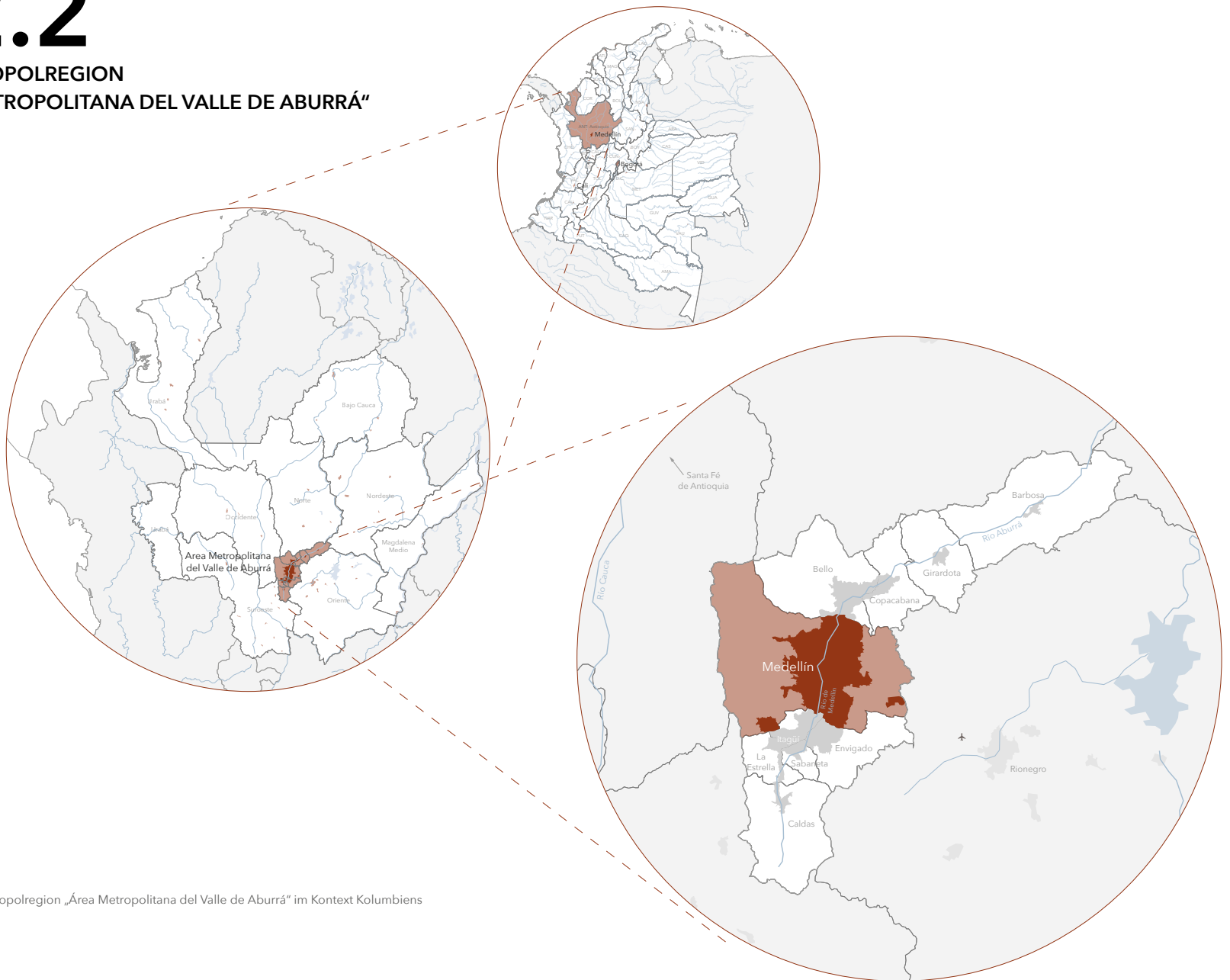


Abb. 16 Die Metropolregion „Área Metropolitana del Valle de Aburrá“ im Kontext Kolumbiens



Die Metropolregion „Área Metropolitana del Valle de Aburrá“ ist eine politische und administrative Einheit des im Nordwesten Kolumbiens gelegenen *Departamentos Antioquia* und erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 1157 km<sup>2</sup> entlang des *Río Aburrá*, jener Fluss, der über Jahrhunderte hinweg das *Valle de Aburrá* („Aburrá-Tal“) formte. Dieser entspringt im Süden der Region in der Gemeinde *Caldas* und wird innerhalb der Gemeindegrenzen Medellíns „*Río Medellín*“ genannt. Auf einer Höhe von etwa 1540m über dem Meeresspiegel liegt das *Aburrá-Tal* im nördlichen Ausläufer der Zentralkordillere der Anden. Es bildet in etwa den geographischen Mittelpunkt zwischen dem *Valle de Cauca* („Cauca-Tal“ zwischen West- und Zentralkordillere) und der Tiefebene des *Río Magdalena* (zwischen Zentral- und Ost-Kordillere gelegen). Die Bergketten, die das *Aburrá-Tal* einschließen, führen in der Region zu einer sehr linearen, städtischen Entwicklung. Außerdem sorgt der Zusammenfluss von hunderten Bächen und kleinen

Schluchten für ein ökologisches Gleichgewicht, dass es zu schützen gilt. Das schnelle und anhaltende Wachstum der urbanen Gebiete innerhalb der Metropolregion gefährdet dieses ökologische Gleichgewicht seit Jahren: Informelle Siedlungen an den Stadträndern verdrängen durch die andauernde Zuwanderung aus den ländlichen Regionen des Landes für Flora und Fauna wichtigen Lebensraum und stellen eine Gefahr für eine Vielzahl an Spezies, inklusive die der Menschen dar. [Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2018]

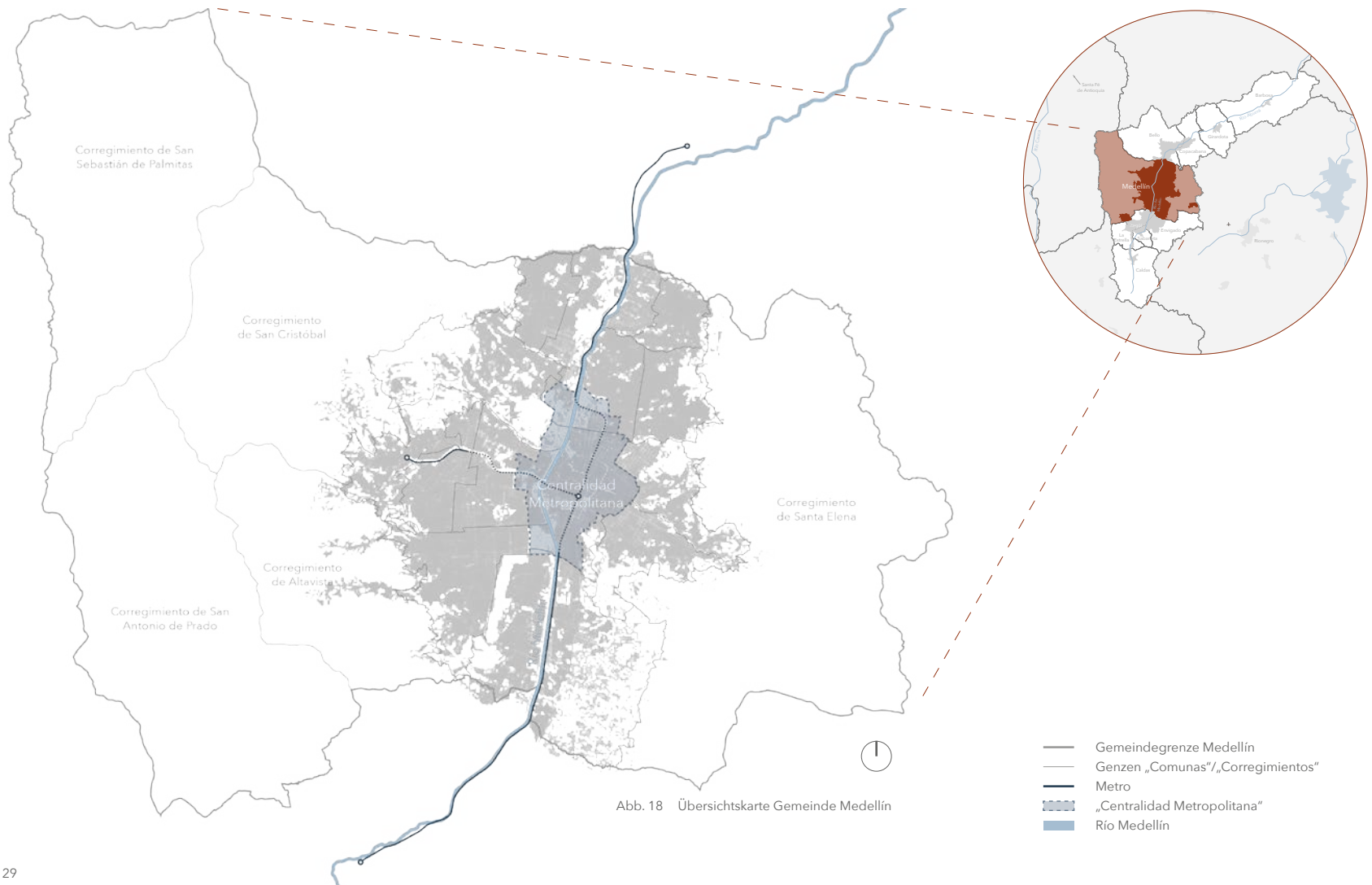
Die Metropolregion besteht heute aus den zehn Gemeinden *Caldas, La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Medellín, Bello, Copacabana, Girardota* und *Barbosa* (von Süden nach Norden). Kumuliert ergibt sich damit eine Gesamteinwohnerzahl von 3.909.729 Menschen im Jahr 2018 [DANE, 2011] während Medellín mit seinen knapp 2,53 Millionen Einwohnern das Zentrum und auch den Sitz der Verwaltungszentrale der „Área Metropolitana del Valle de Aburrá“ stellt.



Abb. 17 Valle de Aburrá (Blick aus dem Norden)  
[Área Metropolitana del Valle de Aburrá., 2017]

# 02.3

## MEDELLÍN IN ZAHLEN



Einwohner 2018 [DANE, 2011]

**2,53** Mio.

Öffentliche Flächen pro Einwohner [Medellín comovamos, 2016]

**3,64** m<sup>2</sup>/EW

Bevölkerungsentwicklung [DANE, 1951]

**+10,6** % p.a. (seit 1951)

Fläche [Alcaldía de Medellín, 2006]

**382** km<sup>2</sup>

Bevölkerungsdichte

**6.566,6** EW/km<sup>2</sup>

GDP per capita [Alcaldía de Medellín, 2006]

**5.940** USD

GINI-Index [Medellín comovamos, 2016]

**0,478**

Territoriale Verwaltungseinheiten

- 16 comunas
- 5 corregimientos
- 249 barrios
- 20 áreas institucionales

# 02.4

## HISTORISCHE ENTWICKLUNG MEDELLÍNS

### PRÄHISPANISCHE ÄRA

Erste archäologische Funde im *Valle de Aburrá* und den umgebenden Gebieten der Stadt Medellín datieren auf das Jahr 10.500 v. Chr. zurück. Zu dieser Zeit wandern Jäger- und Sammler-Kulturen aus den tropischen Niederungen des *Río Cauca* und des *Río Magdalena* und siedeln sich im Tal entlang des *Río Aburrá* (wird heute innerhalb des Stadtgebietes „*Río Medellín*“ genannt) an. Der Bestand dieser Siedlungen wird bis in das 5. bzw. 8. Jahrhundert angenommen. Die Einwohner, „*Aburraes*“ genannt, betreiben hauptsächlich Goldschmiedekunst und Keramikverarbeitung während Hinweise auf landwirtschaftliche Nutzung eher die Seltenheit bilden. [Rodríguez Jiménez, P., 2009]



Abb. 19 Stadtplan Villa de Nuestra Señora de La Candelaria de Medellín, 1675 [Suárez Escudero, G., 1968]

## KOLONIALZEIT

Die ersten Entdeckungen der Kolonialzeit gehen auf das Jahr 1570 zurück. Zu dieser Zeit stoßen die ersten spanischen Konquistadoren in die bergige Gegend der Zentralkordillere vor und beginnen mit Goldabbau, errichten Ranches und betreiben Ackerbau.

Am 2. März 1616 folgt die Gründung des „El Poblado de San Lorenzo de Aburrá“ genannten Refugium für indigene Stämme durch Don Francisco de Herrera Campuzano [Bravo, J. M., 2012]. Im Laufe des 17. Jahrhunderts stellt sich das erste Bevölkerungswachstum ein. Viele Ureinwohner aus dem heißen *Santa Fe de Antioquia*, an den Ufern des *Río Cauca* gelegen, suchen nach milderem Klima und bessern Böden für ihr Vieh. Verteilt im Tal bilden sich weitere kleine Dörfer, die später Gemeinden im *Valle de Aburrá* werden sollten: *Itaguí*, *Envigado*, *La Estrella*, *Caldas*, *Bello*, *Copabana* und *Girardota*. Bereits zu dieser Zeit beginnt Medellíns Geschichte als eine durch Migration geprägte Stadt. Am 22. November 1675 erfolgt durch königlichen Erlass der spanischen

Regentin *Dona Maria Ana de Austria* die Gründung *Medellíns* unter dem Namen „Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín“, situiert im Umfeld der Kirche „Nuestra Señora de la Candelaria“ südlich der *Quebrada Santa Elena* (Bach namens „Santa Elena“). Zu dieser Zeit leben 280 Großfamilien bzw. rund 3000 Menschen im Tal verteilt. Diese setzen sich aus den weißen Großfamilien, Mestizen, den wenigen übrig gebliebenen indigenen Einwohnern aus *San Lorenzo* und den Sklaven auf wohlhabenden Ranches zusammen.

Im 18. Jahrhundert lässt das fortschreitende Wachstum der Region ein weit verzweigtes Netz wohlhabender Familien (hauptsächlich Minenbesitzer) entstehen. Eine streng katholische Gesellschaft, die großen Wert auf deren Herkunft, aber auch auf Tugend und Aufrichtigkeit legt und deren Fokus die individuelle wirtschaftliche Entwicklung, der Handel und der Bergbau darstellt, entwickelt sich. [Rodríguez Jiménez, P., 2009]

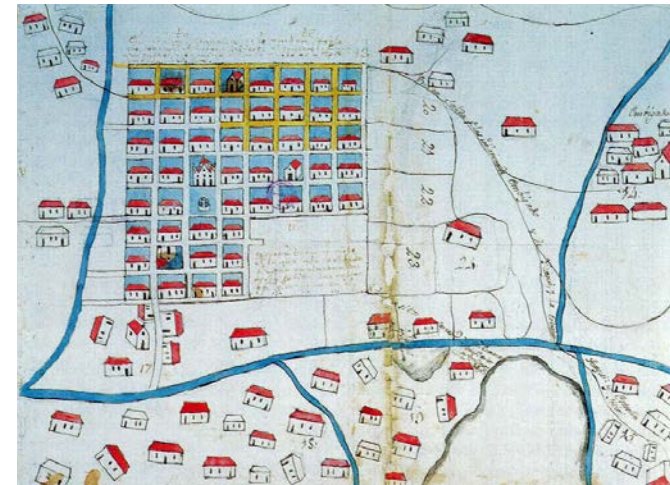


Abb. 20 Stadtplan Medellín, 1790 [Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]



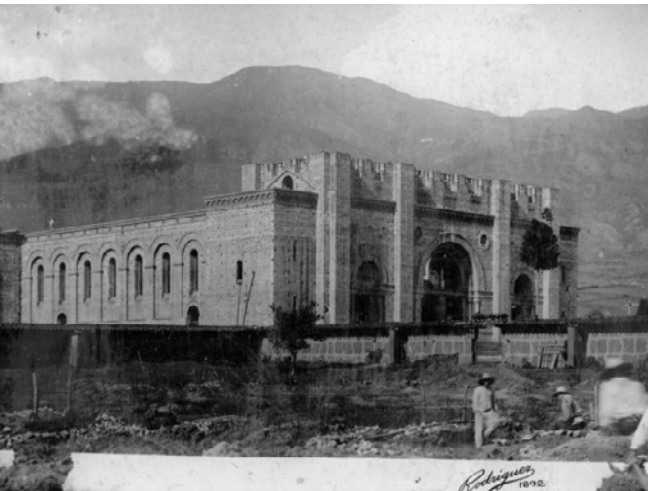


Abb. 21 Basilica Metropolitana, Medellín, 1892 in Bau  
[Rodríguez, M., 2017]

## UNABHÄNGIGKEIT KOLUMBIENS

Im 19. Jahrhundert, also in den ersten Jahrzehnten der Unabhängigkeit Kolumbiens versucht Medellín im Konflikt zwischen den zentralistischen und liberalen Bestrebungen im Land seine Souveränität und Unabhängigkeit zu wahren und unterstützt santanderistische Bestrebungen nach einer föderalistischen Republik. Als diese zwischen 1863-1886 Realität ist, kann sich die Region durch ihre Politik die Wirtschaftskraft weiter stärken. Wirtschaft und Handel florieren durch den Import von Konsumgütern und den Export von Gold, der *Parque Berrío* (Dorf-Hauptplatz Medellín benannt nach „*Pedro Justo Berrío*“) und die umliegenden Straßen entwickeln sich zum Handelsplatz, die Erdgeschosszonen zu Warenhäusern und Geschäften. Große Familienbetriebe investieren in Landwirtschaft und Bergbau, wodurch die gesamte Region und sogar Teile des *Valle de Cauca* versorgt werden.

Zu dieser Zeit werden eine Vielzahl an Banken gegründet, um den enormen Kapitalfluss zu organisieren. Außerdem wird in Bildung und den Bau neuer Schulen investiert, während die Hingebung zum Katholizismus weiterhin bestehen bleibt.

Unter anderem durch die starke wirtschaftliche Situation, aber auch getrieben von gesellschaftlichen Entwicklungen und der Unabhängigkeit Großkolumbiens erfolgt im Jahre 1826 die Ernennung Medellín zur Hauptstadt *Antioquias*.

1868 wird die Diözese von *Santa Fe de Antioquia*, das zuvor die Hauptstadt der Region *Antioquia* stellte, nach Medellín verlegt und mit dem Bau der Kirche „Basilica Metropolitana“ begonnen. Dies markiert den ersten Schritt zur Erweiterung Medellín in die Gebiete nördlich der *Quebrada Santa Elena*. [Rodríguez Jiménez, P., 2009]

## INDUSTRIALISIERUNG

Die ungünstige geographische Lage sorgt in den frühen Jahren für eine wirtschaftliche Isolation, die durch den Handel und den starken Unternehmergeist der ansässigen Bevölkerung bald kein Problem mehr darstellen sollte. Der florierende Handel bringt außerdem neue Fertigungstechniken in die Region, wodurch sich eine starke Textilindustrie zu entwickeln beginnt und der Industrialisierungsprozess beschleunigt wird. Die Bevölkerung war 1905 bereits auf 60.000 Einwohner angewachsen, die hauptsächlich in den Gebieten östlich des Zentrums (heutige Comuna 8, *Buenos Aires*), auf den Hügeln *La Asomadera* und *El Salvador*, bekannt als *Loreto* und entlang der *Quebrada Santa Elena* angesiedelt sind.

Der weltweite Kaffeeboom zu Beginn des 20. Jahrhunderts und der Bau der *Ferrocarril de Antioquia* (Eisenbahngesellschaft der Region Antioquia), jene regionale Eisenbahnstrecke, die das *Valle de Cauca* und die Tiefebene des *Río Magdalenas* mit Medellín verbindet, wirkt

der geographischen Isolation der Region weiter entgegen und bringt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts weiteren wirtschaftlichen Aufschwung mit sich. [Rodríguez Jiménez, P., 2009][Naranjo Giraldo, G., 1992]

Das anhaltende Wachstum der Stadt führt ab 1912 zur Urbanisierung der nördlich der *Quebrada Santa Elena* gelegenen Stadtteile des heutigen *Prado*, sowie Gebiete des heutigen *Barrío Villa Nueva* im Umfeld der heute als „Basilica Metropolitana“ bekannten, zweiten Stadtkirche. [Naranjo Giraldo, G., 1992]

Die Inbetriebnahme der *Ferrocarril*-Station „Villa“, Namensgeber des heutigen *Barríos Estacion Villa* im Jahr 1913 bringt eine Ansiedelung von Industrie in den neuen Expansionsgebieten mit sich, die zusammen mit der Erweiterung der *Carrera Bolívar* in Richtung Norden zur Entwicklung dieser Stadtteile als Durchzugsgebiete beitragen. [Alviar Arcila, M. M. et al., 2014]



Abb. 22 Barrio Prado, Medellín, um 1930  
[Facebook: Historia fotográfica de Medellín (HFM), 2018]



Abb. 23 Jungfernfahrt der Ferrocarril de Antioquia  
[Facebook: Historia fotográfica de Medellín (HFM), 2014]



Abb. 24 Plan de Medellín Futuro, 1913  
[Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]

## ERSTE STADTPLANUNGSTENDENZEN

Im selben Jahr wird mit dem „Plano de Medellín Futuro“ (Plan des zukünftigen Medellín) ein erster Versuch unternommen, die schnell voranschreitende Entwicklung der Stadt zu kontrollieren.

Ein Ausbau der Kommunikations- und Mobilitätsinfrastruktur folgt in den 20er Jahren durch den Bau der Avenida Colombia, die die Vororte *Robledo* und *San Cristóbal* mit Medellín verbindet. Auch die Calle 33 und die Avenida San Juan binden entlegene Siedlungen an das Stadtzentrum an [Naranjo Giraldo, G., 1992]. Außerdem wird zur gleichen Zeit ein weitreichendes Straßenbahnnetz gebaut, das einzelne Ansiedlungen innerhalb und außerhalb der Stadt miteinander verbindet. [Morrison, A., 2017]

1950 entwickeln *Wiener & Sert* den „Plano Piloto de Medellín“ (Modell-Plan Medellín), der auch einige Ratschläge des österreichischen

Architekten *Karl Brunner* umzusetzen versucht. Neben der Kanalisation des Río Medellín und die damit einhergehende Transformation desgleichen in eine regionale Verkehrsachse beinhaltet dieser für die Stadt richtungswiesende Plan auch eine strikte Trennung der Funktionen innerhalb der Stadt. Daraus resultierende Folgen wie die soziale Segregation, die Entstehung konzentrierter Industriegebiete und die damit einhergehende Umweltverschmutzung in bestimmten Teilen der Stadt sind noch heute zu spüren.

Durch die weitere Expansion der Stadt nimmt das Zentrum um 1950 zunehmend seinen heutigen Charakter als repräsentativen, funktionellen Stadtteil an, der als Treffpunkt, aber auch als Niederlassungsort für Verwaltungseinrichtungen, öffentliche Institutionen und Dienstleistungen fungiert. [Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]



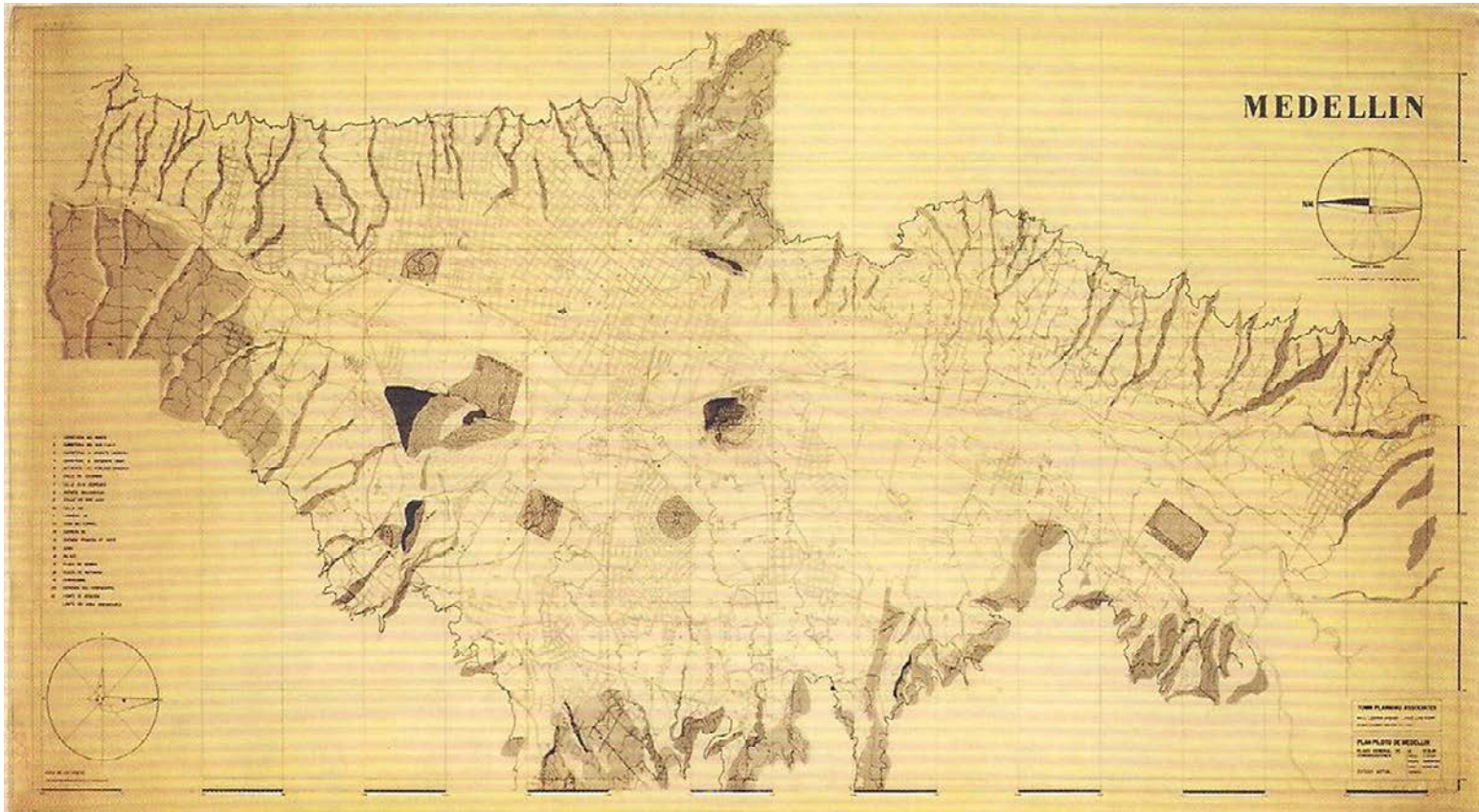
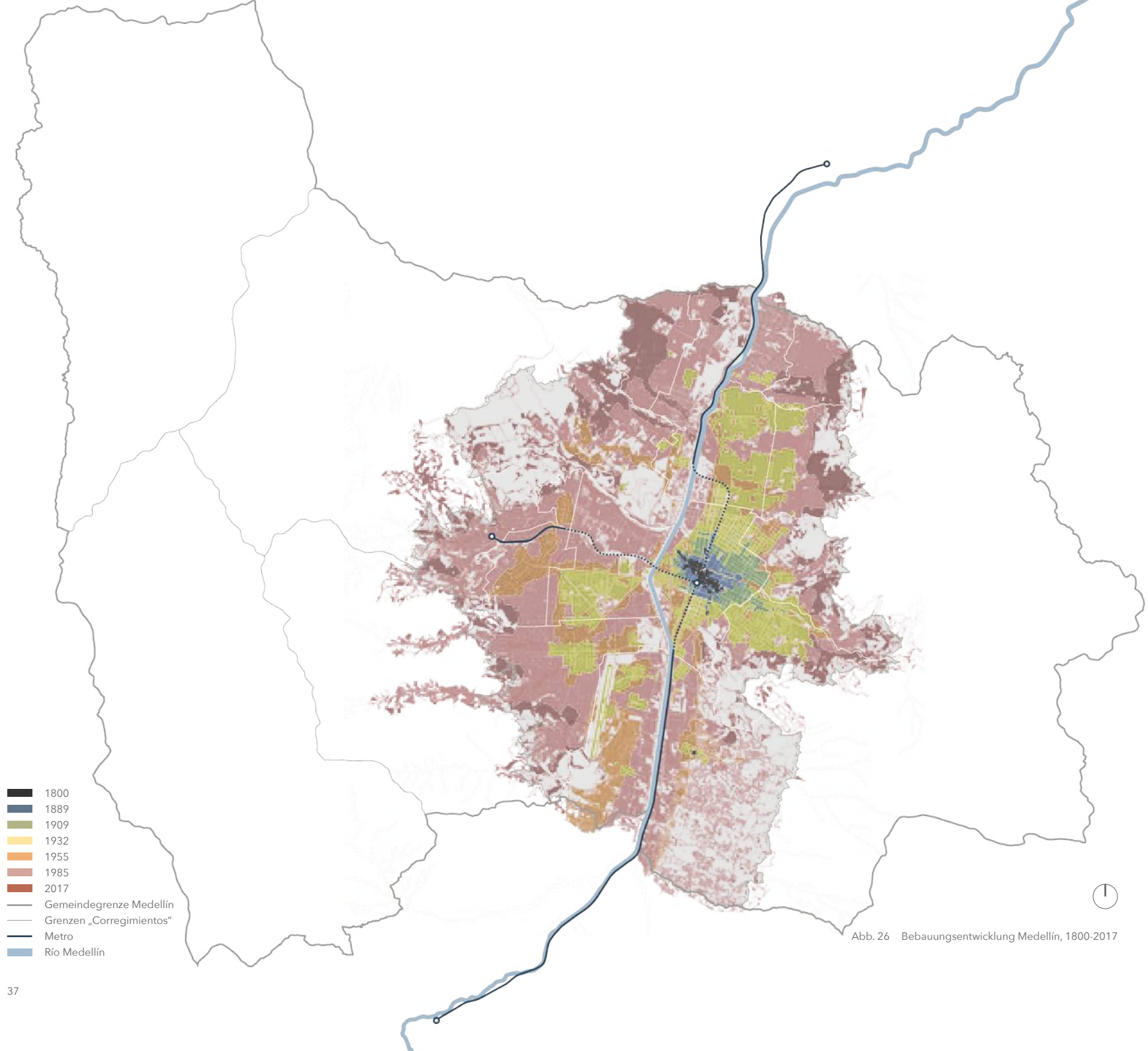


Abb. 25 Plan Piloto de Medellín, 1950, Wiener & Sert [Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]



- 1800
- 1889
- 1909
- 1932
- 1955
- 1985
- 2017
- Gemeindegrenze Medellín
- Grenzen „Corregimientos“
- Metro
- Rio Medellín

Abb. 26 Bebauungsentwicklung Medellín, 1800-2017

## MIGRATIONSSTRÖME AB 1945

Die „Violencia“ und der bewaffnete Konflikt in ganz Kolumbien bringen ab 1945 eine erneute, in diesem Ausmaß noch nie dagewesene Migrationswelle, die viel Armut in die Stadt trägt, mit sich. Die vom Land vertriebenen Kleinbauern, aber auch viele Kolumbianer, die in der Stadt nach besseren Arbeitsbedingungen suchen, besiedeln Gebiete an den Stadträndern und urbanisieren Landflächen, die für neue Bebauung nicht vorgesehen, geschweige denn geeignet sind [Rodríguez Jiménez, P., 2009]. Die Bevölkerungszahl steigt von knapp 360.000 Einwohnern im Jahre 1951 in den folgenden 6 Jahrzehnten um über 2 Millionen auf heute 2,53 Millionen Einwohner. [DANE, 1951] [DANE, 2011]

Das Auftauchen der Drogenmafia in den 70er Jahren, und die durch das enorme Stadtwachstum bedingte, schwierige soziale und politische Situation zu dieser Zeit, bringt den bewaffneten Konflikt vom Land in die Stadt. Es folgt eine Periode geprägt von sozialer Ausgrenzung, dem Kampf der Regierungen

gegen das Drogengeschäft, den damit einhergehenden Rückschlägen der ökonomischen Entwicklung Medellíns und der internationalen Reputation als gefährlichste Stadt der Welt.

Durch die neue Verfassung Kolumbiens wird 1991 den lokalen Behörden und Regierungen mehr Durchgriffsmacht eingeräumt. Ein Erstarren der lokalen Autorität in Medellín, auch durch die seit 1986 erlaubten, direkten Bürgermeisterwahlen, ist die Folge. Dadurch kann nicht nur das Kriminalitätsproblem besser bekämpft werden, auch die künftige Entwicklung der Stadt wird mit diesem Zeitpunkt einfacher und direkter zu beeinflussen. [Martin, G., 2014]

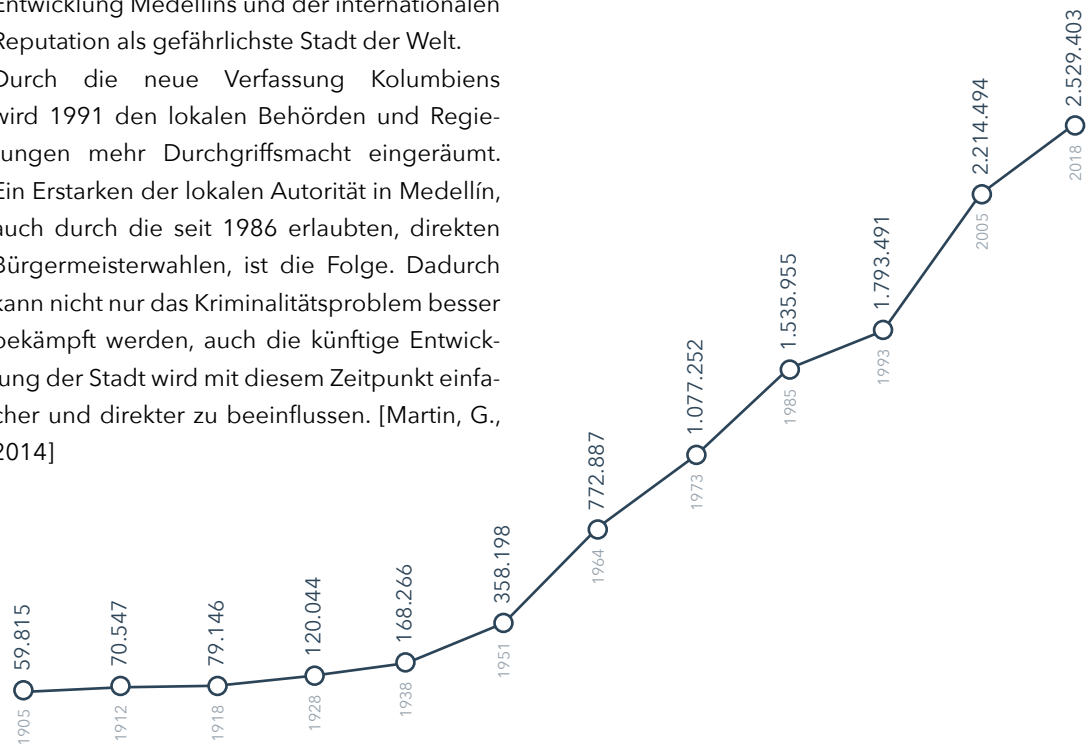


Abb. 27 Bevölkerungsentwicklung Medellín [DANE, 2005] [DANE, 2011]



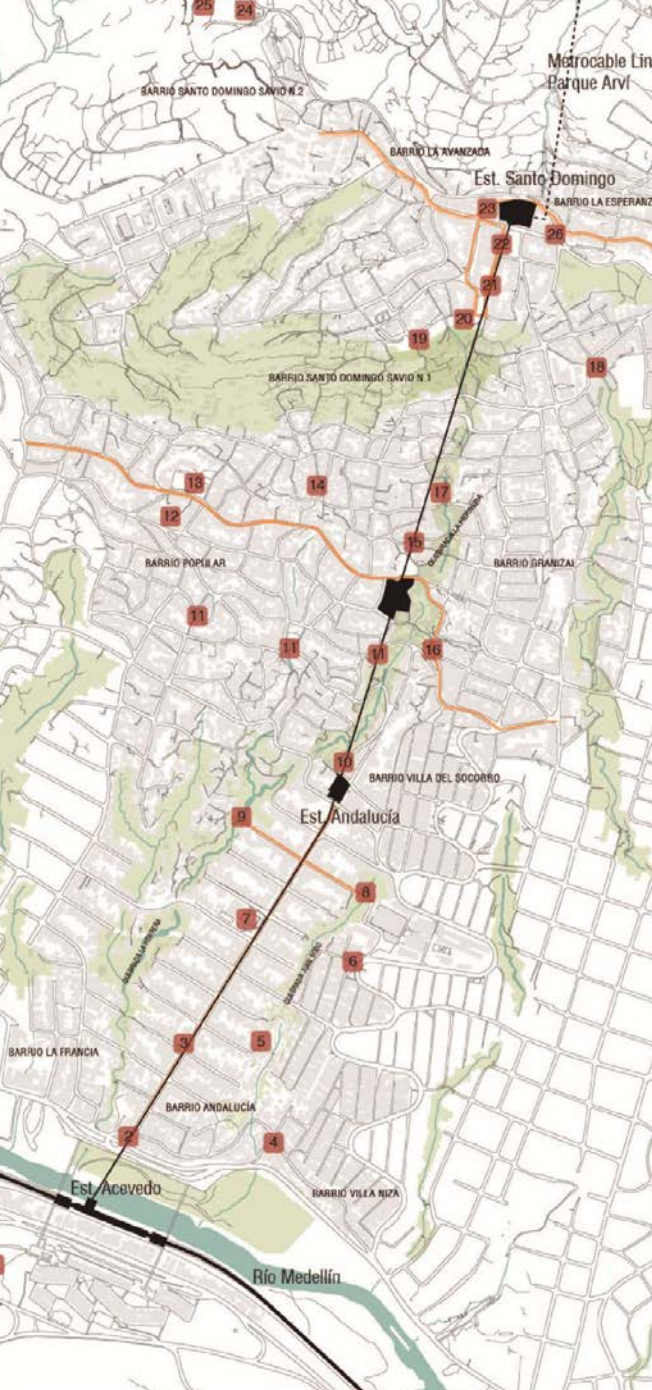


Abb. 28 PUI Nororiental, Medellín, Seilbahn Linie K, Bibliothek „España“ und Infrastrukturprojekte [URBAM Universidad EAFIT, 2014]

## GESELLSCHAFTLICHER UMSCHWUNG

Der Bau der *Metro de Medellín* im Jahre 1995 konstituiert einen Wendepunkt in der in den letzten Jahrzehnten eher negativen Entwicklung der Stadt. Der Einfluss des neuen Massenverkehrsmittels auf die Stadt und ihre sozialen Strukturen und ökonomische Entwicklung war enorm. Noch heute gilt sie als ein Symbol des Aufbruchs, gefolgt von einer Vielzahl an öffentlichen Investitionen und einer gesellschaftlichen Bewegung, deren Ziel es ist, die Jahre der Kriminalität hinter sich zu lassen.

Im gleichen Jahr wird der Strategieplan für die Entwicklung Medellíns und des *Valle de Aburrá* erlassen. Dieser dient als Basis für den 1999 entwickelten Raumordnungsplan „Plan de Ordenamiento Territorial (POT)“, jenem Tool, das die künftige soziale, ökonomische und räumliche Entwicklung Medellíns definiert und mindestens alle 15 Jahre erneuert wird (letzte Revision 2014). [Pérez Jaramillo, J., 2017]

Die Phase des „Urbanismo Social“ markiert eine politische Periode zwischen 2004 und 2012, getragen von den Bürgermeistern *Sergio*

*Fajardo* (2004-2008) und *Alonso Salazar* (2008-2012), die aus der starken, „Compromiso Ciudadano“ genannten Bürgerbewegung hervorgehen. Diese beiden Verwaltungsperioden werden zum einen geprägt von der Fortführung wichtiger urbanistischer Projekte, die bereits unter der Vorgängerregierung von *Juan Gómez Martínez* (1998-2001) und *Luis Pérez Gutiérrez* (2001-2004) begonnen wurden, aber auch von neu entstehender, starker Bürgerbeteiligungsinitiativen in Form sogenannter „Proyectos urbanos integrales“ (integrative urbane Projekte), kurz „PUIs“. Dieses Planungsinstrument hat zum Ziel, besonders in ärmeren Stadtvierteln städtebauliche Projekte in starker Zusammenarbeit mit der Bevölkerung so umzusetzen, dass diese auf die Bedürfnisse der NutzerInnen und die Notwendigkeiten der jeweiligen Gebiete bestmöglich eingehen können. [Martin, G., 2014]

2014 wird unter der Regierung von *Anibal Gaviria* die letztgültige Revision des POT (2014-2027) veröffentlicht. Dieser beinhaltet wichtige

Infrastrukturprojekte wie das Projekt „Parques del Río“ (Fluss-Park), Bestrebungen zur Aufwertung des historischen Zentrums und einen Grüngürtel, der das flächenmäßige Wachstum Medellíns eindämmen soll.

Dieser neue politische und gesellschaftliche Kurs machte sich vor allem im Rückgang der Kriminalitätsrate und im steigenden Bildungsniveau bemerkbar. 1991, zu jener Zeit, als die Armut in der Stadt am höchsten Stand ist und der bewaffnete Konflikt in die Stadt getragen wird, verzeichnet Medellín eine der weltweit höchsten Raten an Tötungsdelikten pro 100.000 Einwohner pro Jahr. Doch politischen Rahmenbedingungen der letzten beiden Jahrzehnte schafften durch die Prinzipien der Transparenz und die Bekämpfung der Korruption, aber auch die weitreichenden Bildungsinitiativen und Bürgerbeteiligungsprozesse einen Umschwung in der Gesellschaft, der die Kriminalitätsraten im gesamten Stadtgebiet um ein Vielfaches senken konnte. [Pérez Jaramillo, J., 2017]

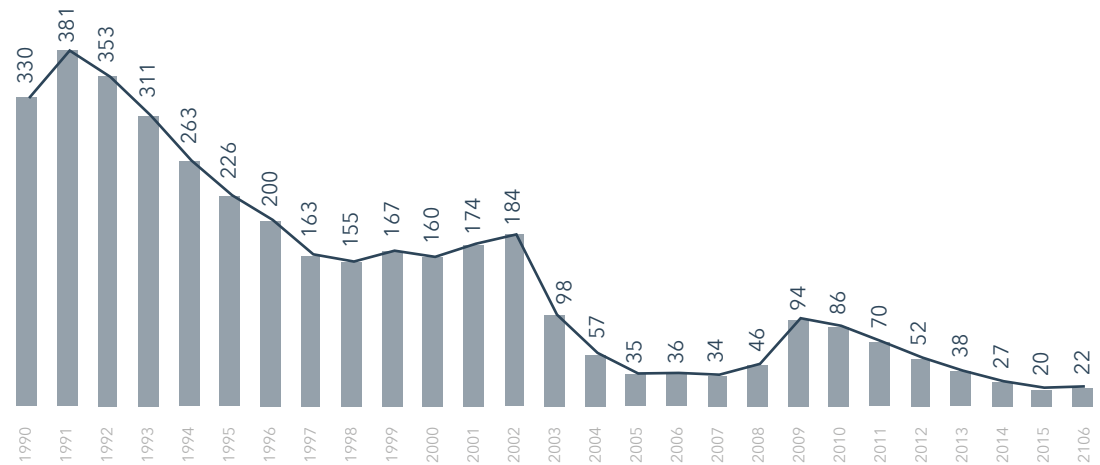


Abb. 29 Jährliche Tötungsdelikte pro 100.000 Einwohner in Medellín [Medellín comovamos, 2016]

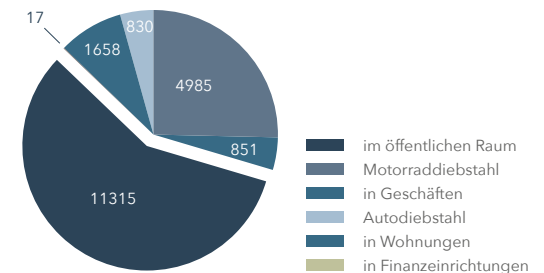


Abb. 30 Diebstähle nach Modalität in Medellín, 2016 [Medellín comovamos, 2016]

# 02.5

## POLITIK UND STADTENTWICKLUNG

Das in rasantem Tempo fortschreitende Stadtwachstum Medellín brachte eine Vielzahl an hochkomplexen stadtplanerischen Herausforderungen mit sich. „Urban Sprawl“, soziale Disparitäten aufgrund ungleicher Ressourcenverteilung und der über Jahrzehnte andauernde und durch den großen Zuzug auch in die Stadt getragene, bewaffnete Konflikt im ganzen Land hatten einen großen Einfluss auf den Urbanisierungsprozess Medellín. Über viele Jahre wuchsen diese Probleme stärker und schneller als Lösungen angeboten werden konnten. Dennoch wurde in Medellín gezeigt, dass trotz unüberwindbar scheinenden Herausforderungen mittels einer funktionierenden Stadtplanung mit diesen Problematiken nicht nur umgegangen, sondern auch innovative Lösungsansätze generiert werden können, die zu einer sozial nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen können.

## „URBANISMO SOCIAL“

Mit der Wahl von Bürgermeister *Sergio Fajardo* im Jahr 2004, getragen von der breiten Bürgerbewegung „Compromiso Ciudadano“, begann eine politische Periode, die viel Fortschritt mit sich brachte. Ein starker Fokus auf Bildungsinitiativen, Stärkung der kulturellen Identität, die Bereitstellung institutioneller Rahmenbedingungen zur Festigung sozialer Strukturen in den urbanen Gemeinschaften und nicht zuletzt das Verantwortungsbewusstsein der Regierung, Steuereinnahmen durch öffentliche Investitionen im urbanen Raum an die Bevölkerung zurückfließen zu lassen, bilden die wichtigsten Eckpfeiler des sogenannten „Urbanismo Social“. Medellín wurde zu einem Laboratorium für politische Entwicklungen und partizipative Planungsprozesse.

Durch *Proyectos Urbanos Integrales*, kurz *PUIs*, geleitet von der dezentralen Planungsorganisation „EDU - Empresa de Desarrollo Urbano“ (Stadtentwicklungsgesellschaft) versuchte man, dort anzusetzen, wo es am notwendigsten war: in den einkommensschwachen

Vierteln entwickelte man gemeinsam mit der ansässigen Bevölkerung maßgeschneiderte städtebauliche Projekte, die ziel- und ergebnisorientiert umgesetzt wurden. Das *PUI Nororiental*, dessen Kernstück die erste Seilbahnlinie (*Metrocable Línea K*) bildet, stellt das erste dieser *PUIs* dar. Durch qualitativ hochwertige Architektur und urbaner Akupunktur mittels kleinteiligen Interventionen wurde in diesen Stadtvierteln neue Identität geschaffen. Der *Parque Biblioteca España* (Bibliotheks-Park España) im *PUI Nororiental* bildet einen Teil des in dieser Zeit neu geschaffenen Netzes an öffentlichen Bibliotheken in der gesamten Stadt. Ziel war es, mit einer breit angelegten Bildungsoffensive gegen soziale Ungleichheit und Straßen- bzw. Jugendkriminalität anzukämpfen. [Pérez Jaramillo, J., 2017]

Medellín hat zwar einen enormen Transformationsprozess hinter sich, dennoch ist die Stadt heute noch mit einer Vielzahl an Herausforderungen konfrontiert. Nach wie vor kämpfen die Behörden gegen eine extrem hohe soziale

Ungleichheit, gegen Armut und Informalität. Organisierte Bandenkriminalität, Geldwäsche und Drogenhandel stellt ein großes wirtschaftliches Problem der Stadt dar. Es besteht das Risiko der Korruption und der Infiltration öffentlicher Einrichtungen durch illegale Organisationen.

Wenngleich im Bildungssektor in den letzten Jahrzehnten große Fortschritte gemacht wurden, so besteht auch hier noch Handlungsbedarf. Die infrastrukturellen Kapazitäten der Stadt reichen heute kaum aus, Schulen sind ganztags im Schichtbetrieb belegt und können auf die wachsenden Bevölkerungszahlen kaum reagieren. [Martin, G., 2014]

Durch die hohe Dichte der Stadt weist Medellín heute nur 3,64m<sup>2</sup> an öffentlichen Flächen pro Einwohner auf [Medellín comovamos, 2016]. Dieses Defizit gilt es, durch stadtplanerische Eingriffe zu füllen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt ein Minimum an 9m<sup>2</sup> an öffentlichen Flächen pro Einwohner. [Elmqvist, T. et al., 2013]

## RAUMORDNUNGSPLAN „POT“

Der *Plan de Ordenamiento Territorial (POT)* (Raumordnungsplan) ist ein erstmals im Jahr 1999 veröffentlichtes Planungsinstrument der Stadt Medellín, das die städtische Entwicklung der folgenden 15 Jahre definiert. Die letzte Revision dieses Planes erfolgte 2014 unter der Regierung von Bürgermeister *Aníbal Gaviria* und ist bis 2027 ein für die Stadtplanung verbindliches Plandokument. Dieser aus 33 Dokumenten und einem Leitfaden bestehende Stadtentwicklungsplan definiert neben den Flächennutzungen und der allgemeinen Entwicklungsstrategie vier unterschiedliche

Interventionsgebiete (*Áreas de Intervenciones Estratégicas*), die wiederum in Makroprojekte (*Macroproyectos*) unterteilt werden. Hauptfokus liegt dabei auf der Verdichtung des Zentrums entlang des *Río Medellín* und der Sicherung des ökologischen Gleichgewichts im ländlichen Grüngürtel. Zusätzlich wird im *POT* ein Netz an öffentlichen Flächen definiert, dessen Zentrum das Makroprojekt „Parques del Río“ bilden soll. [Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín, J. M., & Spera Velásquez, G. V., 2014]

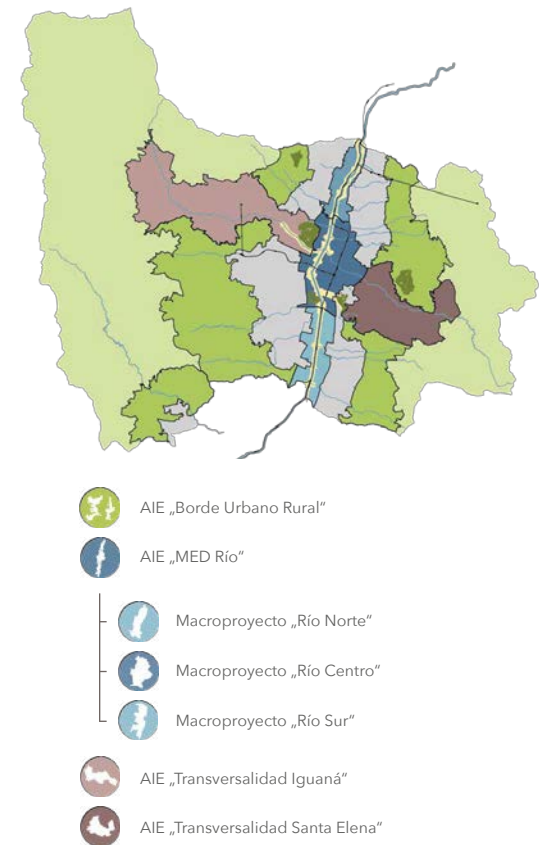
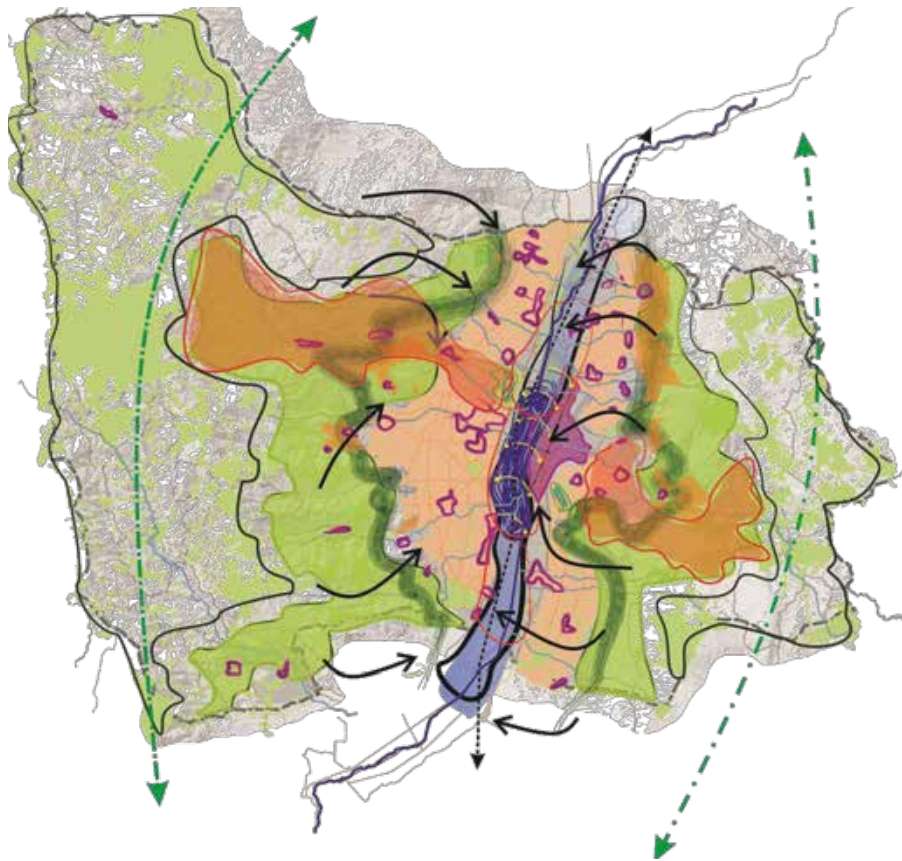


Abb. 31 Interventionsgebiete und Makroprojekte, POT, Medellín [Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín J.M., Spera Velásquez, G.V., 2014]





„Componente metropolitano“  
Medellín als Gemeinde, die die Konsolidation einer kompetitiven Metropolregion unterstützt und sich in diese eingliedert.



„Componente municipal“  
Verdichtung im Zentrum und Promotion einer alternativen Mobilität um das flächige Wachstum der Stadt einzudämmen.



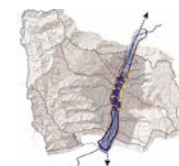
„Área rural“  
Sicherung des ländlichen Umlands, um die ökologische Nachhaltigkeit der Metropolregion zu sichern.



„Borde urbano“  
Grenzzone zwischen rurealem Umland und urbanem Gebiet, die das Stadtwachstum in den Außenbezirken limitiert.



„Media Ladera“  
Ein heterogenes Stadtgebiet mit moderatem Verdichtungsgrad und einer Funktionsdurchmischung in den Subzentren.



„Corredor del Río“  
Ein natürlicher Korridor, der urbane Vitalität schafft und als Zentrum eines Systems an öffentlichen Plätzen fungiert.

Abb. 32 Grundkonzept POT (Componente General), Medellín [Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín J.M., Spera Velásquez, G.V., 2014]

# 02.6

## MEDELLÍN IM URBANEN KONTEXT



Abb. 33 Plötzlicher Wetterumschwung im Stadtzentrum Medellíns

### GEOGRAPHIE UND KLIMA

Medellín liegt auf einer Höhe von etwa 1500m über dem Meeresspiegel im *Valle de Aburrá* und ist somit im Osten und Westen durch Bergketten begrenzt. Das temperierte Gebirgsklima der Anden sorgt in Medellín für eine ganzjährig gleichmäßige Temperaturkurve mit einer Jahresdurchschnittstemperatur von 22 Grad Celsius. Durch den tropischen Einfluss variiert die Niederschlagsmenge je nach Jahreszeit mit den jeweiligen Spitzen in den Monaten März und Oktober [IHMEA, 1999]. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen entwickelte sich auch die Bezeichnung Medellín als „Stadt des ewigen Frühlings“ (*Ciudad de la Eterna Primavera*). [Absolut Colombia, 2010]

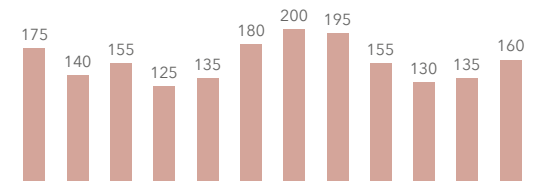


Abb. 35 Durchschnittliche Sonnenstunden pro Monat in Medellín [IHMEA, 1999]

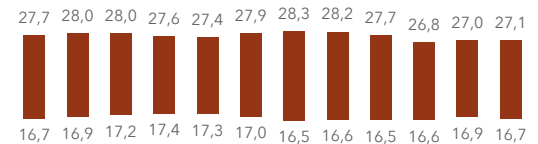


Abb. 36 Höchst- und Mindesttemperatur pro Monat in Medellín [IHMEA, 1999]

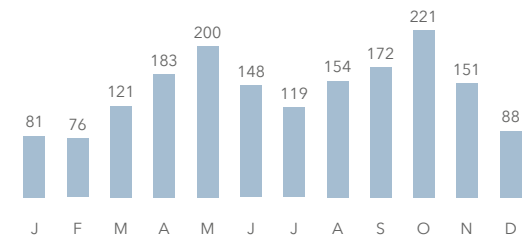


Abb. 34 Durchschnittliche Niederschlagsmenge pro Monat in Medellín (in Liter) [IHMEA, 1999]

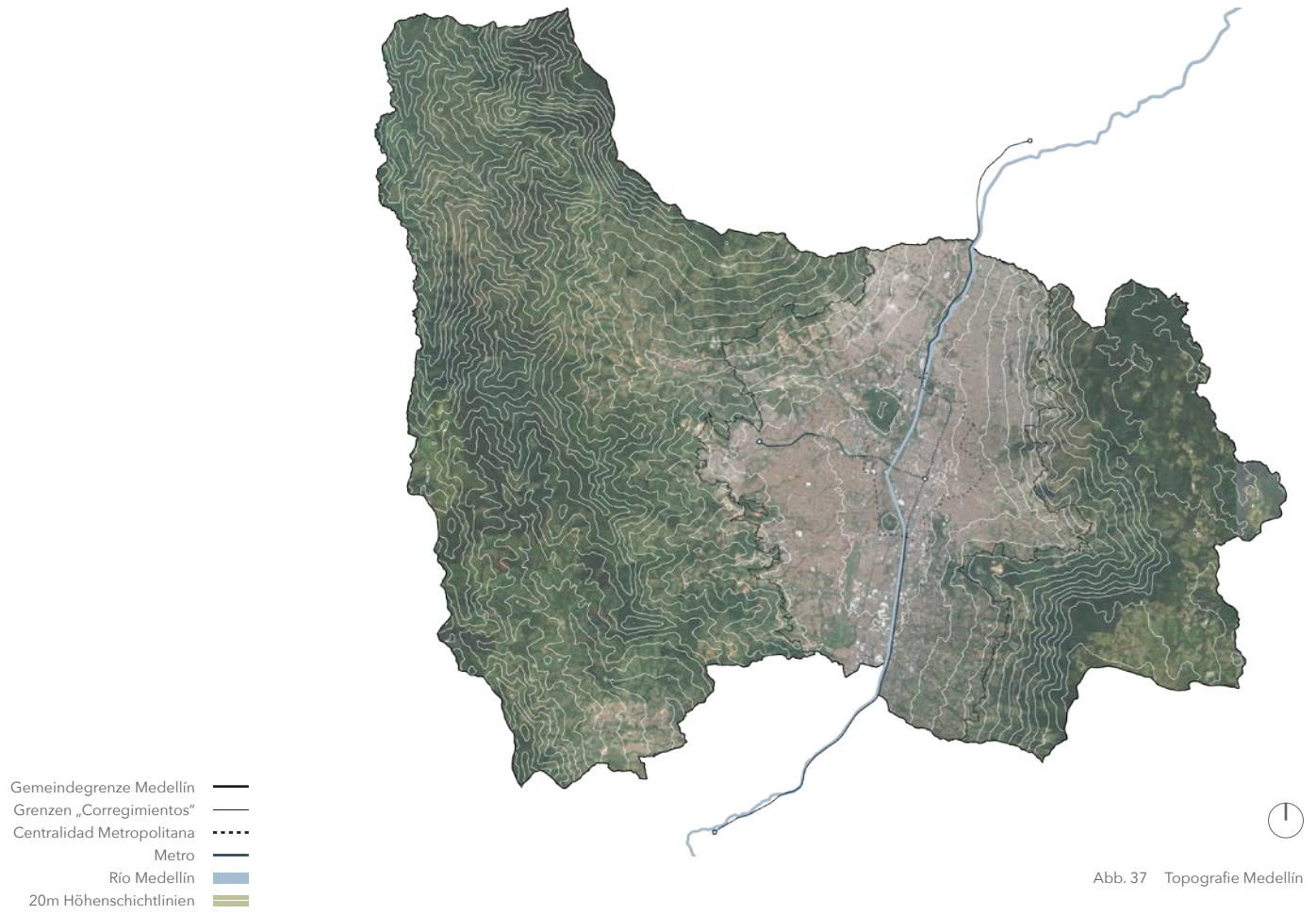


Abb. 37 Topografie Medellín

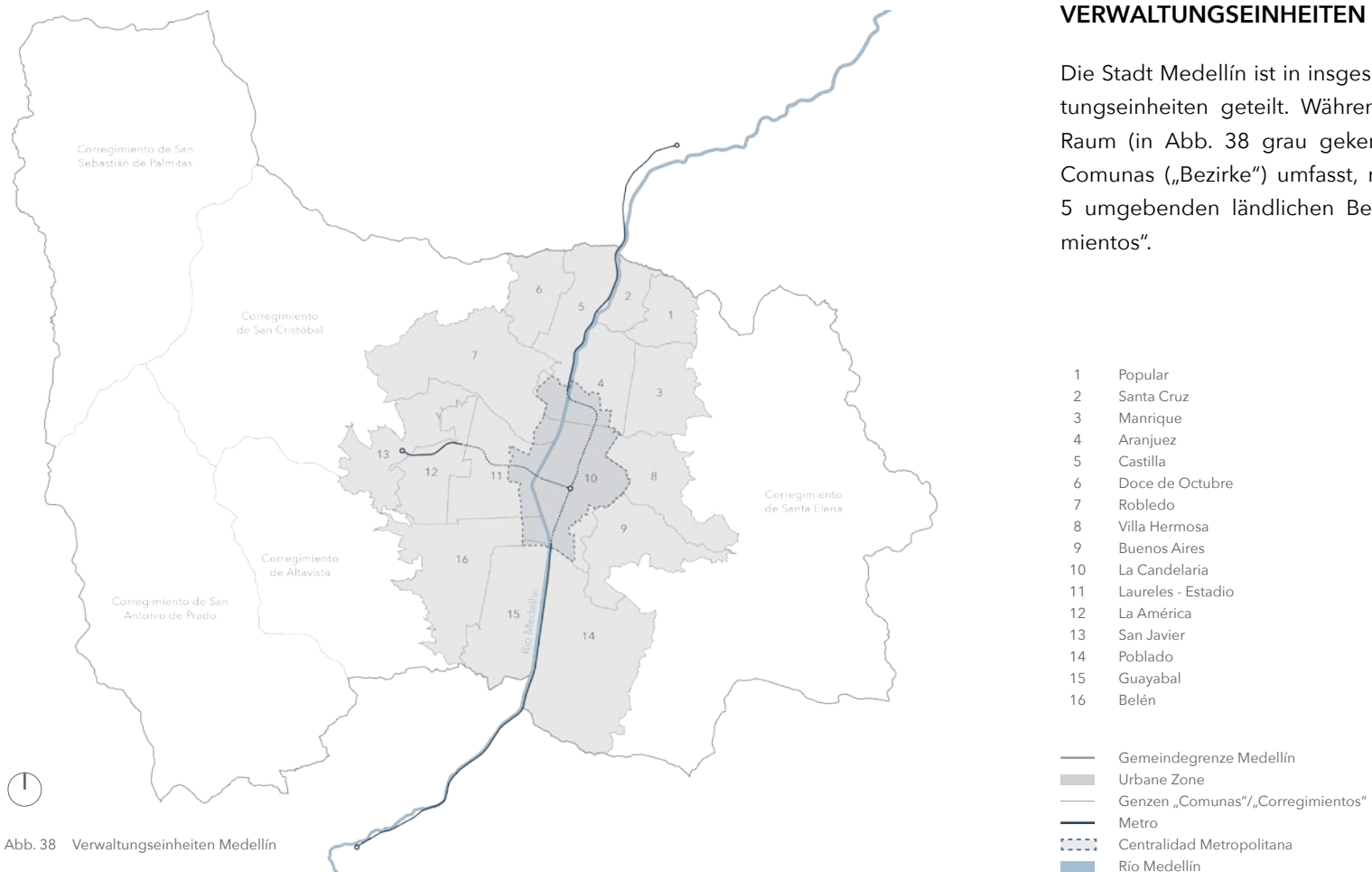
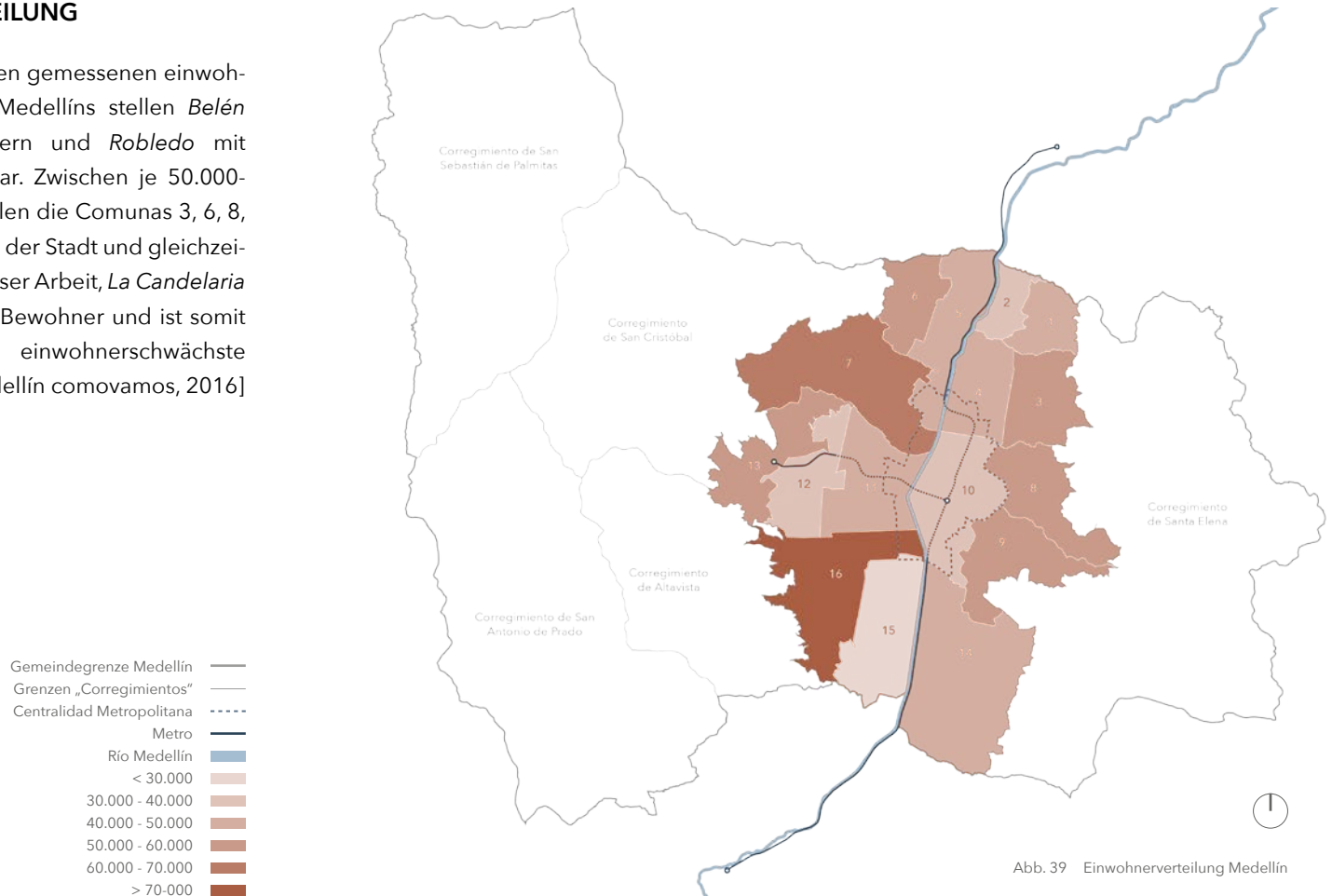
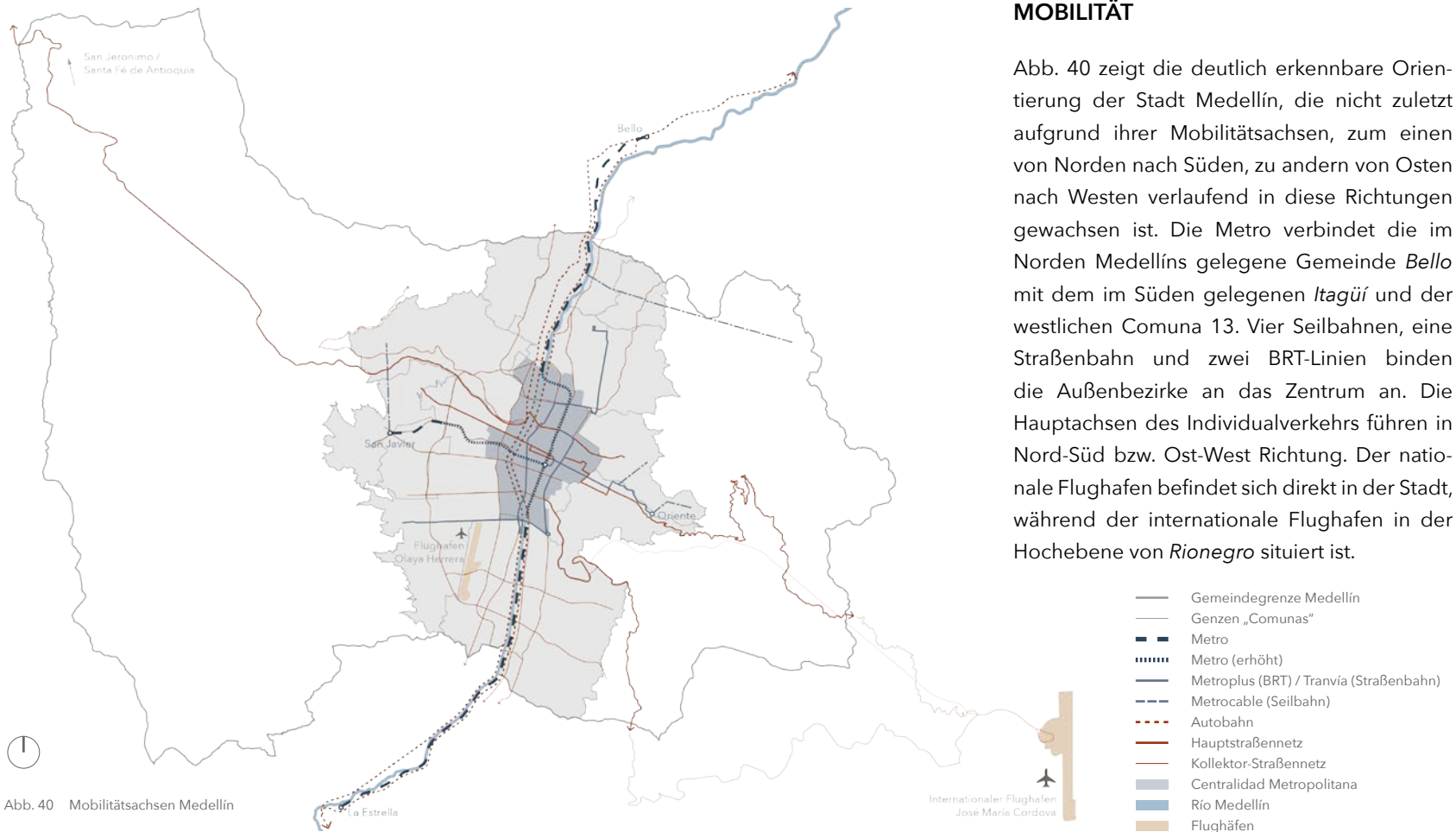


Abb. 38 Verwaltungseinheiten Medellín

## EINWOHNERVERTEILUNG

Die an absoluten Zahlen gemessenen einwohnerstärksten Bezirke Medellíns stellen *Belén* mit 74.779 Einwohnern und *Robledo* mit 63.787 Einwohnern dar. Zwischen je 50.000-60.000 Einwohner zählen die Comunas 3, 6, 8, 9 und 13. Das Zentrum der Stadt und gleichzeitige Analysegebiet dieser Arbeit, *La Candelaria* zählt lediglich 31.297 Bewohner und ist somit nach *Guayabal* der einwohnerschwächste Bezirk Medellíns. [Medellín comovamos, 2016]





## MOBILITÄT

Abb. 40 zeigt die deutlich erkennbare Orientierung der Stadt Medellín, die nicht zuletzt aufgrund ihrer Mobilitätsachsen, zum einen von Norden nach Süden, zu andern von Osten nach Westen verlaufend in diese Richtungen gewachsen ist. Die Metro verbindet die im Norden Medellín gelegene Gemeinde *Bello* mit dem im Süden gelegenen *Itagüí* und der westlichen Comuna 13. Vier Seilbahnen, eine Straßenbahn und zwei BRT-Linien binden die Außenbezirke an das Zentrum an. Die Hauptachsen des Individualverkehrs führen in Nord-Süd bzw. Ost-West Richtung. Der nationale Flughafen befindet sich direkt in der Stadt, während der internationale Flughafen in der Hochebene von *Rionegro* situiert ist.



Abb. 40 Mobilitätsachsen Medellín



## SUBZENTREN

Durch das rasante Stadtwachstum Medellíns in den vergangenen Jahrzehnten bildeten sich im urbanen Gefüge eine Vielzahl an unterschiedlichen Subzentren, die teilweise vor der enormen Expansion der Stadt eigene Vorort-Zentren bildeten. Aufgrund ihrer jeweiligen Größe und Relevanz bzw. den jeweiligen Einflussgebieten werden diese in die *Centralidad Metropolitana* (Zentrum der Metropolregion), einzelne Stadtzentren, regionale Subzentren und Stadtteilzentren geteilt. Diese Klassifizierung wurde im Raumordnungsplan *POT 2014* verankert. [Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín, J. M., & Spera Velásquez, G. V., 2014]

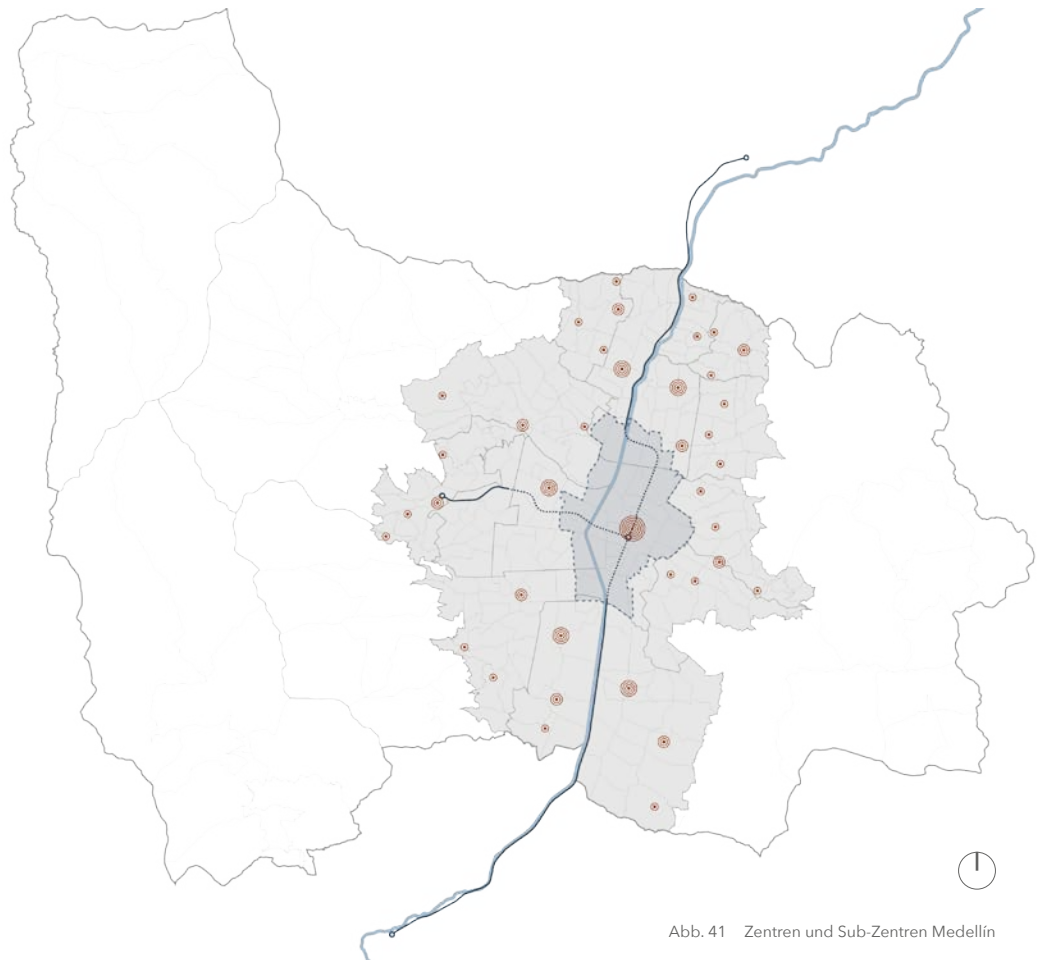
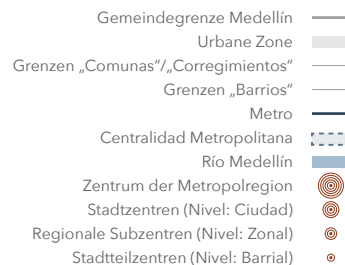


Abb. 41 Zentren und Sub-Zentren Medellín



# 02.7

## METRO DE MEDELLÍN



Abb. 42 „Tranvía de Sucre“ in der Calle 56, Medellín (um 1930),  
Hintergrund: Basilica Metropolitana [Allen Morrison, 2017]

### ÖFFENTLICHER VERKEHR IN MEDELLÍN

Bereits Jahrzehnte vor dem Bau der *Metro de Medellín* im Jahre 1995 existierte in Medellín ein öffentliches Verkehrsnetz. Dieses bestand zum einen aus der *Ferrocarril de Antioquia*, ein Regionalzug, der das *Valle de Cauca* im Westen *Antioquias* mit dem Tal des Río Magdalena verband. Mit Einsetzen der Industrialisierung wurde auf einer Strecke von über 340 km eine Eisenbahnverbindung errichtet, die den Ort *La Pintada* über das *Valle de Aburrá* mit *Medellín*, *Santiago* und *Puerto Berrío* am Río Magdalena verband. [Duque Escobar, G., 2015]

Die Stadt Medellín war in den Jahren zwischen 1921 - 1951 im Besitz eines elektrischen Straßenbahn- und Oberleitungsbus-Netz, welches ebenso wie die *Ferrocarril de Antioquia* und viele andere schienengeführte Verkehrsmittel in ganz Kolumbien in den 50er Jahren aufgelassen wurde und durch Dieselbusse ersetzt wurde. Diese konnten weitaus flexibler auf das enorme Stadtwachstum reagieren und deckten somit bis zur Inbetriebnahme der Metro 1995 den Großteil des öffentlichen Verkehrs der

Stadt ab. [Morrison, A., 2017]

Eine dieser Straßenbahnverbindungen wurde 2016 wieder in Betrieb genommen: Die *Tranvía de Ayacucho* (Straßenbahn Ayacucho) verbindet das Zentrum Medellíns mit dem Osten der Stadt. Außerdem gibt es heute Bestrebungen, die *Ferrocarril de Antioquia* zu reaktivieren. Ein Mehrzweckzug soll künftig Medellín wieder mit dem *Río Magdalena* verbinden und nicht nur Güter, sondern auch Personen transportieren. [Ferrocarril de Antioquia S.A.S., 2016]



Abb. 43 Ferrocarril de Antioquia, Bahnhof Medellín  
[Hernández Hernández, A., 1930]

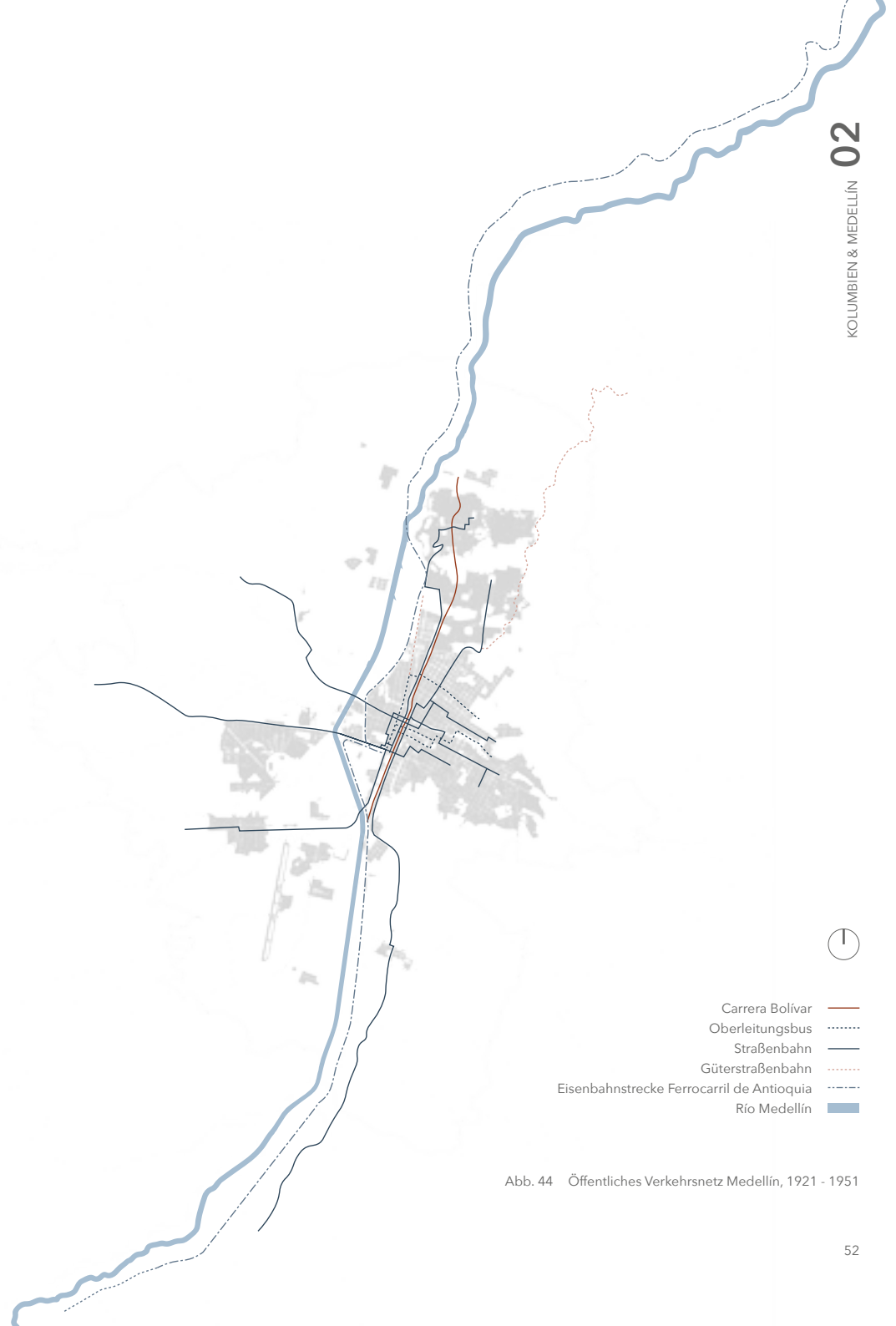


Abb. 44 Öffentliches Verkehrsnetz Medellín, 1921 - 1951



## PLANUNGSBEGINN DER METRO 1979

Die *Metro de Medellín*, betrieben durch die Gesellschaft „Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.“ (ETMVA), ist die einzige städtische Hochbahn Kolumbiens. Bereits im Jahre 1962, kurz nach dem Verkauf der *Ferrocarril de Antioquia* an den staatlichen Eigentümer „Ferrocarriles Nacionales de Colombia“, wurden durch die Gemeindeverwaltung Kolumbiens Vorbereitungen getroffen, die den Bau einer städtischen Schnellbahn ermöglichen sollen: die Kanalisation des *Río Medellín* ermöglichte es, entlang des Flusses eine 18m breite Trasse für den Bau eines neuen Gleisnetzwerkes bereitzustellen. Eine Vielzahl an Machbarkeitsstudien für ein öffentliches Transportsystem wurden in den Folgejahren in Auftrag gegeben, doch zur Umsetzung kam es weiterhin nicht. [Restrepo Vélez, M. E., 2011]

Am 31. Mai des Jahres 1979 wurde für das Projekt die Verwaltungs- und Betreibergesellschaft „ETMVA“ in Zusammenarbeit der Stadtregierung Medellíns und der Landesregierung des Department *Antioquias* gegründet.

Abb. 45 Bau der Metro-Viadukte im Stadtzentrum [Restrepo Vélez, M.E., 2011]

Es wurde eine technische und ökonomische Machbarkeitsstudie an die britische Firma „Mott, Hay & Anderson Ltd“ in Auftrag gegeben. [Metro de Medellín, 2017]

Systeme mit Diesel- bzw. Oberleitungsbussen, unterirdischen und oberirdischen Schnellbahnen wurden analysiert und evaluiert. Aufgrund der geografischen Beschaffenheit des Aburrá-Tals, durch die bereits dichte, aber wenige konsolidierte Bebauung im Stadtzentrum und vor allem wegen des in den 1980er Jahren nach wie vor sehr hohen und dynamischen Stadtwachstums einigte man sich am 13. Dezember 1982 nach Vorlage der Evaluierungsdokumente an die Zentralregierung auf den Bau einer über Grundniveau geführten Metro auf zwei Linien. [República de Colombia, 1987]

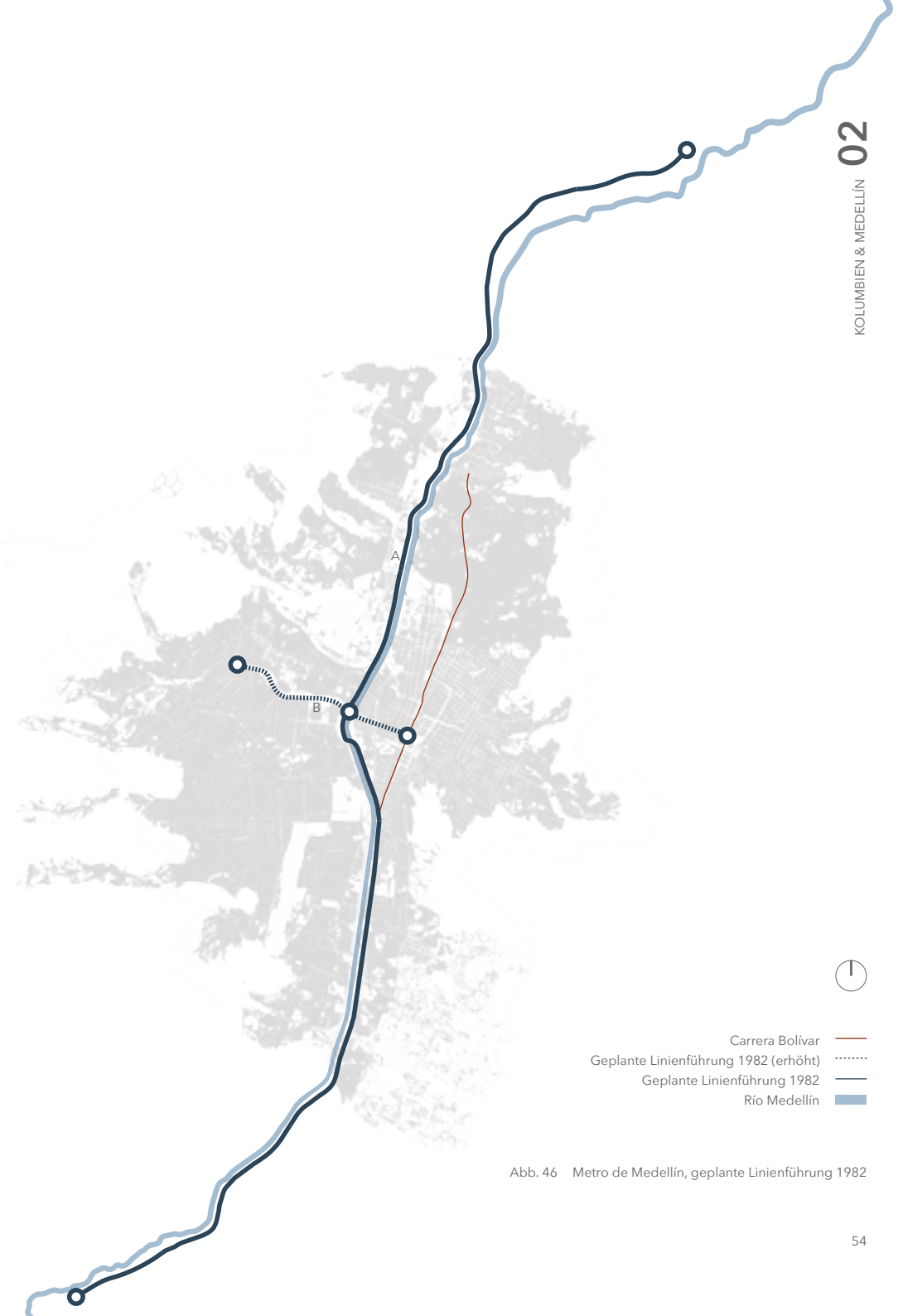


Abb. 46 Metro de Medellín, geplante Linienführung 1982





Abb. 47 Carrera Bolívar Richtung Süden, vor dem Bau der Metro (1968) [Facebook: Memoria Visual de Medellín, 2017]

## ÜBERBAUUNG DER CARRERA BOLÍVAR

Die geplante Linienführung sah vor, die Linie A über ihre gesamte Länge entlang des *Río Medellín*, teilweise über die ehemalige Strecke der *Ferrocarril de Antioquia* zu führen, während die Linie B den Westen (*La Floresta*) mit dem Stadtzentrum (*Parque Berrío*) entlang der *Quebarada La Hueso* verbinden sollte (siehe Abb. 48). Mit der Ausführung und Detailplanung beauftragt wurde 1983 ein deutsch-spanisches Konsortium („METROMED“), die das Projekt zusammen mit einer französischen bzw. schweizer Firma zu 632 Millionen USD, also weniger als der durch die Zentralregierung vorgegebene Bausumme, umsetzen sollten. In der ursprünglich geplanten Ausführungsvariante von 1982 wäre die *Carrera Bolívar* nicht wie heute durch die Metro-Viadukte überbaut. Kurz vor Baubeginn änderte die ETMVA 1984 jedoch die Pläne aufgrund einer neuen Studie auf die heute existierende Linienführung, um auf die mittlerweile gestiegene Nachfrage zu reagieren und einen effizienteren Betrieb zu garantieren (siehe Abb. 48). Bereits mit

Verzögerung wurden die Bauarbeiten am 30. April 1995 aufgenommen. die Bausumme war bereits auf 643,5 Millionen USD gestiegen. Durch die unsichere finanzielle Lage, den Rückzug einiger Geldgeber durch die bereits entstandene Verzögerung, Rückschläge durch vertragliche Schwierigkeiten und Importverzögerungen und eine beinahe Zahlungsunfähigkeit der Betreibergesellschaft ETMVA, rückte die geplante Inbetriebnahme 1990 in weite Ferne. 1989 wurde das Projekt durch die Baufirma vorerst eingestellt, bis die Arbeiten nach Neuverhandlungen der Verträge 1992 wieder aufgenommen werden konnten. Am 30. November 1995 wurde schließlich der Betrieb zwischen den Stationen *Niquía* und *Poblado* aufgenommen. [República de Colombia, 1987]

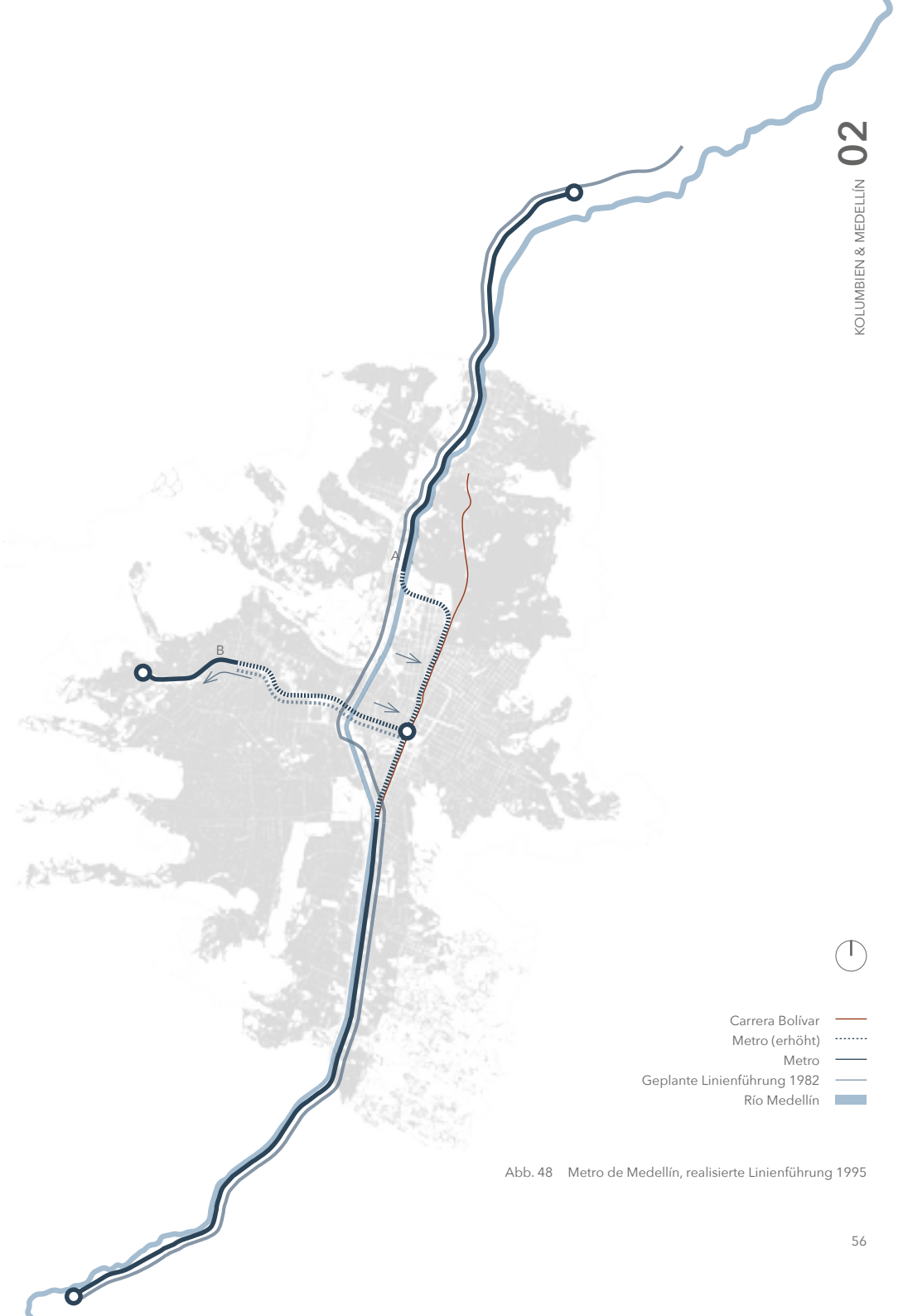


Abb. 48 Metro de Medellín, realisierte Linienführung 1995



Abb. 49 Parque Berrío, Blick Richtung Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe [Facebook: Memoria Visual de Medellín, 2017]

## TRANSFORMATION URBANER RÄUME

Die sehr kurzfristige Änderung der Linienführung und die damit beschlossene Überbauung der *Carrera Bolívar* hatte zur Folge, dass die heute existenten öffentlichen Räume im Umfeld der Metro nur teilweise einer Umgestaltung bzw. einer Adaption an die neuen Bedingungen unterzogen wurden. Der Architekt *Carlos Velilla* entwarf in den Jahren 1990-1994 zusammen mit „Clarita Cardenas LS Architect“ etwa 37 Hektar an öffentlichen Flächen im unmittelbaren Umraum der geplanten Metro-Viadukte [Velilla, C., 2017]

Dennoch konnte im Zuge dieser Neugestaltung nicht ausreichend auf die Dynamiken der fortschreitenden Stadtentwicklung eingegangen werden. Das Zentrum Medellíns, vor allem aber die urbanen Räume im Umfeld der *Carrera Bolívar*, wurde durch den Bau der Metro-Viadukte stark verändert. Es entstanden Räume und Flächen, die aus stadtplanerischer und sozioökonomischer Perspektive ein großes Potential an Konflikten aufweisen. Schlechte Ausleuchtung, geringe Übersichtlichkeit und

fehlende Maßstäblichkeit führten in den letzten dreißig Jahren zu weitreichenden Problemen, die sich in einem sinkenden Sicherheitsgefühl, hoher Informalität und steigender Kriminalität manifestieren. Ihre hohe Dynamik, die historisch bedingte Position als eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt und die mit dem Bau der Metro einhergehende räumliche Transformation verwandelten die *Carrera Bolívar* in einen urbanen Raum, der zwar einerseits von hohem ökonomischen Wert und Nutzen geprägt ist, andererseits aber Ort des territorialen Konfliktes, der sozialen Spannungen und des Aufeinandertreffens zwischen Formalität und Informalität ist.

Aus diesem Grund werden diese öffentlichen Räume unterhalb der Metro im heutigen Stadtplanungsdiskurs als Zielgebiete für notwendige urbane Interventionen behandelt. [Alcaldía de Medellín, 2014a]





Abb. 50 Neugestaltung öffentlicher Räume durch Arq. Carlos Velilla (zwischen den Stationen Cisneros und San Antonio) [Restrepo Vélez, M.E., 2011]

## SYMBOL EINER WENDE

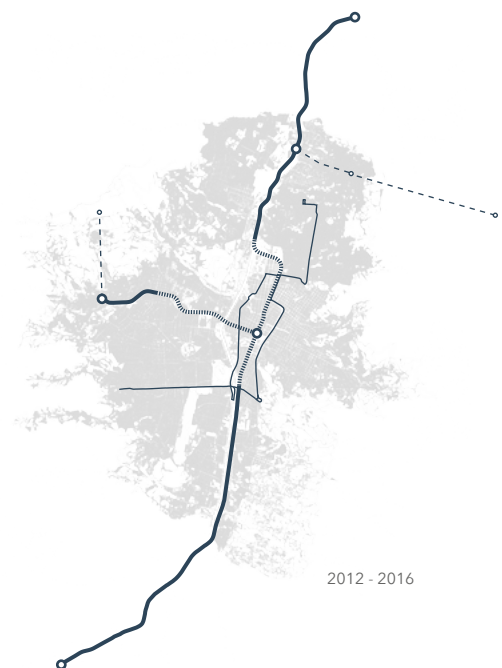
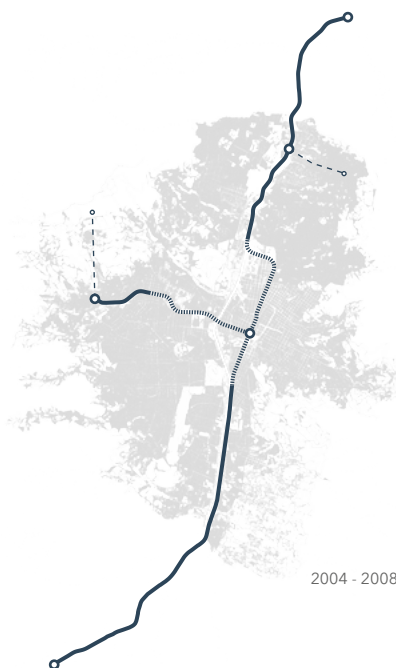
Dennoch wird die Metro noch heute als Manifestation einer Aufbruchsstimmung in Medellín gesehen - ein internationales Vorzeigeprojekt für eine gelungene sozial inklusive Stadtplanung. Mit der Inbetriebnahme der Metro verkürzten sich die Fahrzeiten zwischen Stadtzentrum und den einkommensschwächeren Außenbezirken der Stadt um bis zu eineinhalb Stunden. Ein leistbares (2.000 COP = 0,60€ pro Fahrt) Nahverkehrssystem, das nicht nur auf den wohlhabenden Teil der Bevölkerung zugeschnitten ist, wurde geschaffen.

## AUSBAU DES VERKEHRSNETZES

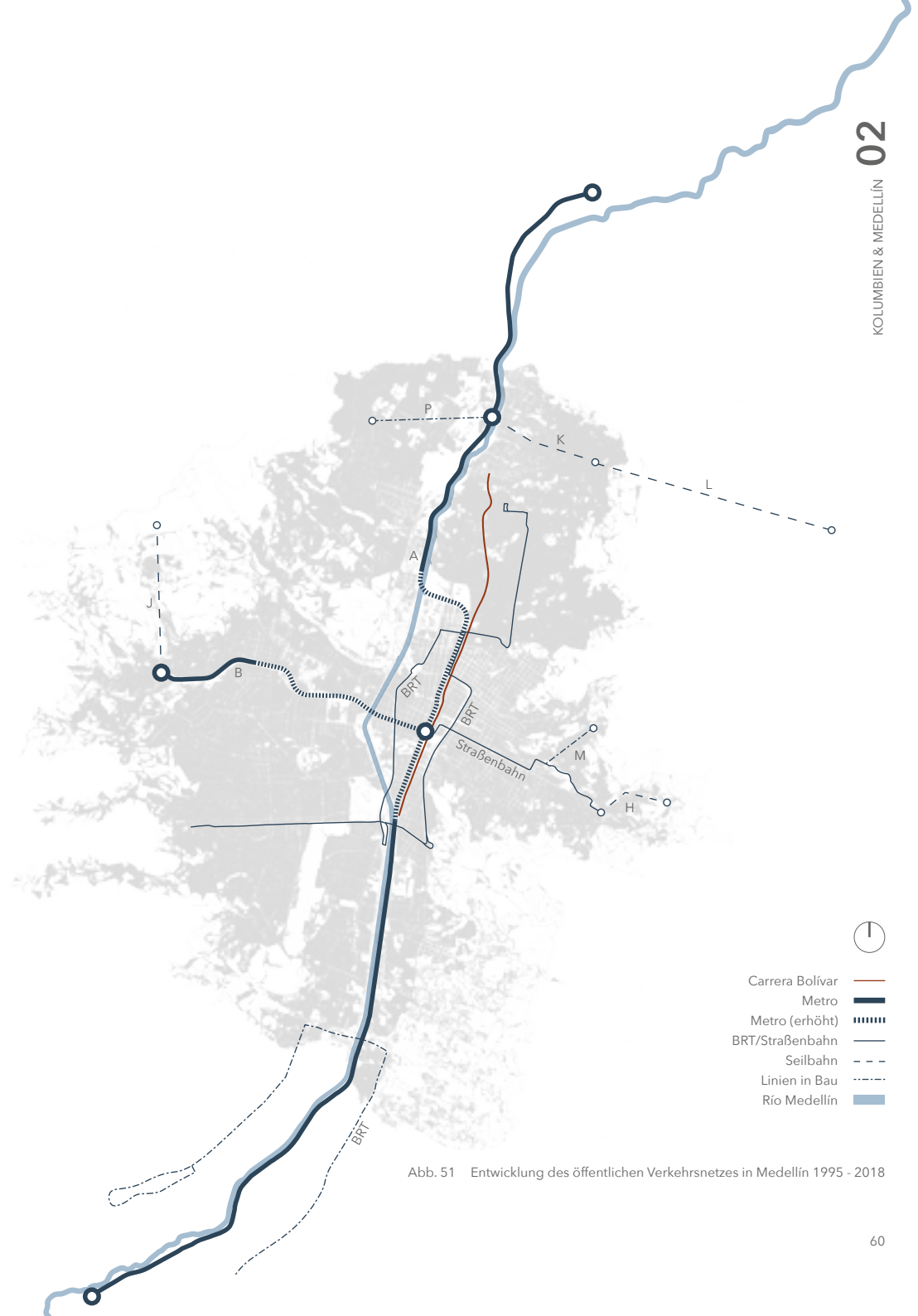
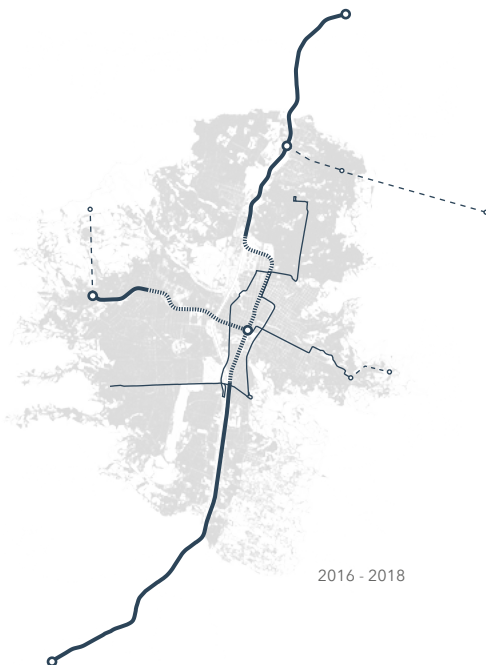
Trotz des durch die Inbetriebnahme der Metro im Jahre 1995 geschaffenen Mehrwert für die Bevölkerung wurde früh festgestellt, dass das System an seine Grenzen stößt. Im Jahr 1999 überschritt die Gemeinde Medellín die 2 Millionen Einwohner Marke, womit ein Ausbau des Verkehrsnetzes unabdingbar war. Die

*Metrocable Linéa K* (Seilbahn-Linie K), die erste urbane Seilbahn Medellíns war ein zum Bauzeitpunkt unter Politikern stark umstrittenes Projekt. Dennoch wurde sie 2004 eröffnet und verbindet heute die ferner entlegenen Gebiete in den nördlichen Stadtteilen mit dem bestehenden System. Durch die hohe Akzeptanz

entschied man sich wenig später zum Bau eines zweiten Seilbahn-Korridores im Westen der Stadt, 2008 wurde schließlich die *Metrocable Linéa J* (Seilbahn-Linie J) eröffnet, womit die beiden am schnellsten wachsenden Außenbezirke an das Stadtzentrum angebunden waren. In den letzten beiden Ausbauphasen von



2012-2016 bzw. 2016-2018 wurden zwei BRT-Linien, genannt „Metroplús“, errichtet. Außerdem wurde der Osten durch eine Straßenbahnlinie und eine weitere Seilbahn (Linie H) mit dem Stadtkern verbunden. Zurzeit befinden sich die Seilbahn-Linien P und M in Bau. (siehe Abb. 51) [Metro de Medellín, 2017]










-  Carrera Bolívar
-  Metro
-  Metro (erhöht)
-  BRT/Straßenbahn
-  Seilbahn
-  Linien in Bau
-  Río Medellín





Abb. 52 Erste Ausbaustufe des öffentlichen Verkehrsnetzes: Seilbahn „Metrocable“ Linie K, Santo Domingo, Medellín



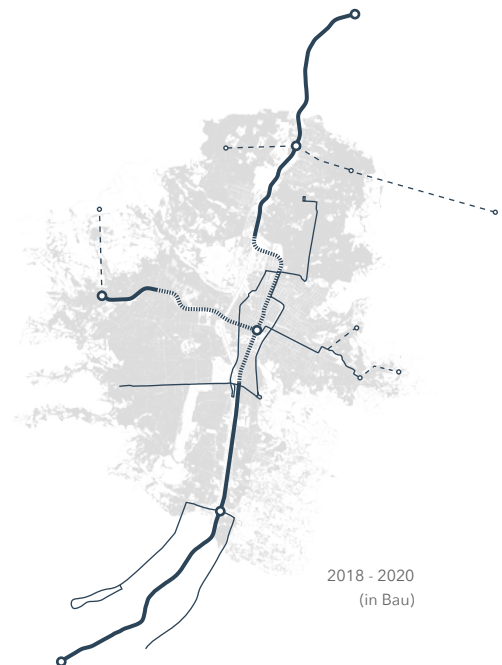
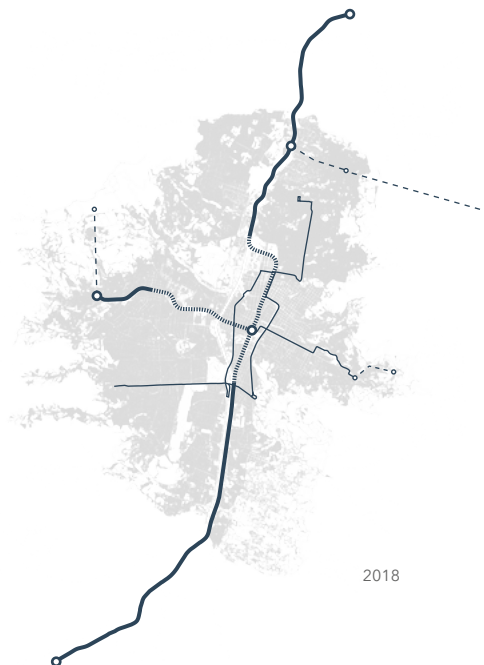
Abb. 53 Karte des öffentlichen Verkehrsnetzes in Medellín 2018  
[Metro de Medellín, 2018]



## GEPLANTE ERWEITERUNG BIS 2030

Der Masterplan zur Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Medellín (*Plan Maestro 2030*) sieht insgesamt 23 neue Korridore vor, die bis 2030 das heute existierende Netz ergänzen sollen. Konkrete Planungen gibt es bereits für die *Tranvía de la 80* (Straßenbahn

Carrera 80). Diese soll die Metro-Stationen *Aguacatala*, *Floresta* und *Caribe* verbinden und den westlichen „Ring“ schließen. Zusätzlich werden neue BRT-Linien, Straßenbahnlinien und Seilbahnlinien für ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsnetz sorgen. Eine



weitere wichtige Anbindung stellt der geplante Korridor zum weit außerhalb der Stadt gelegenen Internationalen Flughafen „José María Cordova“ in Rionegro dar. [Restrepo Vélez, M. E., 2011]

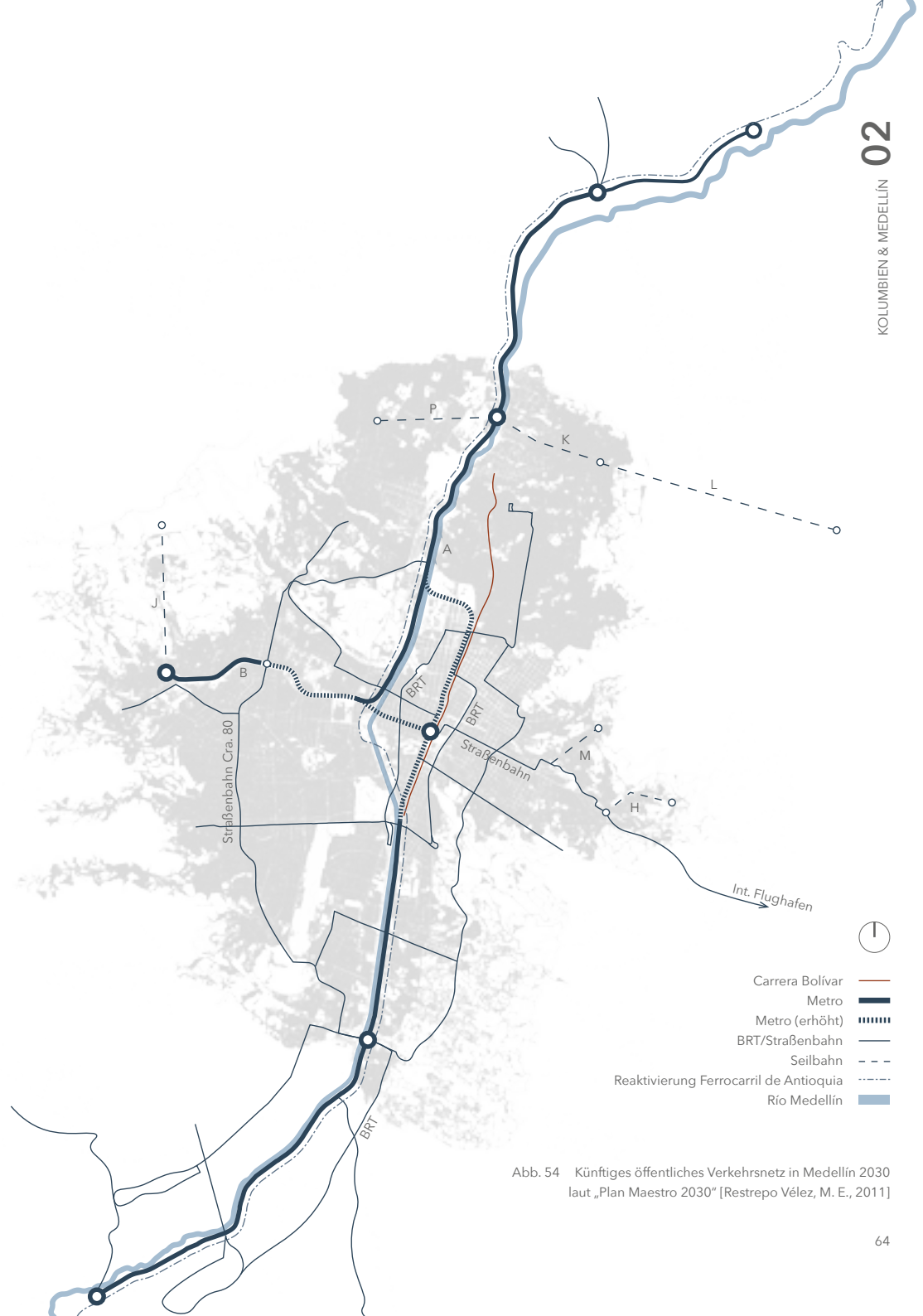


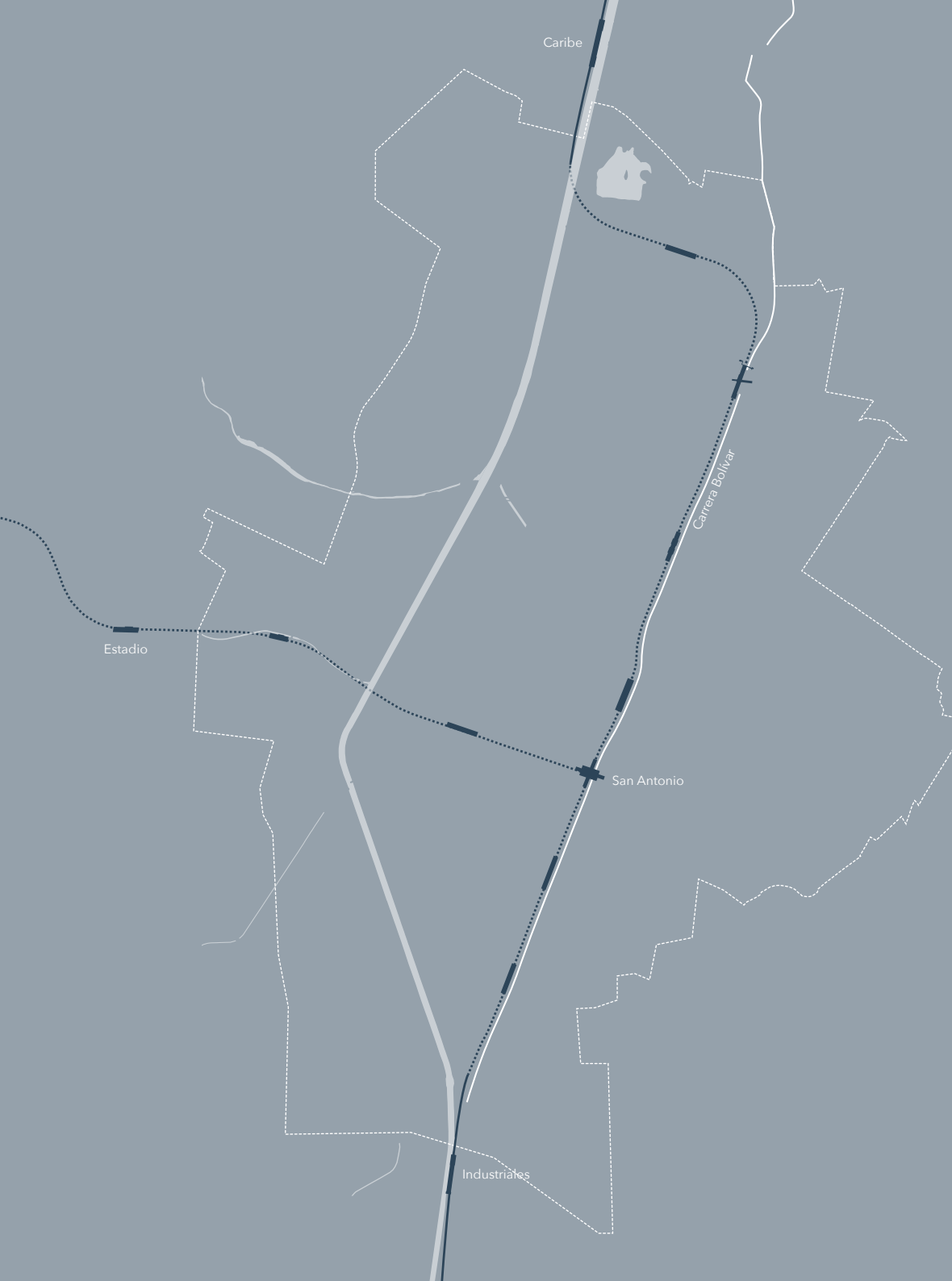
Abb. 54 Künftiges öffentliches Verkehrsnetz in Medellín 2030 laut „Plan Maestro 2030“ [Restrepo Vélez, M. E., 2011]





ABSCHNITT II

# STÄDTEBAULICHE ANALYSE



Caribe



Estadio

San Antonio

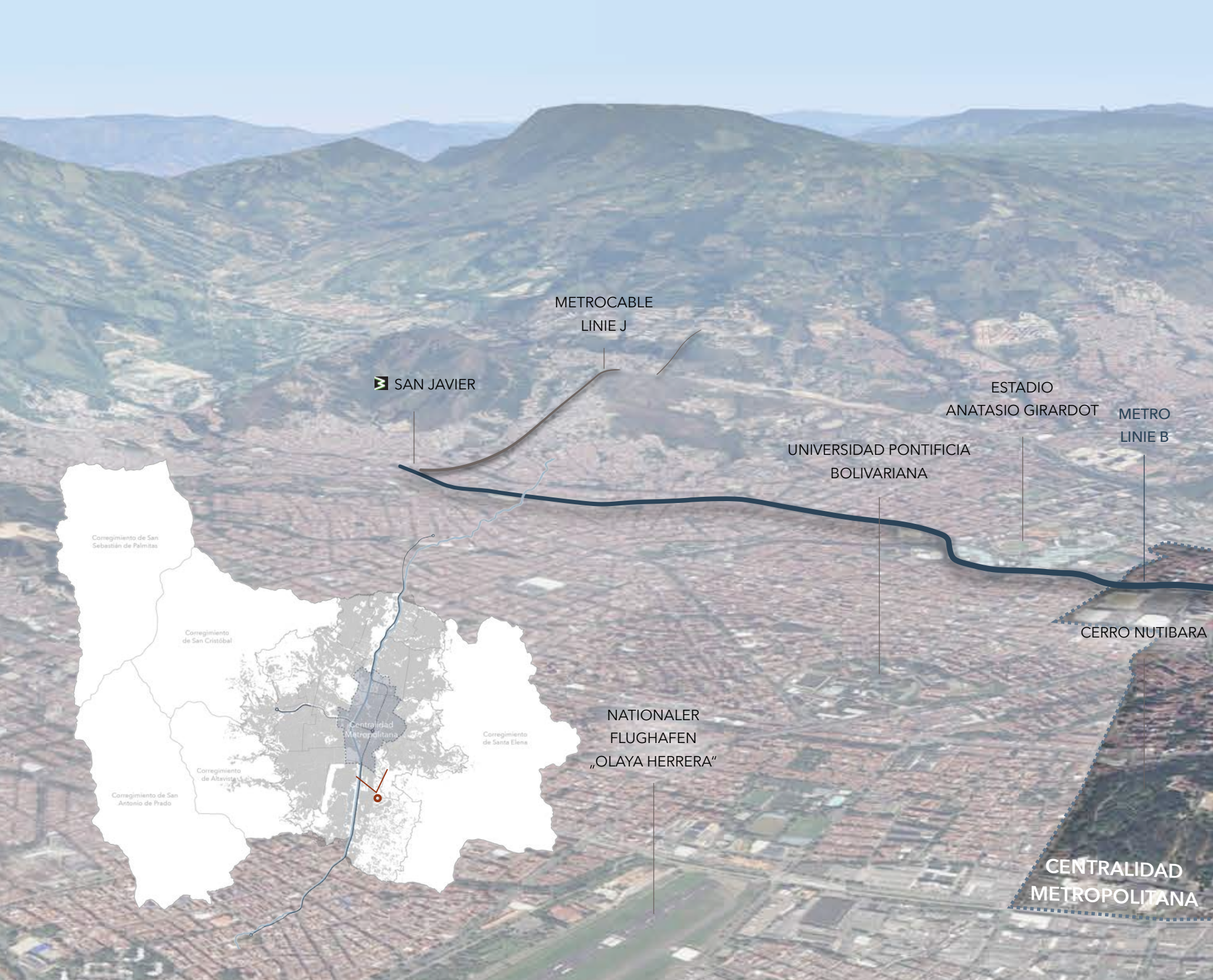
Carrera Bolívar

Industriales


# 03

## ANALYSEGEBIET „CENTRALIDAD METROPOLITANA“

Die Definition der „Centralidad Metropolitana“ stammt aus dem Raumordnungsplan Medellín (*Plan de Ordenamiento Territorial* – kurz *POT*), der 1999 erstmals in Kraft trat. „El Centro“, wie die *Centralidad Metropolitana* von den Einwohnern Medellín genannt wird, bildet das Zentrum der Metropolregion *Área Metropolitana del Valle de Aburrá*, besteht aus insgesamt 17 Barrios und wird von 85.117 Einwohnern bewohnt. Täglich durchqueren 1,5 Millionen Menschen, also ca. 40% der Einwohner der *Área Metropolitana* diesen Teil der Stadt, der sich heute über die gesamte Fläche der Comuna 10 (*La Candelaria*), Teile der Comunas 4, 7 und 11 erstreckt und mit seinen knapp 11 km<sup>2</sup> gleichzeitig das Zentrum der Stadt selbst darstellt. [Alcaldía de Medellín, 2014a]



METROCABLE  
LINIE J

 SAN JAVIER

ESTADIO  
ANATASIO GIRARDOT

METRO  
LINIE B

UNIVERSIDAD PONTIFICIA  
BOLIVARIANA

CERRO NUTIBARA

NACIONALER  
FLUGHAFEN  
„OLAYA HERRERA“

CENTRALIDAD  
METROPOLITANA

Corregimiento de San  
Sebastián de Palmitas

Corregimiento  
de San Cristóbal

Centralidad  
Metropolitana

Corregimiento  
de Santa Elena

Corregimiento  
de Altavista

Corregimiento de San  
Antonio de Prado





METRO  
LINE A

METROCABLE  
LINE K

CERRO EL VOLADOR

RÍO MEDELLÍN

UNIVERSIDAD  
DE ANTIOQUIA

JARDÍN BOTANICO

CARRERA  
BOLÍVAR

CARIBE

PARQUE BERRIO

CASA DE LA  
MEMORIA

CENTRALIDAD  
METROPOLITANA

CENTRO ADMINISTRATIVO  
ALPUJARRA

PARQUES DEL RÍO  
MEDELLÍN

SAN ANTONIO

RÍO MEDELLÍN

INDUSTRIALES



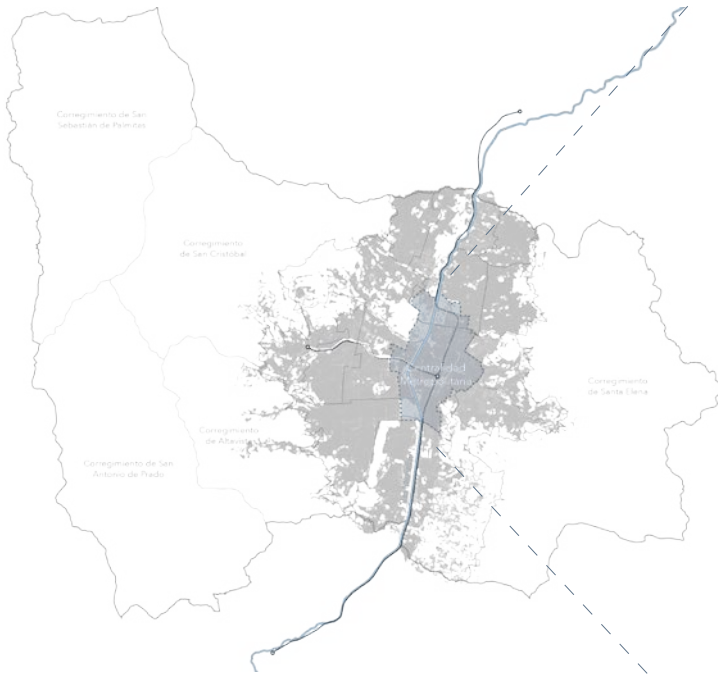
# 03.1

## STÄDTEBAULICHER KONTEXT



Im Gebiet der *Centralidad Metropolitana* findet sich eine Vielzahl an wichtigen, geschichtsträchtigen Orten. Diese waren und sind noch heute für die Stadtentwicklung Medellíns von maßgeblicher Bedeutung. Ausgehend vom historischen Stadtkern rund um den Parque Berrío werden auf den folgenden Seiten diese charakteristischen Orte in einer Übersicht gezeigt.

Abb. 55 Blick aus der Station Parque Berrío auf den „Plazuela Nutibara“, Stadtzentrum Medellín



Carrera Bolívar —  
 Metro —  
 Centralidad Metropolitana - - -

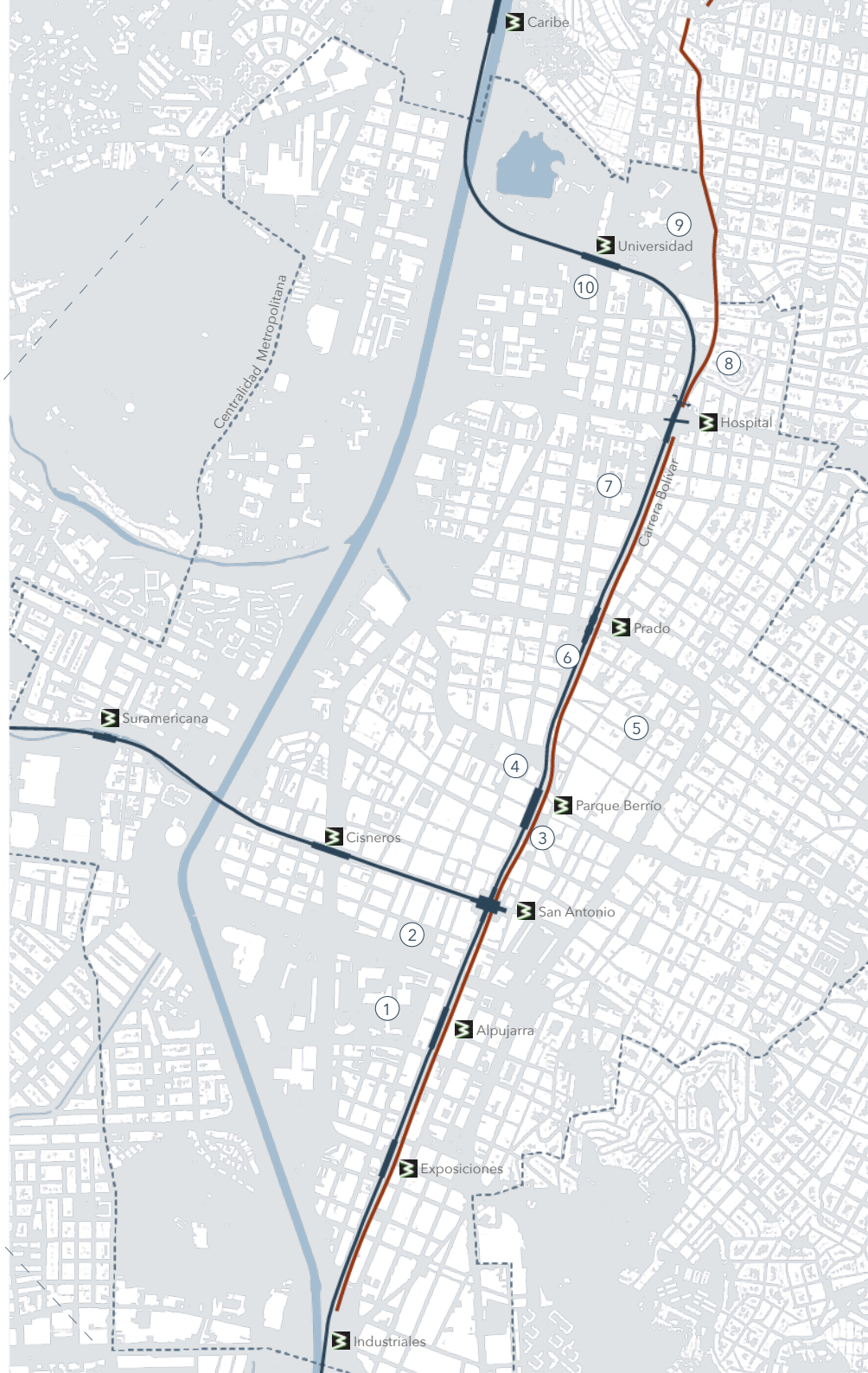


Abb. 56 Übersichtsplan „Centralidad Metropolitana“, Medellín | M 1:25.000







Abb. 57 Centro Administrativo La Alpujarra



Abb. 58 Plaza de las Luces und Biblioteca EPM



Abb. 59 Parque Berrío



Abb. 60 Mercado de Usuarios (Flohmarkt)



Abb. 61 Hospital San Vicente de Paul



Abb. 62 Cementerio San Pedro



Abb. 63 Museo de Antioquia und Plaza de las Esculturas [Your Holiday Homes, 2018]



Abb. 64 Parque Bolívar und Basilica Metropolitana

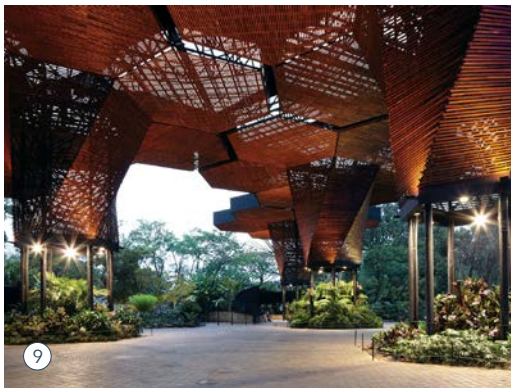


Abb. 65 Jardín Botánico [Plan:B Arquitectos, 2006]



Abb. 66 Parque de los Deseos

# 03.2

## BEBAUUNGSENTWICKLUNG UND RELEVANZ DER CARRERA BOLÍVAR

Bereits in der Kolonialzeit nahm die *Carrera Bolívar* (Carrera 51) eine wichtige Rolle im Stadtbild Medellín ein. Den Hauptplatz *Parque Berrío* passierend führte sie nach Süden und fungierte dort als wichtigste Ausfallstraße.

Richtung Norden wurde sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts sukzessive erweitert und verband ab diesem Zeitpunkt auch die nördlichen Gebiete des Aburrá-Tals mit dem Stadtzentrum. Heute gilt sie neben der *Autopista*

(Autobahn) entlang des *Río Medellín* und den beiden parallellaufenden Straßen *Avenida Oriental* und *Avenida del Ferrocarril* als wichtigste Nord-Süd Verbindungsachse der Stadt. Durch den Bau der Metro erlebte die *Carrera*



Abb. 67 Stadtplan Medellín, 1889 [Jaramillo, R. L. and Perfetti, V., 1997]



Abb. 68 Bebauungsentwicklung entlang der Carrera Bolívar, Medellín, 1800



1889



*Bolívar* eine weitere Transformation, die bis heute stark spürbar bleibt. Wertvoller öffentlicher Raum wich dem fließenden Verkehr, ihr Status als wichtiger städtischer Treffpunkt und Verbindungsglied öffentlicher Plätze und

Einrichtungen schwand zunehmend. Durch ihre hohe Aktivität wurde sie zum Raum sozialer Spannungen und territorialer Konflikte, in dem Formalität und Informalität aufeinandertreffen. [Alcaldía de Medellín, 2014a]



1908



1932



1955



heute



# 03.3

## STÄDTEBAULICHE UMFELDDANALYSE

Auf den folgenden Seiten wird das Gebiet der *Centralidad Metropolitana*, also jener Teil der Stadt, in dem der Bau der Metro den größten Veränderungen mit sich brachte, detailliert analysiert. Ökonomische, soziale und stadträumliche Faktoren werden in Karten und Bildern dargestellt und deren Auswirkungen beschrieben und evaluiert. Methodologisch dient diese Analyse der Auswahl des exakten Interventionsgebiets für den städtebaulichen Entwurf, der in Abschnitt III erarbeitet wird.

### SOZIOÖKONOMISCHE GLIEDERUNG

Die *Estratificación Socioeconómica*, kurz *Estratos* ist eine landesweite Methode der Klassifizierung von Wohnungen, die öffentliche Leistungen wie Wasser, Gas oder Strom in Anspruch nehmen [DANE, 2016]. Wohnungen innerhalb der *Centralidad Metropolitana* sind vorwiegend in den mittleren Estratos 3 und 4 angesiedelt, wobei die Einteilung pro Manzana erfolgt. Abb. 69 zeigt die jeweils vorherrschenden Estratos je Barrio im Jahr 2011 [Alcaldía de Medellín, 2011].

Jedoch weist die Comuna 10, *La Candelaria* nicht nur in absoluten Zahlen gemessen, sondern auch relativ zu ihrer Fläche gesehen einen sehr geringen Gesamteinwohneranteil auf. (siehe „Einwohnerverteilung“, Seite 48)

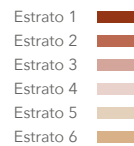
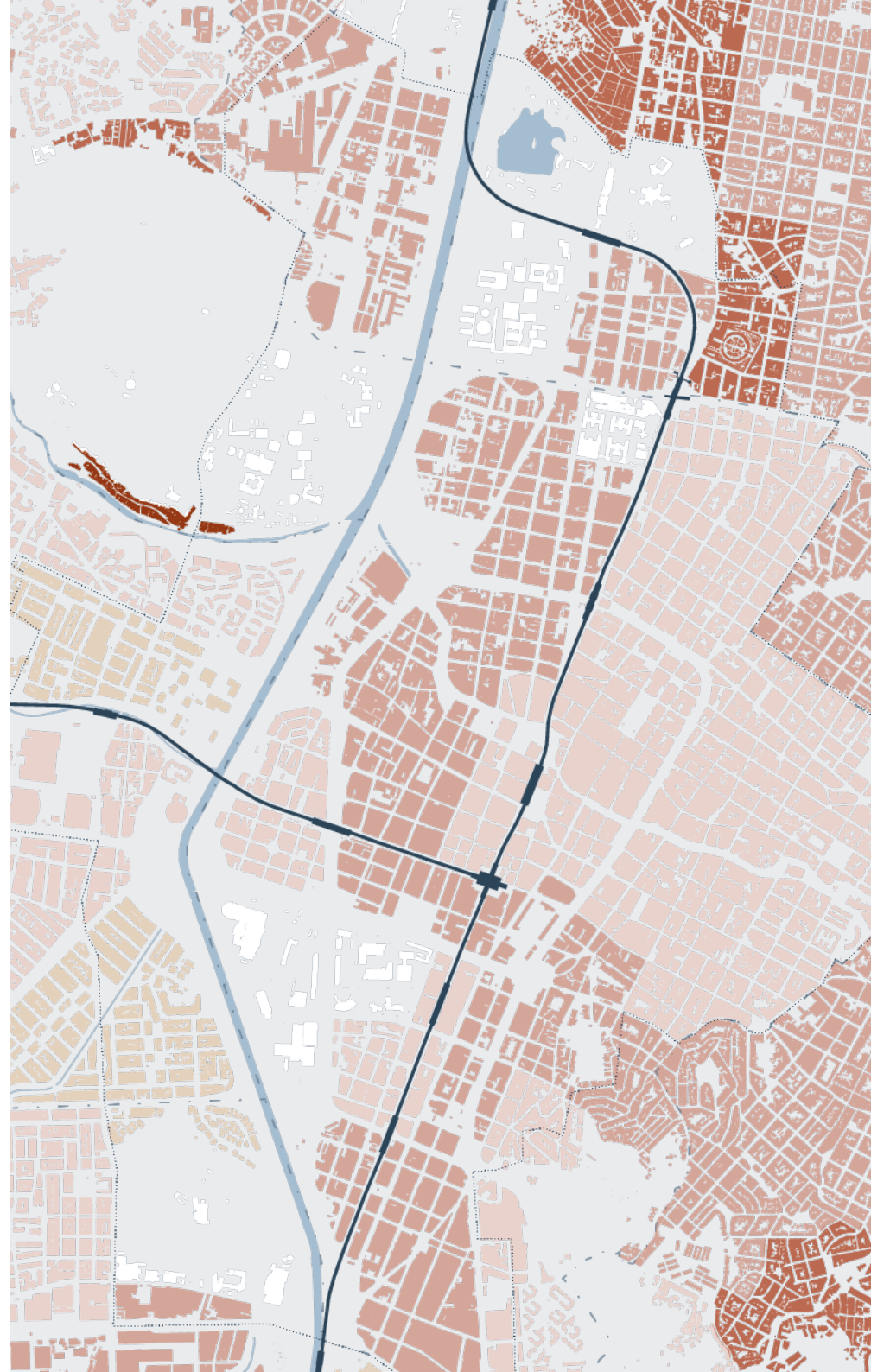


Abb. 69 Estratos, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000





## ÖFFENTLICHER VERKEHR

Durch den Knotenpunkt der beiden Metro Linien A und B an der Station *San Antonio* nahe dem historischen Stadtkern, aber auch durch die 2011 bzw. 2013 in Betrieb genommenen BRT-Linien „Metroplús“ 1 und 2 und die erstmals 2016 operierende Straßenbahn „Tranvía Ayacucho“ ist das Gebiet der *Centralidad Metropolitana* gut in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden. Komplettiert wird dies durch das öffentliche Fahrrad-Leih-System „EnCicla“, dessen Radwegnetz inkl. Leihstationen bis 2030 weiter ausgebaut werden soll. Zusätzlich verkehrt eine Vielzahl privater Buslinien durch das Stadtzentrum, die meist die Randbezirke der Stadt bedienen.

- Metro
- Metroplús (BRT)
- - - Straßenbahn („Tranvía T-A“)
- · · Radwege („EnCicla“)
- Fahrrad-Leihstation („EnCicla“)

Abb. 70 Öffentlicher Verkehr, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000

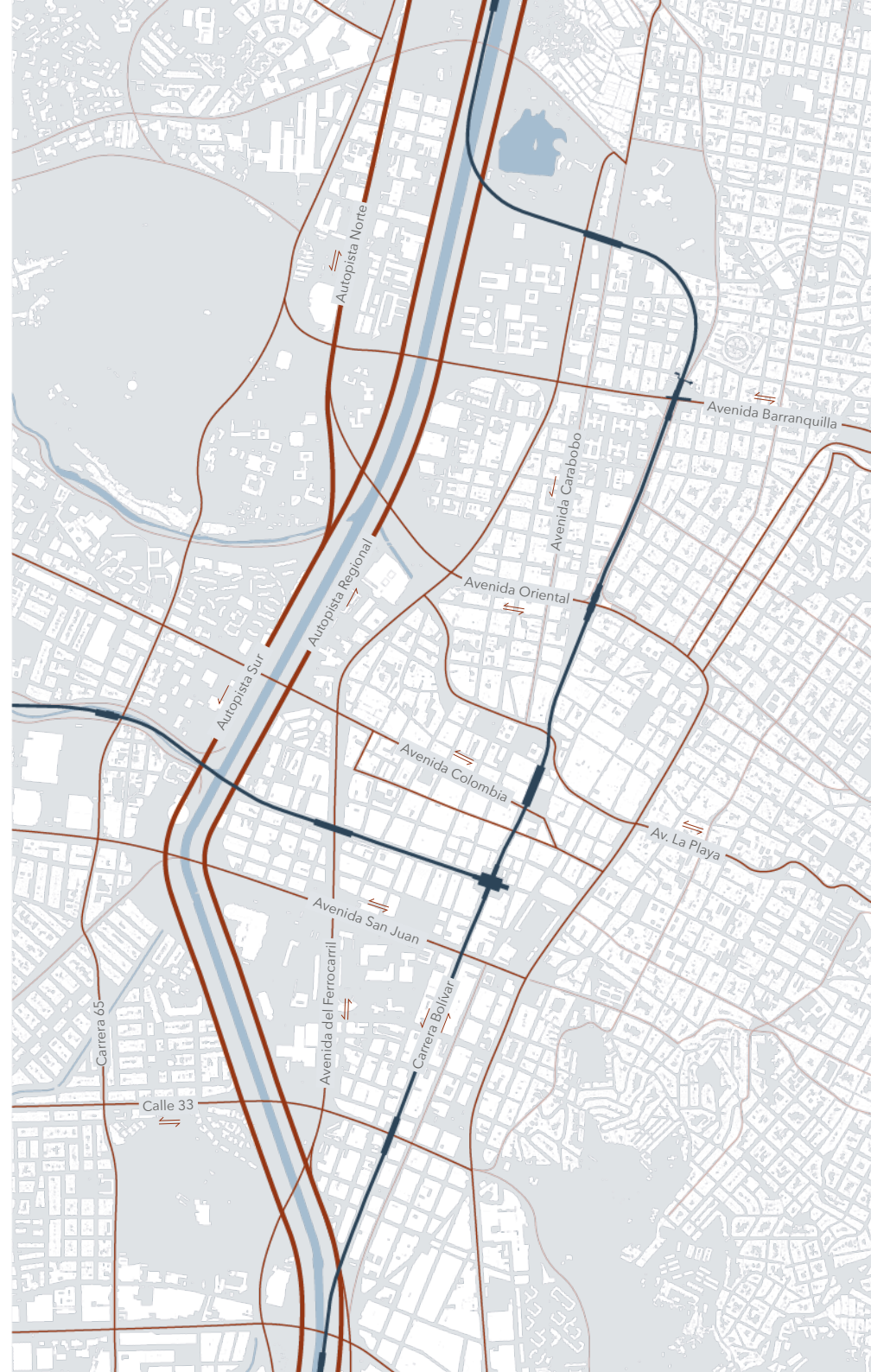


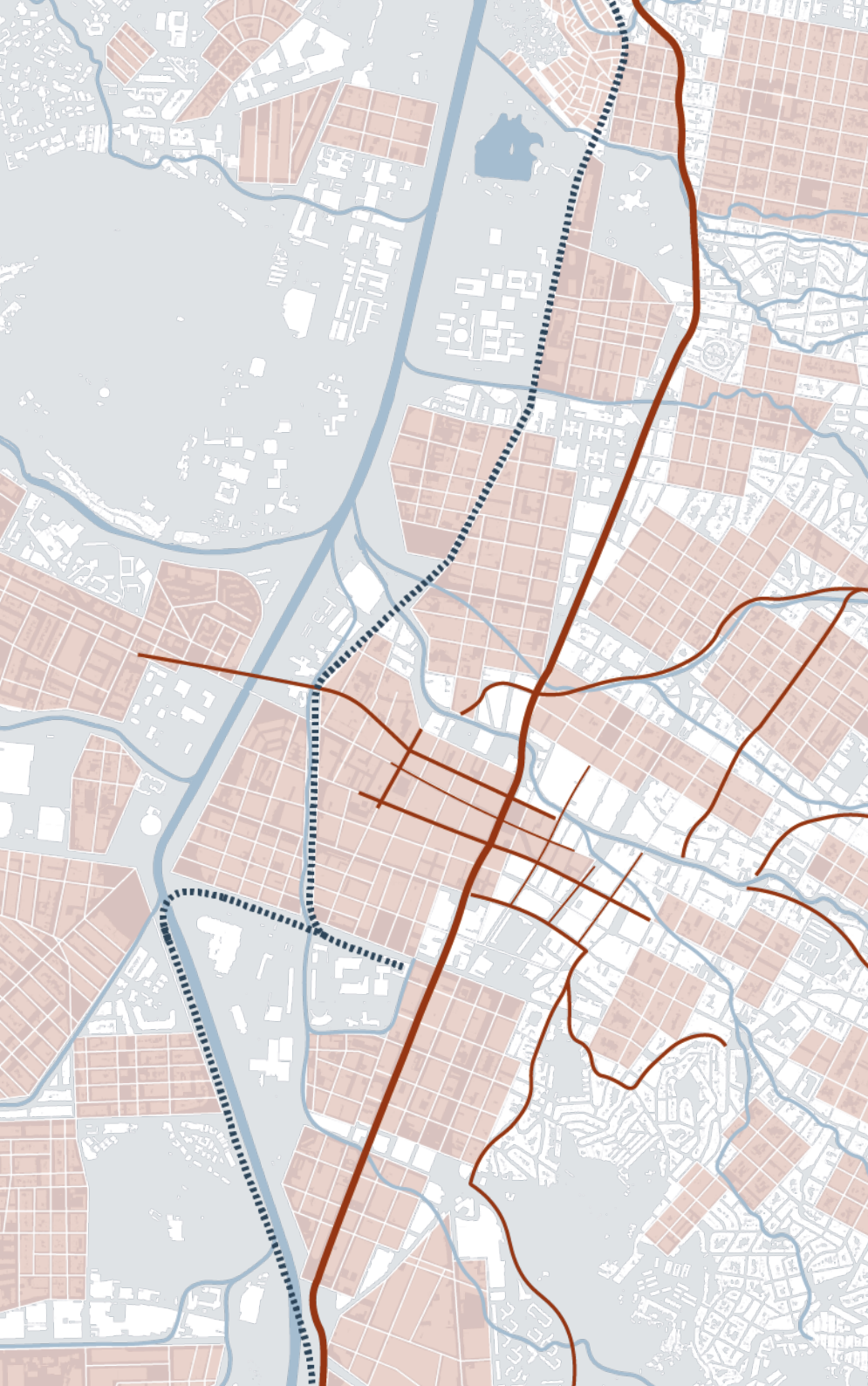
## STRASSENHIERARCHIEN

Im Zuge der Kanalisierung des *Río Medellín* entstand eine neue Transportachse, die den Norden und Süden des Aburrá-Tals miteinander verbindet: die Autobahnen *Autopista Norte* bzw. *Sur* verlaufen entlang des Flusses durch die Stadt und werden in regelmäßigen Abständen von den Ausfallstraßen der Stadt gekreuzt. Die *Avenida Barranquilla*, die *Avenida Oriental*, die *Avenida Colombia*, die *Avenida San Juan* und die *Calle 33* bilden die fünf wichtigsten, die Nord-Süd Achse querenden Hauptstraßen. Parallel zur Hauptverkehrsader entlang des Flusses leitet die *Avenida Ferrocarril* und die *Carrera 65* den Individualverkehr von Nord nach Süd. Die einst wichtigste und erste Ausfallstraße Richtung Süden, die *Carrera Bolívar*, hat für den Individualverkehr durch den Bau der Metro deutlich an Relevanz verloren.

Autobahn ———  
 Kollektor-Straße ———  
 Verbindungsstraße ———

Abb. 71 Straßenhierarchien, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000





## BEBAUUNGSSTRUKTUR

Vom historischen Stadtkern, dem *Parque Berrío* ausgehende Wege und Straßen bilden die ältesten strukturierenden Elemente, die heute noch Medellín's morphologisches Erscheinungsbild prägen. Auch die Vielzahl an kleinen Bächen und Flüssen, die in der Talsohle des Aburrá-Tals im *Río Medellín* zusammenfließen, definieren die Bebauungsstruktur der Stadt. Der Bau der *Ferrocarril de Antioquia* setzte vorerst dem Stadtwachstum Richtung Osten eine Grenze, die aber durch die Auffassung der Eisenbahnstrecke wieder aufgehoben wurde. Einen weiteren, maßgeblichen Einfluss auf das Stadtbild hatte die in den 1950er Jahren durchgeführte Kanalisierung des *Río Medellín*. Zuletzt hatte der Bau der Metro im Jahre 1995 eine erhebliche Auswirkung auf die Stadtstruktur.

- Carrera Bolívar
- historisches Wegenetz
- Flüsse und Bäche
- Ferrocarril de Antioquia
- Bebauungsstruktur

Abb. 72 Bebauungsstruktur, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000

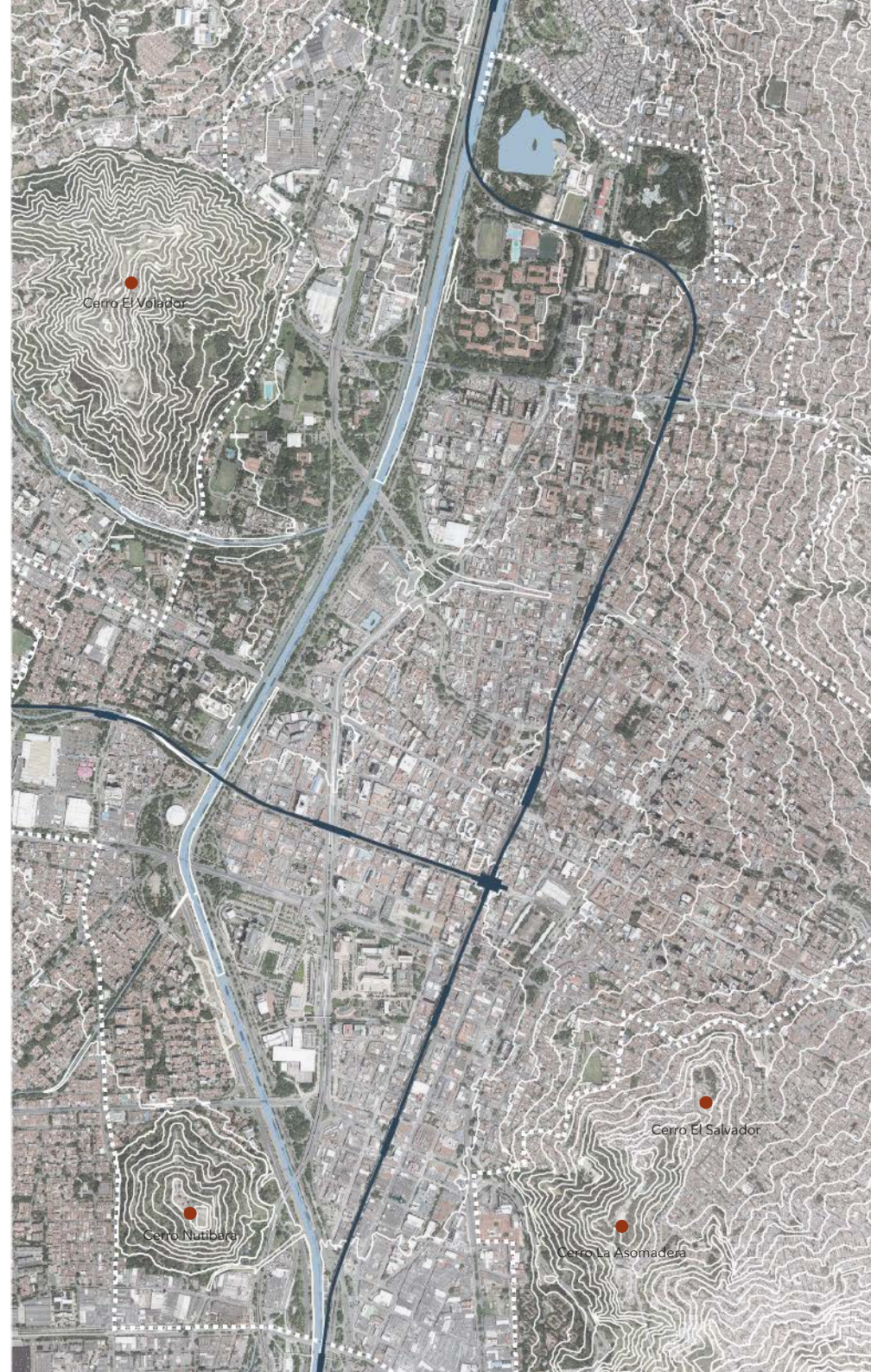


## TOPOGRAFIE

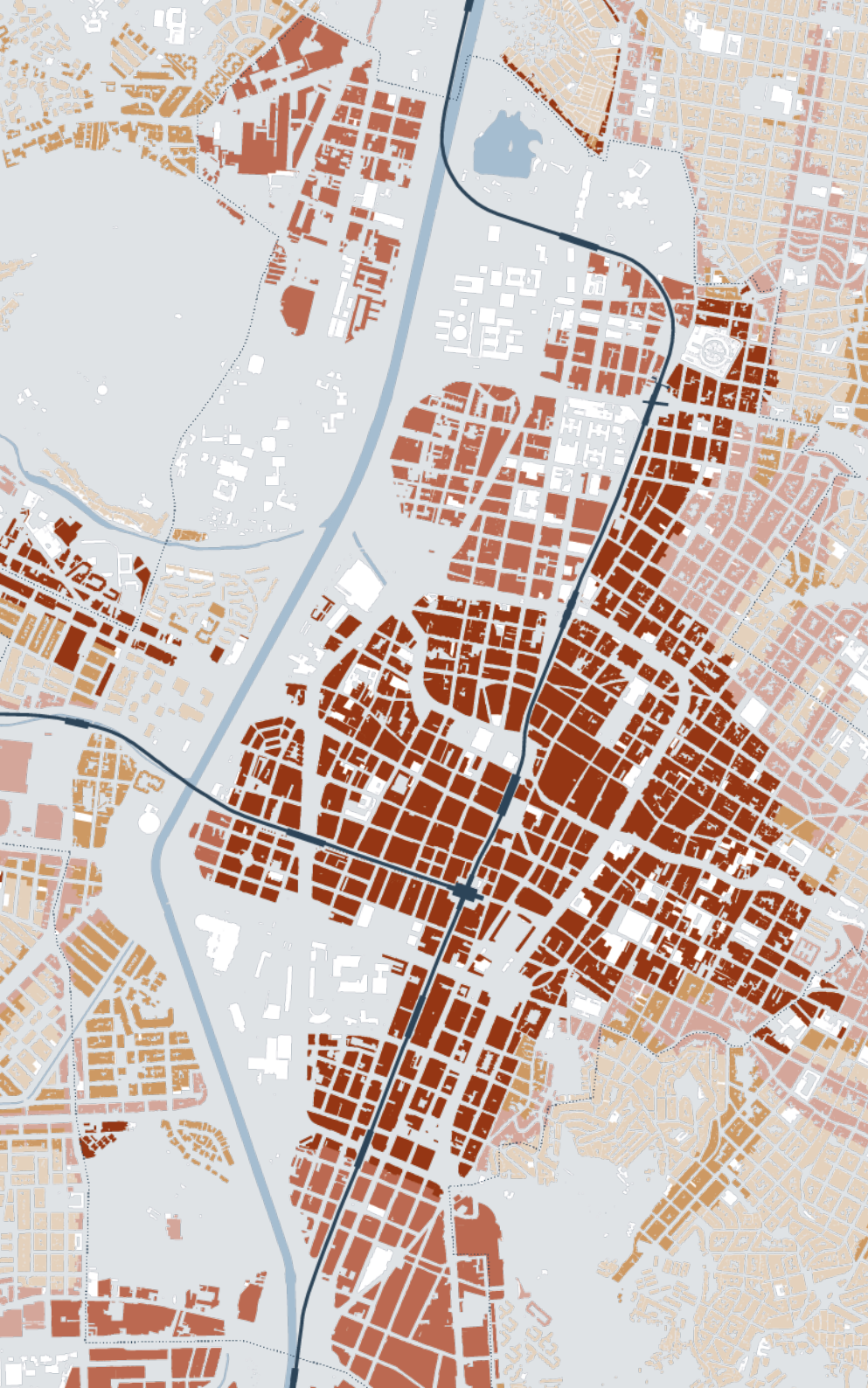
Die *Centralidad Metropolitana* befindet sich an der Talsohle des Aburrá-Tals und ist im Vergleich zu den Außenbezirken der Stadt relativ flach. Dennoch sind die ersten Ausläufer jener Bergketten erkennbar, die das Tal im Osten begrenzen. Außerdem finden sich vier der sieben unter Naturschutz stehenden Hügel (*Cerros Tutelares*) Medellíns innerhalb des untersuchten Bereiches: Der *Cerro El Volador* im Nordwesten, der *Cerro Nutibara* im Südwesten, und der *Cerro La Asomadera* mit dem *Cerro El Salvador* im Südosten des Stadt-zentrums.

Hügel („Cerros“) ●  
 Höhenlinien —  
 Metro —

Abb. 73 Topografie, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000







## FLÄCHENNUTZUNG

Ein Auszug aus dem Raumordnungsplan POT (siehe „Raumordnungsplan „POT““, Seite 43) zeigt die deutliche Funktionstrennung von Wohngebieten und Geschäftsvierteln. Während im Stadtzentrum kaum Wohnraum zur Verfügung steht und sich dieser eher außerhalb der *Centralidad Metropolitana* befindet, ist in Abb. 74 deutlich zu erkennen, dass im untersuchten Gebiet die gewerbliche Nutzung überwiegt. Diese fehlende Funktionsdurchmischung führt zu einer zeitlich abhängigen Nutzungsintensität im Stadtzentrum, welches nachts nur an bestimmten Orten belebt ist. Die Folge daraus ist ein sinkendes Sicherheitsgefühl in jenen einseitig genutzten Gebieten. [Alcaldía de Medellín, 2014c]

- Zentren mit vorwiegend ökonomischer Nutzung
- Zentren und Korridore hoher Nutzungsintensität
- Gebiete vorwiegend ökonomischer Nutzung (in Transformation)
- Wohngebiete
- Wohngebiete mit öffentlichen und kommerziellen Einrichtungen

Abb. 74 Flächennutzung, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000  
[Alcaldía de Medellín, 2014c]

## ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN

Durch die bereits erwähnte Dominanz ökonomischer Nutzungen lässt sich eine hohe Dichte an öffentlichen Einrichtungen im Stadtzentrum feststellen. Kunst- Kultur und Freizeiteinrichtungen wie der *Parque Explora*, *Parque de los Deseos* und der *Jardín Botánico*, sowie ein Großteil der Bildungseinrichtung (*Universidad de Antioquia*, *Universidad Nacional*, etc.) finden sich im nördlichen Teil der *Centralidad Metropolitana*. Ebenfalls im Norden stellt das *Hospital San Vicente de Paul*, die *Clinica Cés* und die medizinischen Fakultäten der *Universidad de Antioquia* einen Cluster an Gesundheitseinrichtungen dar. Im Süden bildet das *Centro Administrativo La Alpujarra* zusammen mit dem *Edeficio EPM* eine urbane Einheit mit Verwaltungseinrichtungen.

Bildungseinrichtungen	■
Kunst-, Kultur und Freizeiteinrichtungen	■
Religiöse Einrichtungen	■
Sozialeinrichtungen	■
Gesundheitseinrichtungen	■
Verwaltungseinrichtungen	■

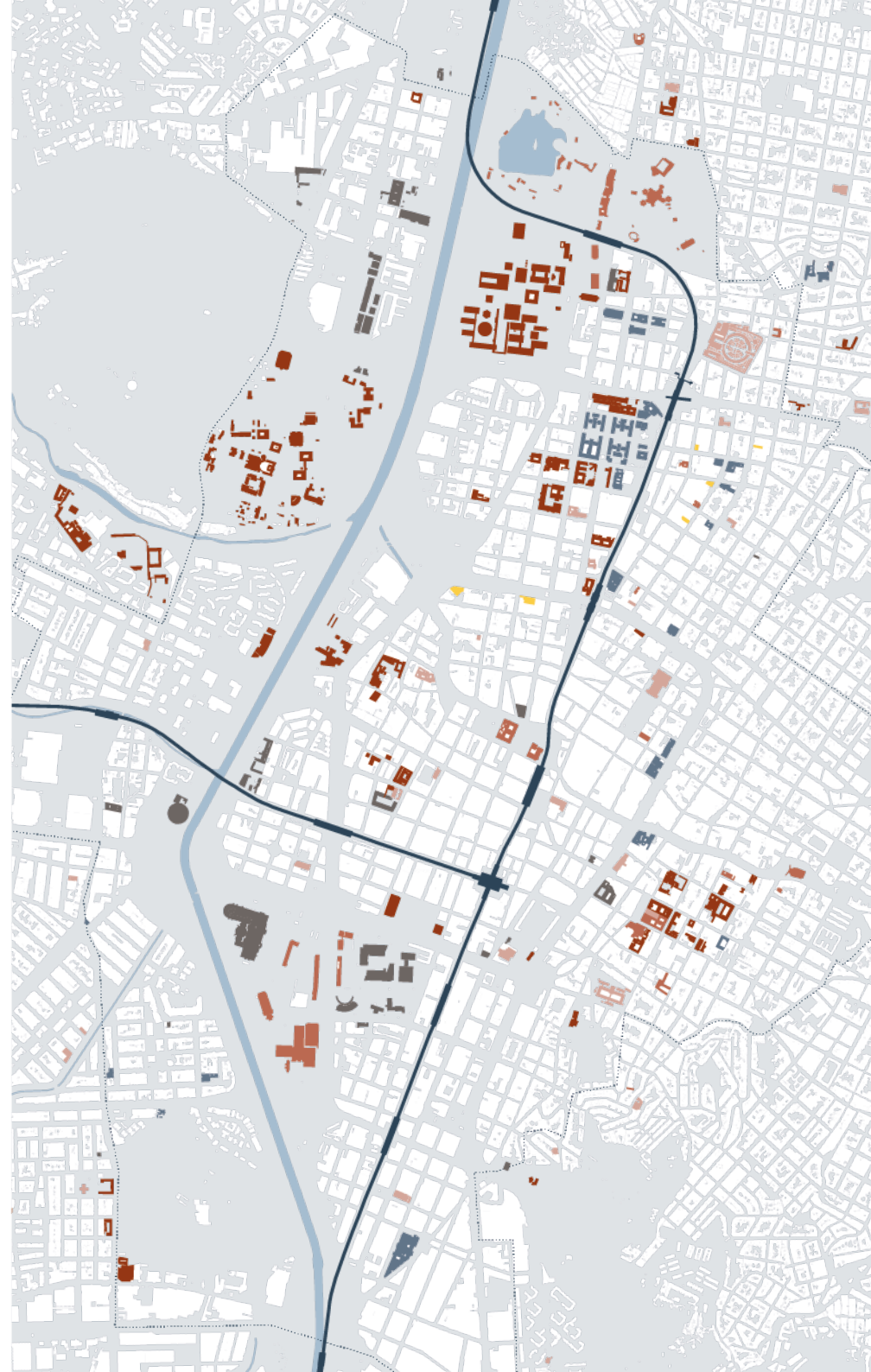
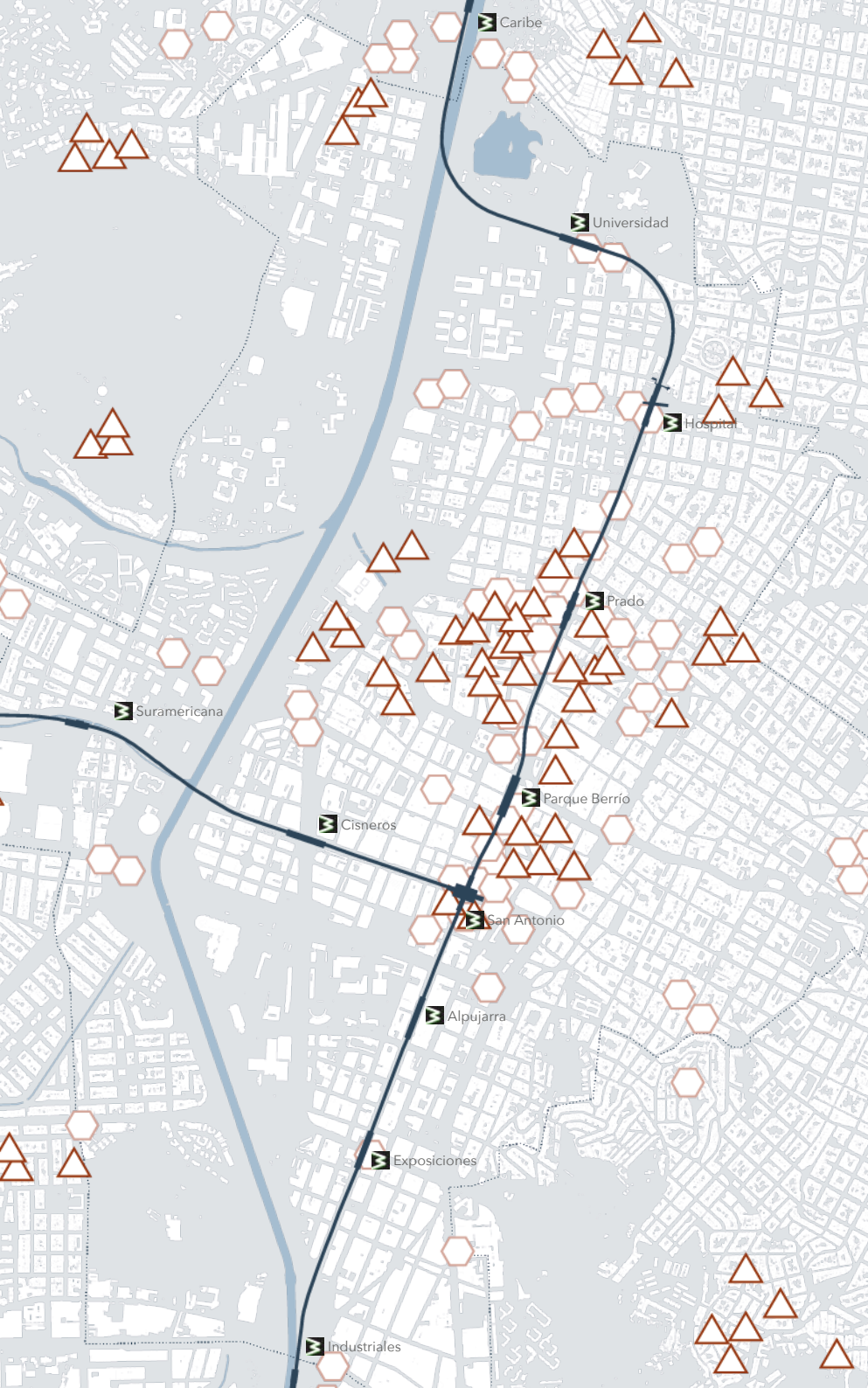


Abb. 75 Öffentliche Einrichtungen, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000





## KRIMINALITÄT

Statistische Erhebungen der Stadtregierung Medellíns im Jahre 2016 zeigen, dass die Kriminalität in Medellín im Vergleich zum Vorjahr gesunken ist. Gleichbleibend und auffällig ist jedoch, dass die Anzahl an dokumentierten Tötungsdelikten und Diebstählen im Stadtzentrum am höchsten ausfällt. Besonders in unmittelbarer Nähe des *Parque Berríos*, vor allem aber im Bereich der Metro-Station *Prado*, dem Barrio *Estacion Villa* und entlang der *Carrera Bolívar* im Umfeld der Metro wurden 2016 die meisten Diebstähle und Tötungsdelikte verzeichnet (siehe Abb. 76). [Alcaldía de Medellín, 2016a, 2016b]

- △ Registrierte Tötungsdelikte
- ⬡ Registrierte Diebstähle

Abb. 76 Kriminalitätsstatistik, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000  
[Alcaldía de Medellín, 2016a, 2016b]

## ÖFFENTLICHE RÄUME

Mit nur 3,64 m<sup>2</sup> an öffentlich zugänglichen Flächen pro Einwohner [Medellín comovamos, 2016] im gesamten Stadtgebiet liegt Medellín deutlich unter dem von der WHO vorgeschlagenen Minimum an 9 m<sup>2</sup> öffentlicher Flächen pro Einwohner [Elmqvist, T. et al., 2013]. Im Zentrum der Stadt wird dieser Wert noch deutlicher unterschritten: *La Candelaria* (Comuna 10) mit 3,4 m<sup>2</sup> und *Aranjuez* (Comuna 4) mit 2,08 m<sup>2</sup> pro Einwohner zählen zu den Stadtteilen mit den geringsten Anteilen an öffentlichen Flächen [Medellín comovamos, 2016; Zambrano Benavides, D., 2017].

Abb. 77 zeigt zudem ein erhöhtes Defizit an nutzbaren öffentlichen Räumen in jenen Barrios nahe den Metro-Stationen *Hospital* und *Prado*, wo die Ruptur im Netz der öffentlichen Räume klar ersichtlich wird.





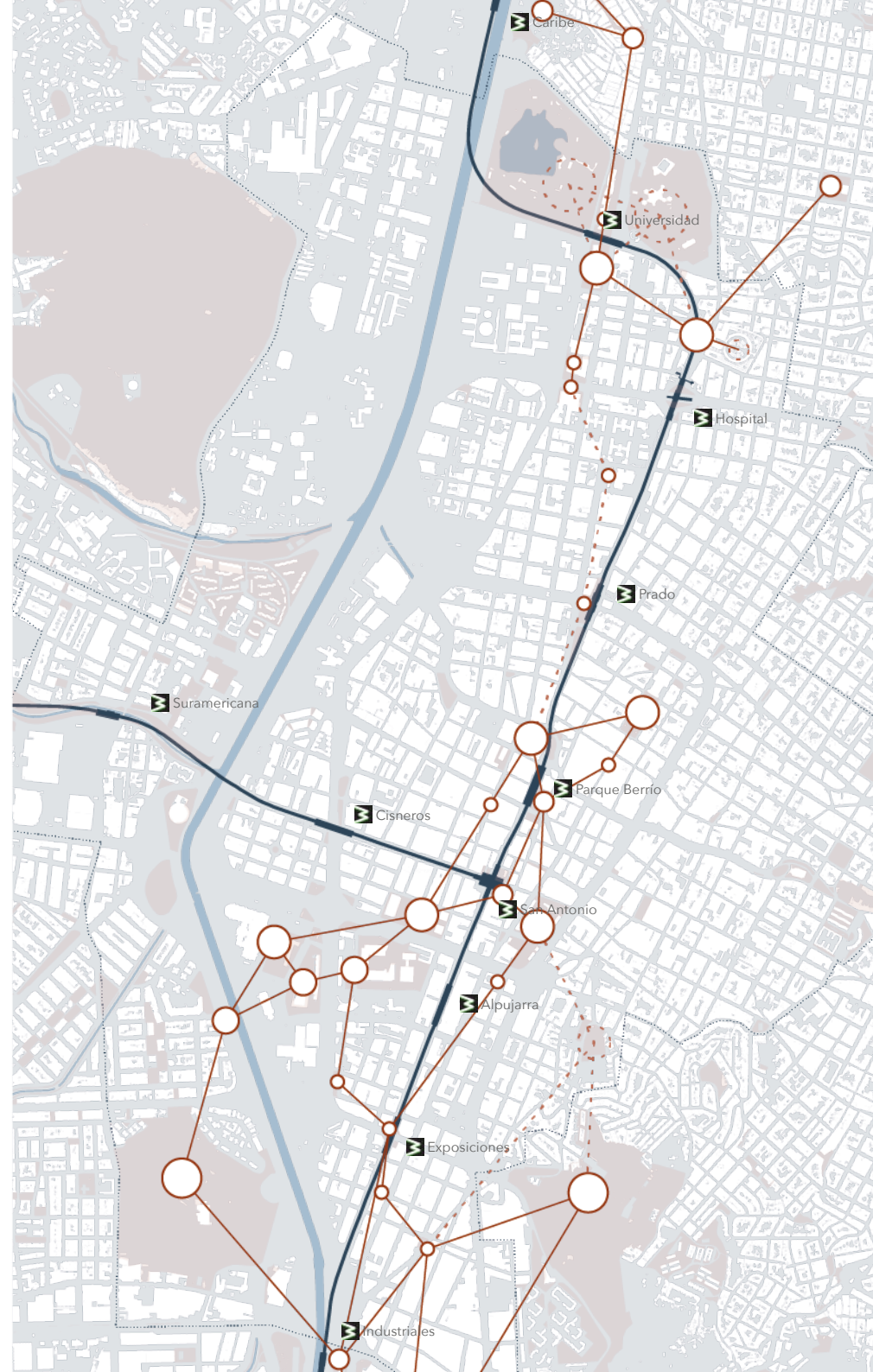
- Öffentliche Räume 
- Direkte Verbindungen und Bezüge 
- Halböffentliche Räume 
- Indirekte Verbindungen und Bezüge 

Abb. 77 Öffentliche Flächen, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000





# 03.4

## AKTUELLE STÄDTEBAULICHE PROJEKTE

### PARQUES DEL RÍO

Das für die Stadtentwicklung Medellíns strategisch wichtigste Projekt „Parques del Río“ (Fluss-Park) ging aus einem durch die Stadtregierung ausgeschriebenen Wettbewerb im Jahre 2013 hervor. Das Architektenbüro *Latitud Taller* aus Medellín konnte diesen für sich entscheiden und wurde daraufhin mit der Realisierung der ersten beiden Teilstücke

beauftragt. Das Projekt zielt auf eine Reintegration des Flusses in das urbane Gefüge ab, da dieser durch die Kanalisierung und dessen Transformation in eine infrastrukturelle Verkehrsachse völlig von seiner Umgebung abgetrennt wurde. Ein linearer Park und eine Abfolge an Querverbindungen über den Fluss verbindet die beiden Stadtteile östlich



Abb. 78 Parques del Río, Medellín (Teilstück 1) [Cabezas, C., 2013]



Abb. 79 Masterplan Parques del Río, Medellín [Cabezas, C., 2013]



und westlich des *Río Medellín* wieder miteinander. Der Verkehr wird zu beiden Seiten unter die Erde verlegt, um die Möglichkeit zum Überqueren des Flusses zu gewährleisten. [Cabezas, C., 2013]

Das Projekt ist Teil der im Raumordnungsplan *POT* verankerten Strategie, die künftige Entwicklung und Verdichtung im Stadtzentrum zu fördern. [Pérez Jaramillo, J., 2017]

Interventionsgebiete städtebaulicher Projekte —  
 Metro —  
 Centralidad Metropolitana - - - - -

Abb. 80 Aktuelle Städtebauliche Projekte, Centralidad Metropolitana | M 1:25.000





Abb. 81 Galería Bolívar (Masterplan)  
[Puerta, C., Ortiz, V., & Ortega, M., 2014]

## GALERÍA BOLÍVAR

Der 2014 ausgelobte Wettbewerb zur Neugestaltung eines Teilabschnittes der *Carrera Bolívar* und den unterhalb der Metro liegenden öffentlichen Räumen im Zentrum der Stadt wurde durch die ArchitektInnen *Carlos Puerta*, *Verónica Ortiz* und *Manuel Ortega* gewonnen. Die Neustrukturierung und Umgestaltung öffentlicher Räume im Umfeld der Metro stehen im Vordergrund. Das ursprüngliche Interventionsgebiet erstreckt sich von der *Avenida San Juan* im Süden bis zur Metro-Station *Prado*

nördlich des historischen Stadtkerns. [Puerta, C., Ortiz, V., & Ortega, M., 2014]

Die Arbeiten für den ersten Teilabschnitt (*Avenida San Juan* bis *Parque Berrío*) wurden im Jahr 2017 aufgenommen, während die geplante städtebauliche Intervention im nördlichen Teil des Gebietes rund um die Metro-Station *Prado* wohl aufgrund der schwierigen sozialen Situation bisher noch unterlassen wurde.



Abb. 82 Galería Bolívar, Medellín [Puerta, C., Ortiz, V., & Ortega, M., 2014]

## DISTRITO DE INNOVACIÓN

Nördlich des Stadtzentrums gliedert sich der „Distrito de Innovación“ (Innovationsviertel) an das Projekt „Parques del Río“ an. Rund um bestehende Institutionen wie der *Universidad de Antioquia* und dem neuen Stadtup-Zentrum „Ruta N“ soll durch einen städtischen Transformationsprozess ein Ökosystem für neue Innovationen geschaffen werden. Durch ein Set an Masterplänen für die umgebenden Barrios

wird für eine hohe Nutzungsdurchmischung gesorgt. Gleichzeitig soll dem Vorbild des *Silicon Valley* in Kalifornien jene Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, die eine Ansiedlung neuer internationaler Firmen propagiert und dadurch Medellín zur künftigen Innovationshauptstadt Lateinamerikas macht. [Distrito de Innovación Medellín, 2018]

**DISTRITO**  
DE INNOVACIÓN **MEDELLÍN**

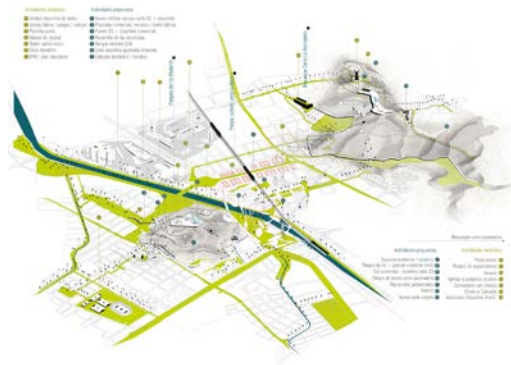


Abb. 83 Centro Cívico, Medellín [Valencia, N., 2015]

## CENTRO CÍVICO

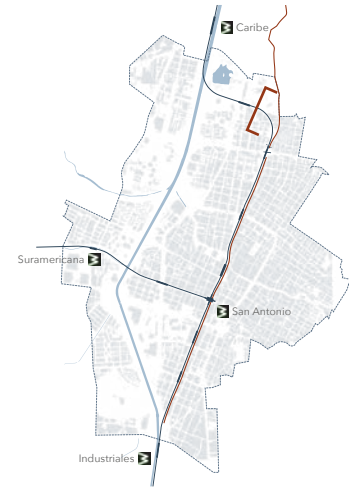
Im Jahr 2014 wurde außerdem ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, dessen Zielgebiet das südlich des Zentrums gelegene Barrio *Perpetuo Socorro* und die beiden angrenzenden Hügel *Cerro Nutibara* und *Cerro La Asomadera* darstellten. Es galt die ökologisch wichtige Achse zwischen den beiden Hügeln im Entwurf zu berücksichtigen und gleichzeitig einen Vorschlag zur neuen Distribution der öffentlichen Funktionen rund um das *Centro*

*Administrativo La Alpujarra* (Sitz der Stadt- und Regionalregierung) zu erbringen. Der Beitrag der Gewinnerbüros *L-A-P*, *Taller Síntesis* und *Colecto Urbano* teilt das Projekt in zwei Komponenten: zum einen die Restrukturierung des Stadtraumes durch grüne, die beiden Hügel verbindenden Korridore und zum anderen die Transformation dieser in öffentliche Parks. [Valencia, N., 2015]



# 03.5

## DIE CARRERA BOLÍVAR IN (AB-)SCHNITTEN



### NORDABSCHNITT „JARDÍN BOTANICO“

Der „Ruhepol“ des Stadtzentrums, der *Jardín Botánico*, macht diesen Abschnitt der Metro-Viadukte zu einem verhältnismäßig ruhigen und sicheren öffentlichen Raum mit guter Luftqualität. Einige städtebauliche Eingriffe im Umfeld wie der *Parque de los Deseos* und der *Parque Explora* tragen deren Teil dazu bei.

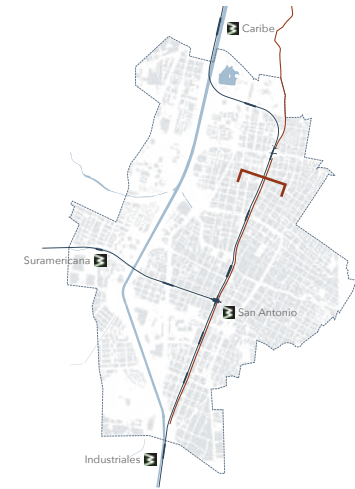
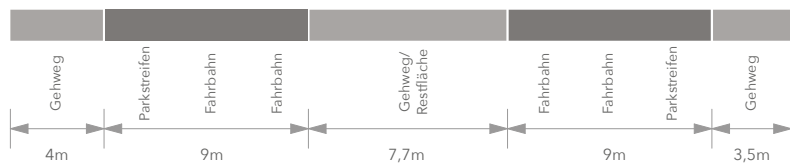
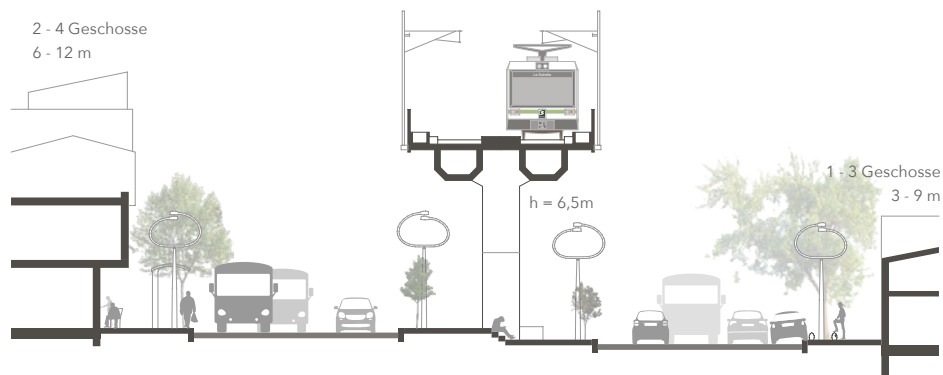


Abb. 84 Schnitt 1, Jardín Botánico | M 1:333





Abb. 85 Metro-Station „Universidad“ mit Zugang zum „Parque Explora“, Medellín



### CRA. BOLÍVAR: PRADO - SAN VICENTE

Die zwischen *Avenida Oriental* und *Avenida Barranquilla* liegende Passage der *Carrera Bolívar* wurde 1995 durch den Bau der Metro zu einer reinen Verkehrsachse. Übrig gebliebene öffentliche Räume unterhalb der Viadukte werden heute kaum genutzt.

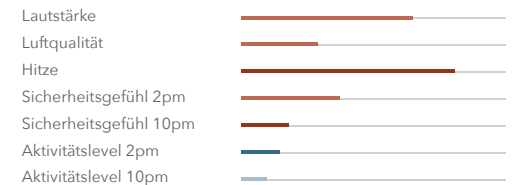


Abb. 86 Schnitt 2, Carrera Bolívar: Prado - San Vicente | M 1:333





Abb. 87 Carrera Bolívar, Abschnitt „Prado - San Vicente“, Medellín

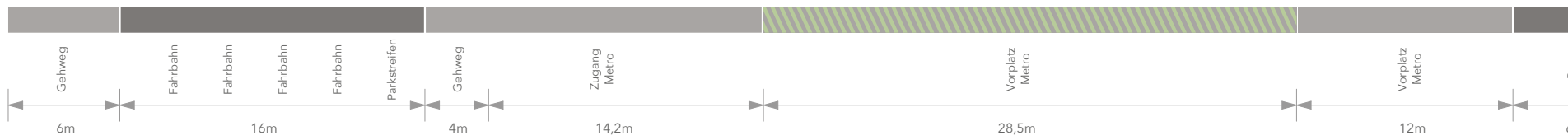
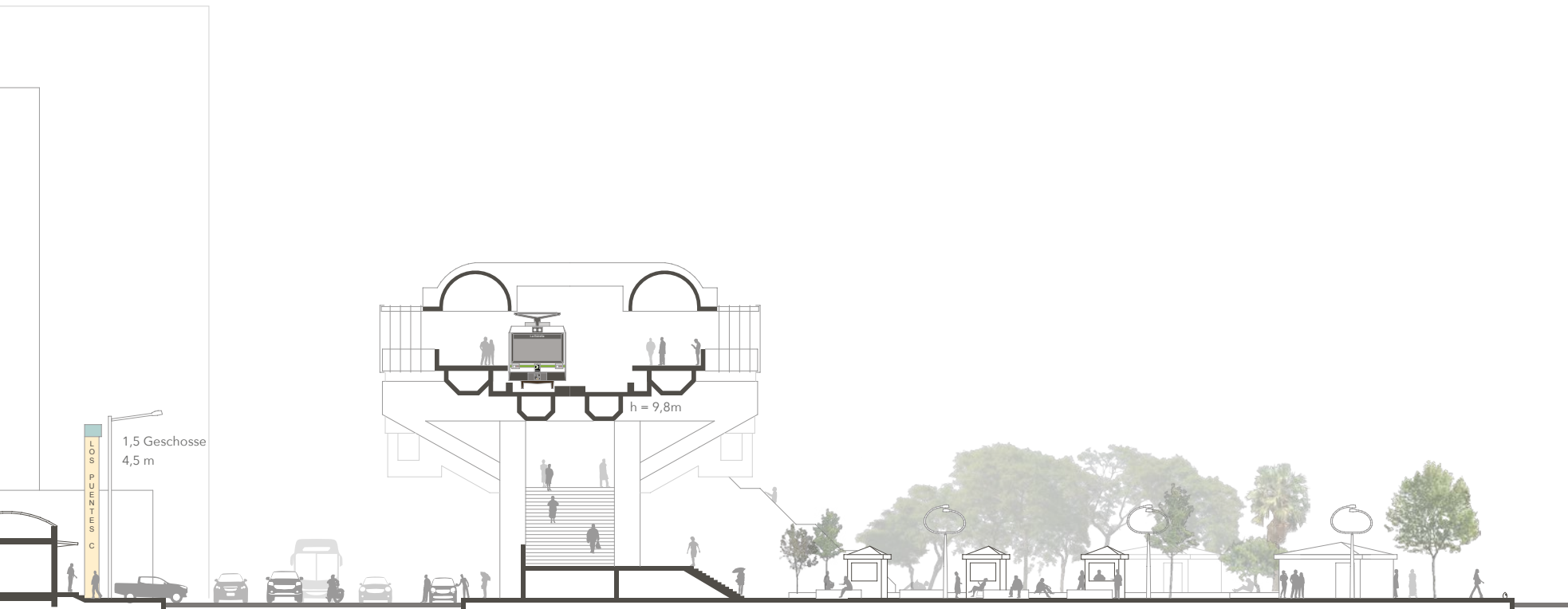
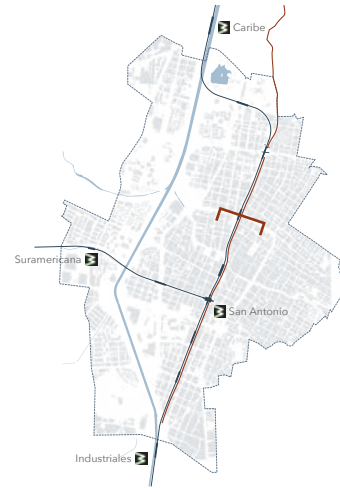


Abb. 88 Schnitt 3, Metro-Station „Prado“ | M 1:333





### VORPLATZ METRO-STATION „PRADO“

Durch die Überplattung der *Avenida Oriental* weist dieser in seinen Dimensionen großzügig ausfallende Platz ein enormes Potential an städtischem Freiraum auf, welches zur Zeit nur bedingt genutzt wird. Der Platz, der sich direkt vor dem Eingang der Metro aufspannt, wird hauptsächlich von PassantInnen und NutzerInnen der Metro frequentiert. Angrenzend finden sich nur noch einige Reste der baulichen Strukturen des „Centro Comercial los Puentes“, ein im Jahre 2000 errichteter Markt für die in der unmittelbaren Umgebung aktiven informellen (Straßen-)HändlerInnen und *Recicladores* (Müll-Sammler und „Recycler“). Dieser wurde

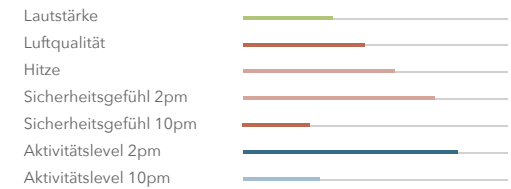
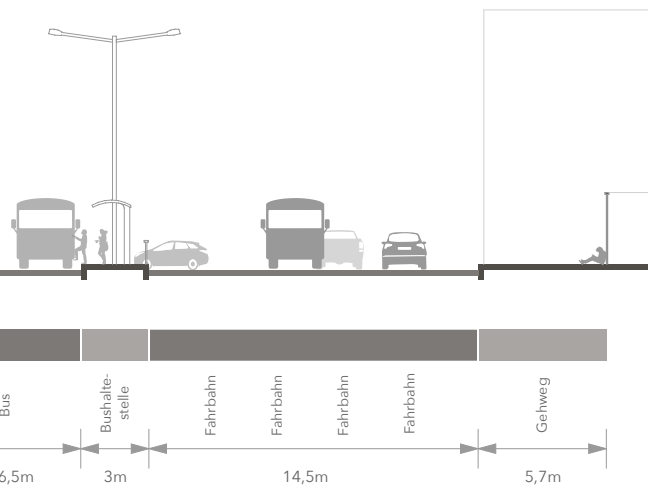




Abb. 89 Vorplatz Metro-Station „Prado“, Medellín

aufgrund überhandnehmender illegaler Aktivitäten wie Drogenhandel und Prostitution im Jahre 2014 wieder geschlossen und abgebrochen. Seit diesem Zeitpunkt werden die Räume unterhalb der Metro Viadukte von verdrängten informellen HändlerInnen und *Recicladores* besetzt. [Telemedellín, 2017]

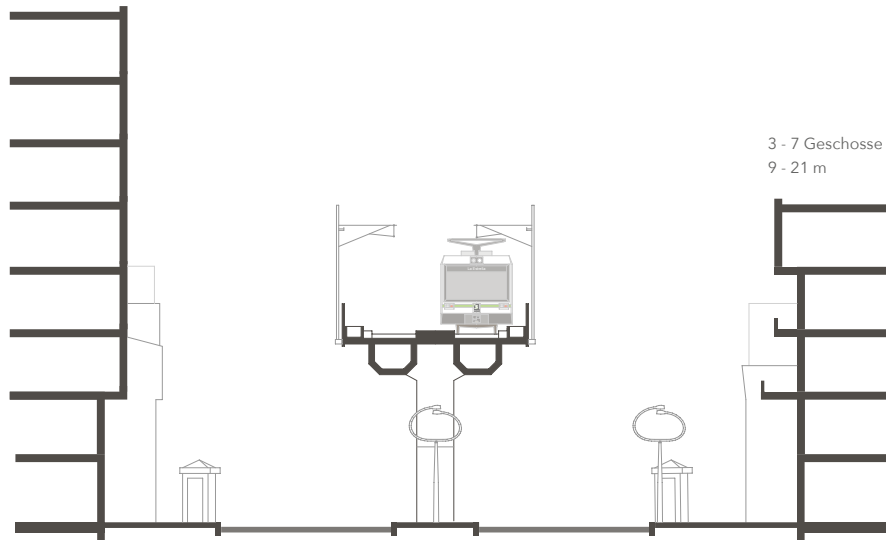
Die Metro-Station *Prado* fungiert in diesem Bereich als städtebauliche Zäsur: der Zugang zur Metro ist nur von westlicher Seite, also dem großflächig aufgespannten Vorplatz möglich. Die im Osten, direkt an der Station vorbeilaufende *Carrera Bolívar* ist nicht an diesen Platz angebunden und verstärkt somit die Barrierewirkung der Metro-Station. Der noch existierende, im östlichen Teil der Überplattung gelegenen „Plataforma C“ des „Centro Comercial Los Puentes“ fehlt jeglicher Bezug zu anderen Freiflächen der Umgebung, weshalb die Marktinfrastruktur dort nur halb ausgelastet ist.



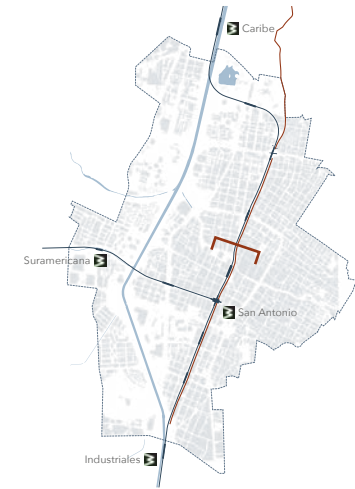
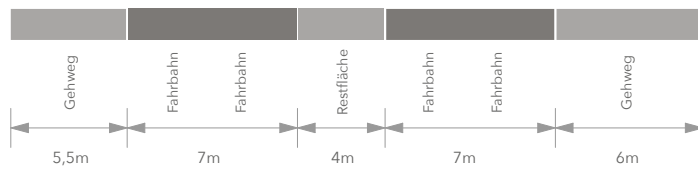


Abb. 90 Vorplatz Metro-Station „Prado“, Medellín

4 - 10 Geschosse  
12 - 30 m



3 - 7 Geschosse  
9 - 21 m



### „MERCADO DE USARIOS“

Der Richtung Süden immer schmaler werdende Straßenraum wird fast gänzlich durch StraßenhändlerInnen, *Recicladores* und StraßenbewohnerInnen eingenommen. Kaum vorhandener Grünraum, Informalität und das dadurch sinkende Sicherheitsgefühl in der unmittelbaren Umgebung gelten dort als die größten Herausforderungen.

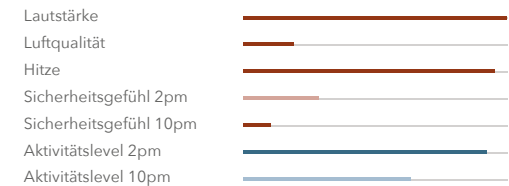


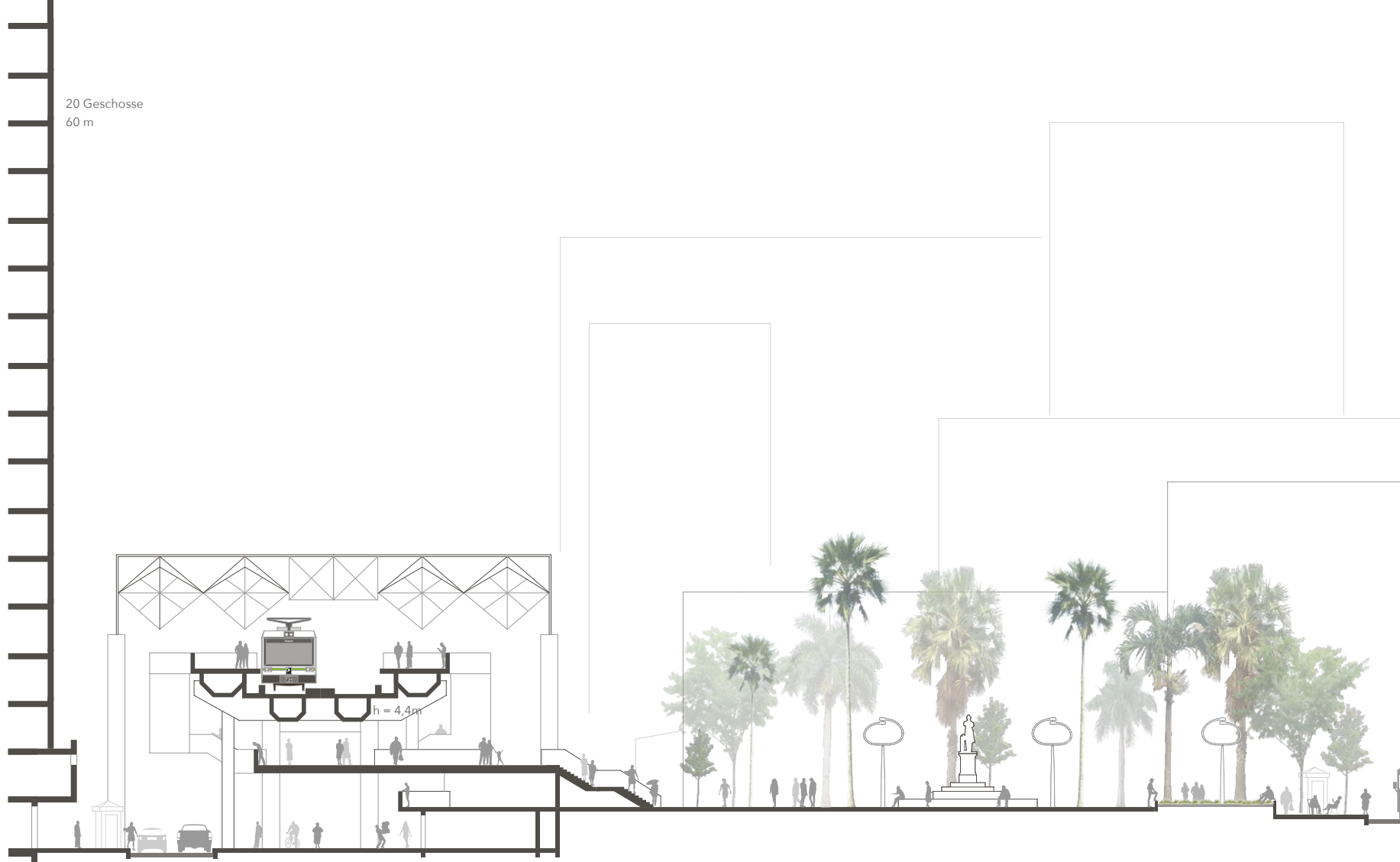
Abb. 91 Schnitt 4, „Mercado de Usarios“ | M 1:333





Der heute als „Merado de Usarios“ bekannte öffentliche Raum unterhalb der Metro-Viadukte wird zwar von großen Teilen der Bevölkerung frequentiert, aber von einem ebenso großen Teil verachtet. Als unsicherer Ort, geprägt von Informalität, Drogenhandel und Prostitution wird er von einer Vielzahl an Menschen gemieden, für Andere ist dieser Abschnitt der *Carrera Bolívar* wiederum von enormer ökonomischer Wichtigkeit.

Abb. 92 „Mercado de Usarios“, Medellín

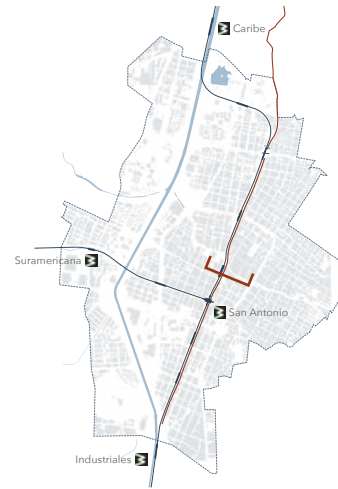
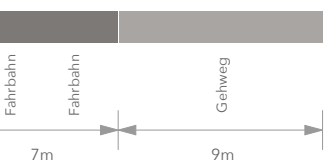
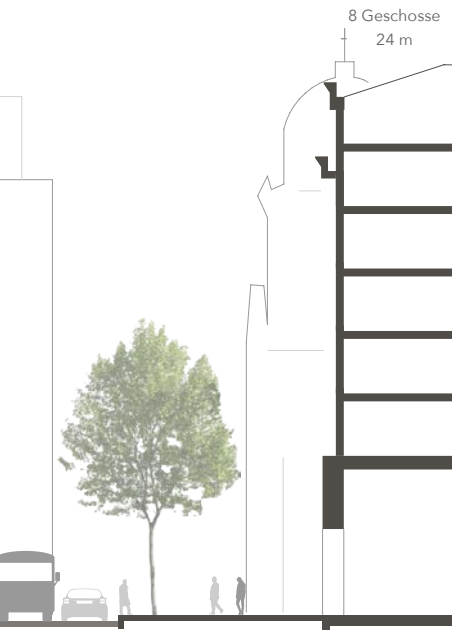


20 Geschosse  
60 m

h = 4,4m



Abb. 93 Schnitt 5, Metro-Station „Parque Berrió“ | M 1:333

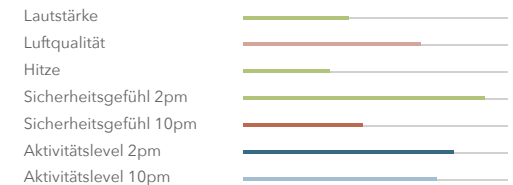


### ZENTRUM: „PARQUE BERRÍO“

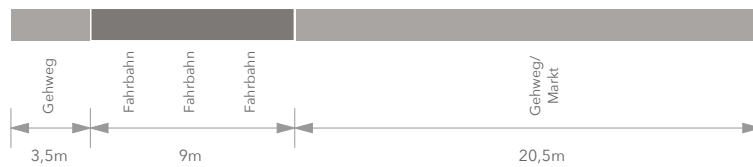
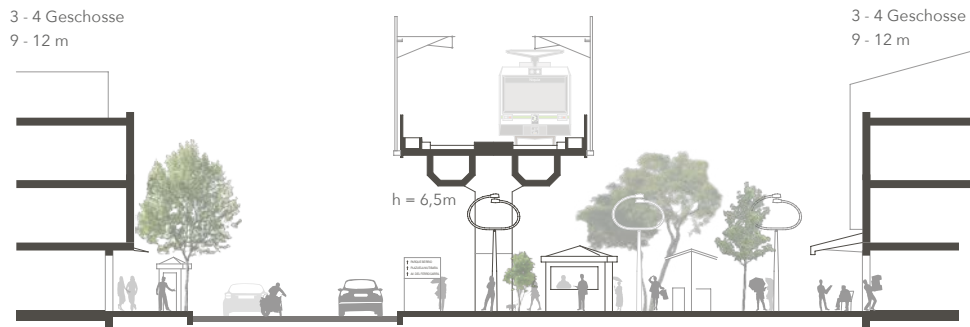
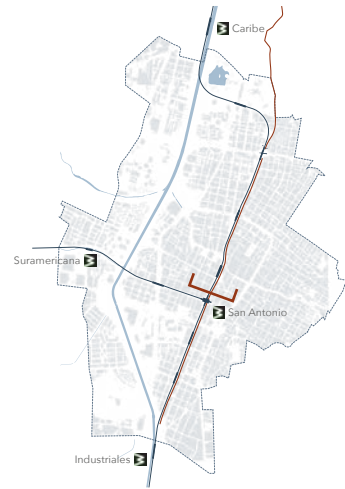
Der *Parque Berrío*, der Ursprung der Stadt Medellín, ist heute nach wie vor ein wichtiger Treffpunkt für Händler und Kaufleute, stellt aber auch den Ausgangspunkt für touristische Besucher des Stadtzentrums dar. Die direkte Nähe zum *Plaza de las Esculturas* und dem *Museo de Antioquia*, aber auch der historische Wert dieses öffentlichen Raumes manifestiert sich in seiner hohen Besucherzahl.

Jedoch wurde auch dieser Teil der *Carrera Bolívar* durch den Bau der Metro stark in Mitleidenschaft gezogen. Der quadratische Platz mit einer Seitenlänge von 100m wurde durch das Einsetzen der Metro-Station um knapp ein

Drittel verkleinert. Heute befinden sich etwa 30m des Platzes unterhalb der Metro-Station. Das sich bereits in Umsetzung befindliche Projekt „*Galería Bolívar*“ versucht, den Zugang zur Station in seinen Dimensionen zu reduzieren und die beiden Teile des Platzes wieder miteinander zu verbinden. (siehe „*Galería Bolívar*“, Seite 89)







## METRO-KNOTEN „SAN ANTONIO“

Dieser Abschnitt wurde bereits mit dem Bau der Metro und den damit einhergegangenen Umgestaltungen der öffentlichen Räume durch *Arq. Carlos Vellila* (siehe „Transformation urbaner Räume“, Seite 57) teilweise zur Fußgängerzone. Die Arbeiten zum Projekt „Galería Bolívar“ wurden in diesem Abschnitt bereits aufgenommen.

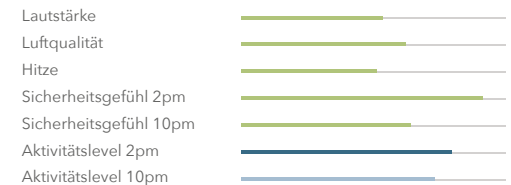
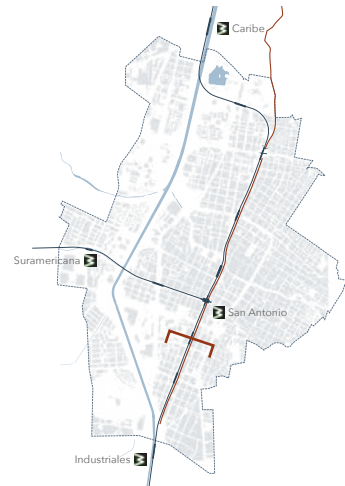
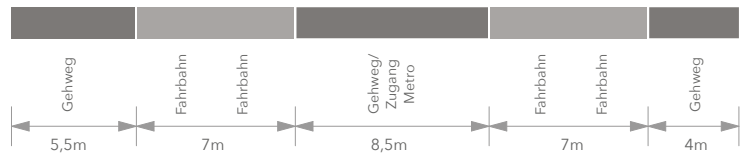
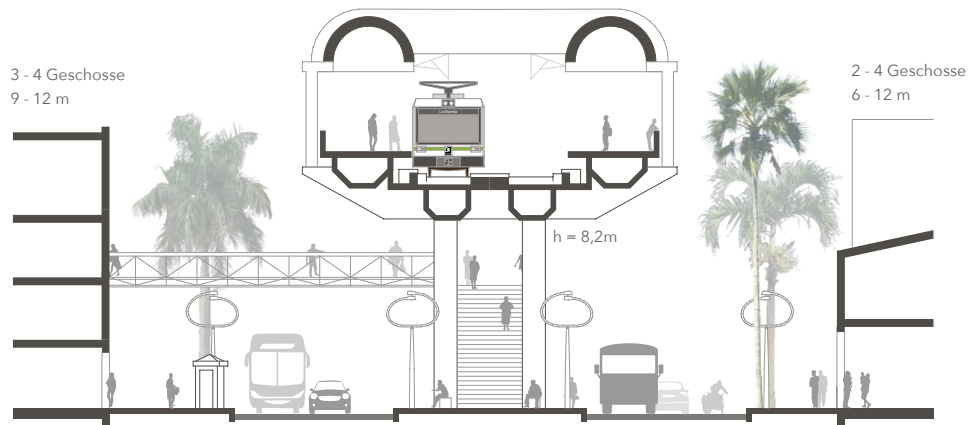


Abb. 94 Schnitt 6, Metro-Knoten „San Antonio“ | M 1:333





Abb. 95 Blick von Metro-Station „San Antonio“ Richtung Metro-Station „Parque Berrío“, Medellín



## METRO-STATION „ALPUJARRA“

Wie auch im Abschnitt „Prado - San Vicente“ fungiert die *Carrera Bolívar* in diesem Bereich großteils als reine Verkehrsachse. Durch die höhere ökonomische Aktivität in den angrenzenden Erdgeschosszonen, aber auch durch die Nähe zum Verwaltungszentrum „La Alpujarra“ wird dieser Teil der Straße jedoch höher frequentiert und besser gewartet.

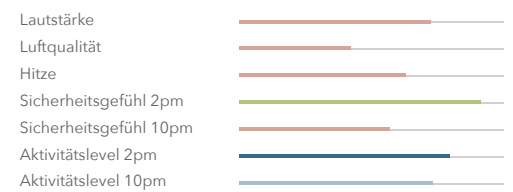


Abb. 96 Schnitt 7, Metro-Station „Alpujarra“ | M 1:333





Abb. 97 Metro-Station „Alpujarra“





# 04

## INTERVENTIONS GEBIET „PRADO“

Durch die im vorangegangenen Kapitel durchgeführte, tiefgreifende Analyse des Stadtraumes und des sozialräumlichen Umfeldes der *Carrera Bolívar* wurde ein „Interventionsgebiet“ definiert. Dieses wurde aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wie dem Fehlen urbanen Freiraumes, dem hohen Grad an Informalität und Kriminalität, aber auch der Erkenntnis, dass ebendieser Bereich von heutigen Stadtplanungstendenzen vernachlässigt wird, auf jenen Abschnitt der *Carrera Bolívar* gelegt, der sich zwischen der Metro-Station *Hospital* und dem „Mercado de Usarios“ erstreckt. Die vier im Interventionsgebiet liegenden, angrenzenden Barrios stehen heute kaum im Bezug zueinander, weshalb eine städtebauliche Intervention in ebendiesen Abschnitten der *Carrera Bolívar* als notwendig erachtet wird. Im Folgenden wird das gewählte Interventionsgebiet detailliert beleuchtet. Vor Ort getätigte Beobachtungen und Interviews geben einen Einblick in die aktuelle Situation und werden durch Experteninterviews komplettiert. Die anschließende Auswertung der Herausforderungen und Potentiale dient zur Definition der, in der zu entwickelnden städtebaulichen Strategie verfolgten Entwurfsziele.

# 04.1

## STÄDTEBAULICHER KONTEXT



Abb. 98 „Mercado de Usuarios“, Medellín



Abb. 99 Vorplatz Metro-Station Prado, Medellín

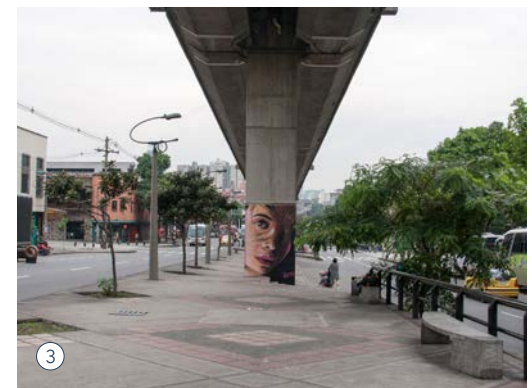


Abb. 100 Carrera Bolívar: Prado - San Vicente, Medellín



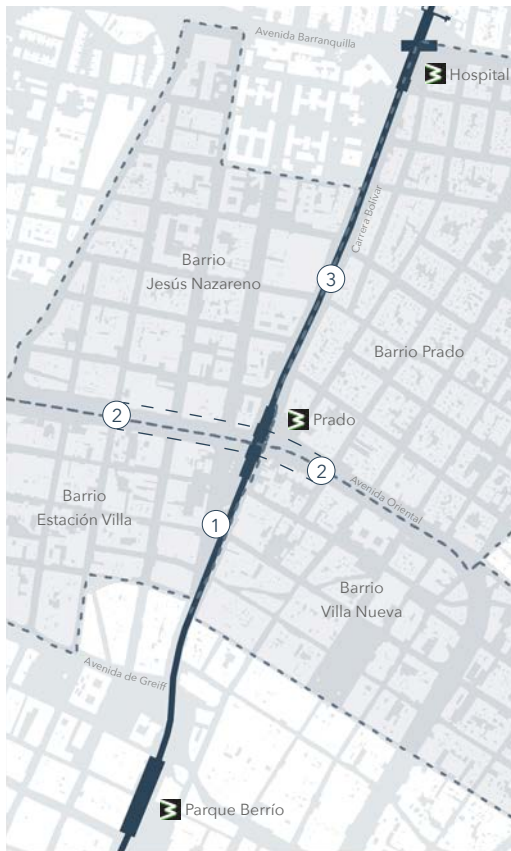
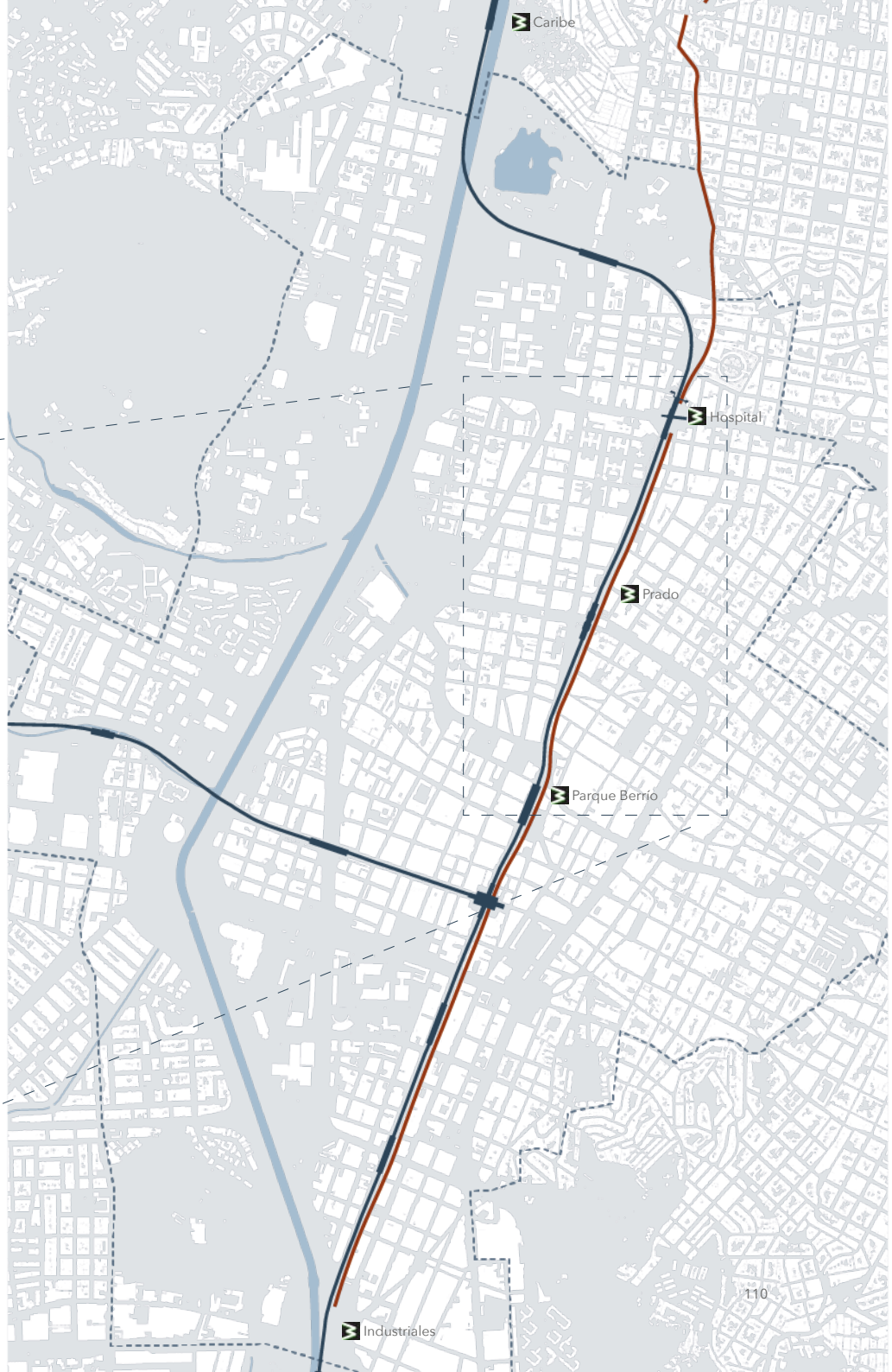


Abb. 101 Interventionsgebiet „Prado“



# 04.2

## STÄDTEBAULICHE STANDORTANALYSE



Abb. 102 Städtebauliche Barrieren, Verbindungswege und Fußgängerzonen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín

### BARRIEREN UND VERBINDSWEGE

Nicht nur die Viadukte der Metro stellen im untersuchten Gebiet eine tiefgreifende Zäsur im öffentlichen Raum dar: vielerorts wurden aufgrund der historisch bedingten, öffentlichen Sicherheitslage private und öffentliche Stadträume eingezäunt. Das Krankenhaus „Hospital San Vicente de Paul“ im Norden des Interventionsgebiets ist mit einer Seitenlänge von über 300m neben den Universitäten eines der größten, vollkommen umzäunten und unpassierbaren Areale. Zudem wurde mit dem Bau der *Avenida Oriental* in den 70er-Jahren eine Ruptur des Stadtkontinuums geschaffen, die selbst mit der Überplattung im Bereich der Metro-Station *Prado* nicht wiederhergestellt werden konnte. Heute sind die vier, im Interventionsgebiet liegenden Barrios völlig voneinander getrennt - in West-Ost Richtung durch die *Avenida Oriental* und in Nord-Süd Richtung durch die Verkehrsachse *Carrera Bolívar*.





Abb. 103 Öffentlicher Verkehr und Einzugsgebiete im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín

## MOBILITÄT

Durch die Metro, aber auch durch die 2011 bzw. 2013 in Betrieb genommenen BRT-Linien „Metroplús 1“ und „Metroplús 2“, ist das Gebiet im öffentlichen Verkehrsnetz Medellíns gut angebunden. Zusätzlich passieren sogenannte „Rutas integradas“ (ins öffentliche Verkehrsnetz „integrierte“ Buslinien) und „Collectivos“ (private Buslinien) die wichtigsten Orte der Umgebung.

Doch durch das anhaltende Bevölkerungswachstum stößt das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt nach wie vor an seine Kapazitätsgrenzen. Die hohe Intensität des Individualverkehrs zeigt, dass die Bevölkerung Medellíns dennoch stark auf das Auto bzw. Motorrad angewiesen ist.



Abb. 104 Individualverkehr und Straßenhierarchien im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín

## DENKMALSCHUTZ

Die erste Stadtexpansion erfolgte zu Beginn des 20. Jahrhunderts ausgehend vom Stadtkern rund um den *Parque Berrío* entlang der *Carrera Bolívar* in Richtung Norden. Der Großteil der noch heute existierenden Bebauung im *Barrío Prado* entstand in diesem Zeitraum, weshalb diese Gebäude heute meist unter Denkmalschutz stehen. Dennoch finden sich, wie in Abb. 105 ersichtlich, direkt an der *Carrera Bolívar* nur wenige geschützte Gebäude: das „Hospital San Vicente de Paul“ an der *Avenida Barranquilla*, das „Hotel Nutibara“ an der *Avenida de Greiff* und der „Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe“ stellen die wenigen Ausnahmen dar. [Alcaldía de Medellín, 2014b]



Hotel Nutibara  
Palacio de la Cultura  
Rafael Uribe Uribe

Vorwiegend Wohngebiet  
Vorwiegend Geschäftsgebiet  
Kommerzielle Nutzung, Handel  
öffentliche Einrichtungen  
Bildungseinrichtungen  
Werkstätten und Kleinindustrie  
Parkplätze und Leerstand



Abb. 106 Nutzungen der Gebäude und Erdgeschosszonen

Abb. 105 Denkmalgeschützte Gebäude im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín [Alcaldía de Medellín, 2014b]

## NUTZUNGEN UND FUNKTIONEN

Ein Großteil der Nutzungen im Zentrum Medellíns wird durch den Dienstleistungssektor dominiert. Wohnungen gibt es sowohl in absoluten Zahlen, als auch relativ zur Fläche gesehen wenig. Dies trifft auch auf das Interventionsgebiet „Prado“ zu. Einzig im Inneren der jeweiligen Barrios, hauptsächlich aber im Barrio *Prado* findet sich der höchste Anteil an Wohnraum. Entlang der Verkehrsachsen, aber auch in Richtung des Stadtkerns (*Parque Berrío*) wird die Dichte an Geschäfts-, Handels- und Dienstleistungsfunktionen immer höher. Abb. 106 zeigt, dass sich in den Barrios *Estación Villa* und *Jesús Nazareno* ein hoher Anteil an Kleinindustrie gehalten hat. Dies ist auf die ehemals existierende und für das Barrio *Estación Villa* namensgebende *Ferrocarril*-Station „Villa“ zurückzuführen, die dieses Gebiet bis zur Auflassung der Eisenbahnstrecke nicht nur mit Waren, sondern auch billigen Arbeitskräften versorgte. Die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungsanbieter im Umfeld dieses Abschnittes der *Carrera Bolívar* werden in Abb. 107 aufgezeigt.

<b>Kunst- und Kultureinrichtungen</b>	■
Kunstforum und -schule Formarte	1
Kunstzentrum Casa Tres Patios	2
Formarte Sede B	3
Ballet Folklórico de Antioquia	4
Centro Cultural Plazarte	5
Casa del Teatro	6
Teatro Lido	7
Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe	8
Museo de Antioquia	9
<b>Gesundheitseinrichtungen</b>	■
Hospital San Vicente de Paul	10
Torre Medica Prado	11
Clinica Cés	12
Ärztzentrum	13
Neurologisches Krankenhaus Medellín	14
<b>Bildungseinrichtungen</b>	■
Medizinische Fakultäten der Univ. de Antioquia	15
Universitätsklinikum	16
Institución Educativa Tulio Ospina	17
ITM Campus Prado	18
Universidad Claretiana	19
<b>Sozialeinrichtungen</b>	■
Centro Día 1 (Alcaldía de Medellín)	20
Centro Día 2 (Alcaldía de Medellín)	21
Sede Social Prado	22
Fundación Vivan los Niños	23
Fundación Francisco y Clara de Asís	24
<b>Religiöse Einrichtungen</b>	■

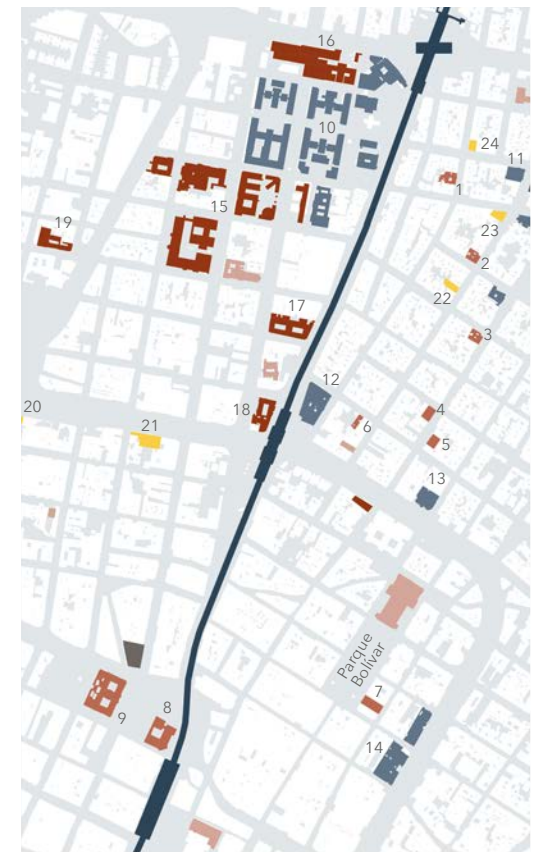


Abb. 107 Öffentliche Einrichtungen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín

# 04.3

## INTERVIEWS UND BEOBACHTENDE ANALYSEN

### AKTEURE UND STAKEHOLDER

Während den Begehungen des Interventionsgebietes wurden Nutzergruppen, Akteure und mögliche Stakeholder für zu entwickelnde Projekte und die dazu notwendigen partizipativen Prozesse analysiert und deren Aufenthalts- bzw. Standorte dokumentiert. Im Folgenden wird in 7 Nutzergruppen unterschieden: „PassantInnen“, „AnrainerInnen“, „StraßenbewohnerInnen“, „informelle HändlerInnen und *Recicladores*“, „MechanikerInnen“, „formelle HändlerInnen, Arbeitende und Studierende“ und „andere, bzw. externe Personen“. Diese Nutzergruppen werden in den folgenden Grafiken und in der Auswertung der Interviews durch eine individuelle Farbgebung gekennzeichnet (siehe Abb. 108). Durch beobachtende Analysen wurde festgestellt, dass die vorhandenen Stadträume klar durch deren NutzerInnen definiert werden. Urbane Räume werden durch informelle, teils unerkennbare Prozesse den jeweiligen Nutzergruppen zugeordnet und von diesen eingenommen. Eine soziale Durchmischung findet kaum statt. Vor

allem das Gebiet im Umfeld der Metro-Station *Prado* ist stark vom einseitigen Nutzungsverhalten betroffen. Dessen Folge, eine Ghettoisierung eines Stadtteils, ist zu beobachten. Die Aufenthaltsorte der jeweiligen Nutzergruppen werden in Abb. 109 dargestellt, Abb. 108 zeigt die möglichen Stakeholder und Interessengruppen im erweiterten Interventionsgebiet. Diese wurden in die Kategorien „Tourismus“, „Gesundheit“, „Bildung“, „Kunst- und Kultur“, „Sport- und Freizeit“, „Soziale Einrichtungen“ und „Handel“ unterteilt. Einige davon werden in Abb. 107 auf Seite 114 verortet. Zusätzlich angeführt sind die beiden Vereinigungen der *Recicladores* in Medellín, „Arreciclar“ und „Recimed“, INDER (Sport- und Erholungsinstitut der Stadt Medellín) also Investor und Betreiber städtischer Sportanlagen und „EPM“ („Empresa Pública Medellín“) als einer der größten Investoren städtebaulicher Bauprojekte der letzten Jahre.



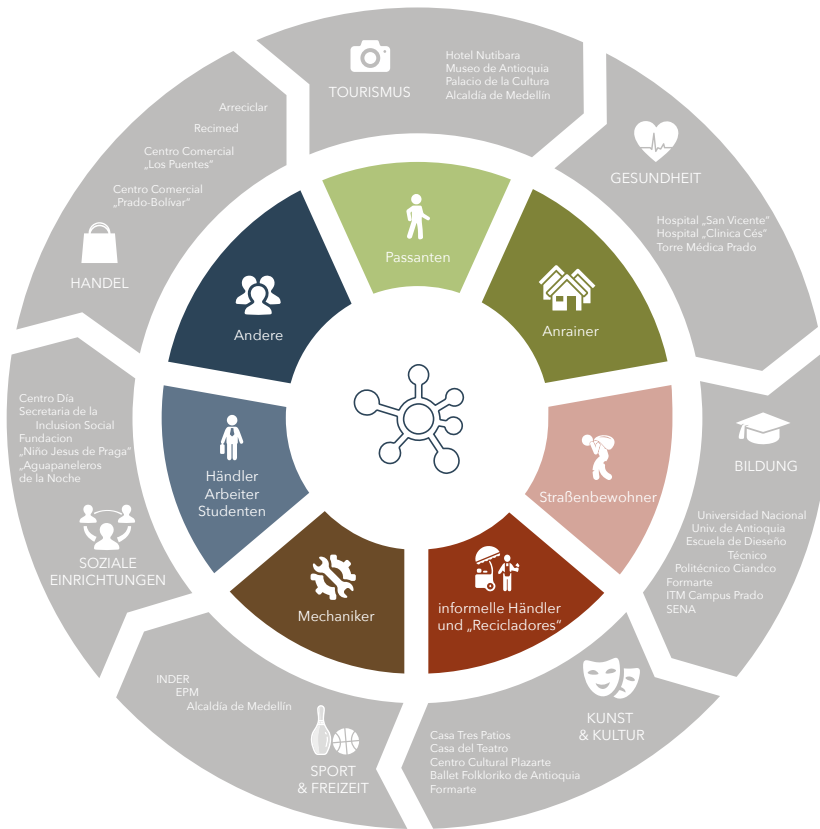


Abb. 108 Akteure bzw. Nutzergruppen; Stakeholder im erweiterten Interventionsgebiet



Abb. 109 Aufenthaltsorte der Nutzergruppen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín



Rodrigo (70)  
Restaurantbetreiber



Elkin (62)  
Straßenverkäufer



Mario (70)  
„Reciclador“



Louis Fernando (20)  
Straßenbewohner



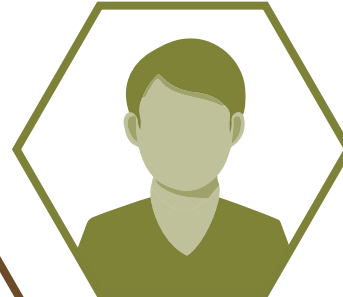
Carlos Marín (31)  
Architekt



Maria Eugenia (55)  
Kioskverkäuferin



Pablo (42)  
Mechaniker



Juan (35)  
Bewohner Barrio Prado



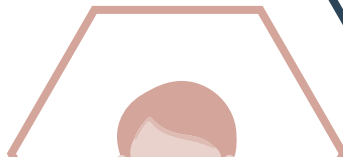
Maria (26)  
Passantin



Alejandro (59)  
Mechaniker



Adriana (42)  
informelle Straßenhändlerin

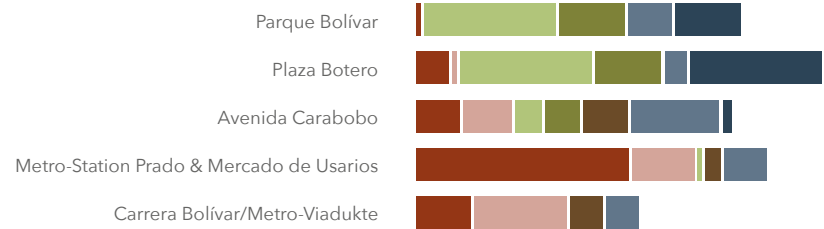


## QUALITATIVE VOR-ORT-INTERVIEWS

Insgesamt 19 Interviews wurden während der Vor-Ort-Analyse durchgeführt. Es wurde ein repräsentativer Querschnitt durch die bereits erwähnten Nutzergruppen ausgewählt. Im Zuge von 10 bis 45-minütigen Gesprächen über den Standort, ihre Einschätzungen zur aktuellen Situation und ihre subjektive Wahrnehmung der im unmittelbaren Umfeld liegenden Orte wurden in jedem dieser Gespräche 6 vordefinierte Fragen mit offenen Antwortmöglichkeiten gestellt. Im Folgenden werden diese Fragen ausgewertet und die Antworten anhand der Häufigkeit der Nennung unter den jeweiligen Nutzergruppen aufgezeigt.

Die erste Frage, an welchen Orten sich die NutzerInnen in der unmittelbaren Umgebung am häufigsten aufhalten, zeigt die bereits erwähnte einseitige Nutzung bestimmter Stadtbereiche erneut deutlich auf. Während PassantInnen und BewohnerInnen des Gebietes Orte wie den *Parque Bolívar* oder den unter *„Plaza Botero“* bekannten *Plaza de las*

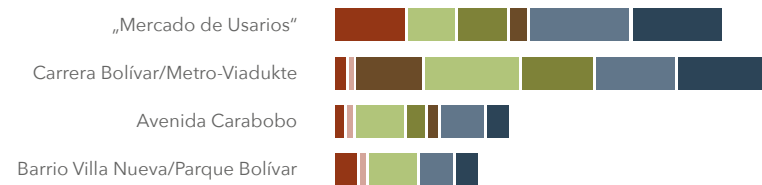
An welchen Orten halten Sie sich auf, wenn Sie sich in dieser Gegend befinden?



Welche Aktivitäten verfolgen Sie in diesem Gebiet?



An welchen Orten besteht Ihrer Meinung nach die größte Notwendigkeit einer Veränderung?



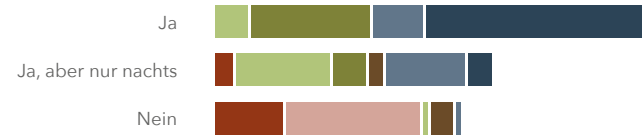
*Esculturas* aufsuchen, so halten sich StraßenbewohnerInnen, informelle HändlerInnen und *Recicladores* eher im Umfeld des „Meracdo de Usarios“ auf. Die *Avenida Carabobo* wird hingegen von allen sieben Nutzergruppen ähnlich häufig frequentiert.

Auf die Frage, welche Aktivitäten verfolgt werden, erkennt man deutlich, dass es sich im Interventionsgebiet vorwiegend um ein kommerzielles bzw. ein Dienstleistungszentrum handelt. Unter „ökonomische Aktivitäten“ fallen Antworten wie „Dinge verkaufen“ bzw. „handeln“, „Müll sammeln“, „Geld auftreiben“ und „der eigenen Arbeit nachgehen“.

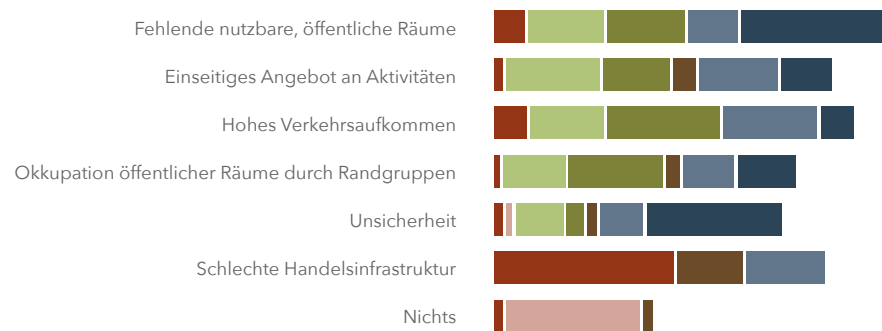
Die Antworten auf die Frage, an welchen Orten die größte Notwendigkeit einer Veränderung besteht, bestätigt die Annahme, in ebendiesem Gebiet mittels städtebaulicher Eingriffe zu intervenieren.

Auch die individuellen Auffassungen zum subjektiv empfundenen Sicherheitsgefühl vor

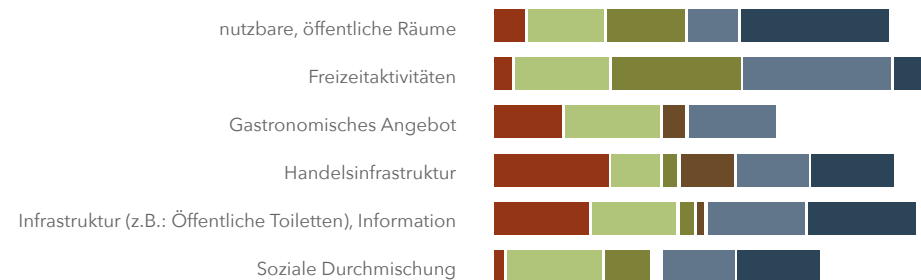
Empfinden Sie die Umgebung, vor Allem die Räume unter und um die Metro-Viadukte als gefährlich?



Was stört Sie am meisten in diesem Gebiet?



Welche Angebote fehlen? Was braucht das Gebiet?





Ort zeigen eine hohe Divergenz zwischen den einzelnen Nutzergruppen. Während sich jene Menschen, die sich im Umfeld der Metro-Viadukte häufig aufhalten, eher sicher fühlen, wird das Gebiet von Außenstehenden oft als unsicher, gar gefährlich betrachtet.

Frage 5 und 6 zielen auf die jeweiligen Wünsche und Verbesserungsvorschläge der NutzerInnen ab. In der erarbeiteten städtebaulichen Strategie in Abschnitt III wird versucht, auf die geäußerten Vorschläge bestmöglich einzugehen.

positive Wahrnehmung ●  
negative Wahrnehmung ●



Abb. 110 „Mood-Mapping“ im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín

## MOOD MAPPING

In 17 von 19 durchgeführten Gesprächen wurde außerdem ein sogenanntes „Mood-Mapping“ durchgeführt. Die befragten Personen sollten mit Hilfe eines Stadtplanes zeigen, an welchen Orten sie sich im untersuchten Gebiet wohl fühlen bzw. welche Orte sie aufgrund eigener Erfahrung bzw. ihren Gefühlen meiden. Abb. 110 zeigt, dass Orte, die ein unangenehmes Empfinden hervorrufen, nicht eindeutig festzulegen sind, während als angenehm empfundene Orte der *Parque Bolívar* und der nördliche Teil rund um das Krankenhaus „Hospital San Vicente de Paul“ hervorgehen.

Mit gemischten Gefühlen wird der Vorplatz der Metro-Station *Prado* bzw. der angrenzende Teil des Barrios *Estación Villa* gesehen. Wie bereits durch die Ergebnisse der vorangegangenen Interviews gezeigt, fühlen sich dort NutzerInnen, die diesen Ort häufig frequentieren eher wohl als Menschen, die eine gewisse Distanz zu den jeweiligen Teilen der Stadt halten.

---

*„Die Carrera Bolívar ist chaotisch, heruntergekommen und im Zentrum wirkt alles irgendwie aufgesetzt. Ich gehe manchmal im Hueco [Anm: Einkaufsviertel im Centro Historico] oder in der Junín einkaufen, ansonsten halte ich mich dort nicht viel auf.“*

[Carlos Marín, Architekt]

---



Abb. 111 Calle Junin, Blick Richtung Basílica Metropolitana, Medellín

## EXPERTENINTERVIEWS

Ergänzt wurden die Vor-Ort-Beobachtungen durch fünf Experten-Interviews, die ebenso während des Forschungsaufenthalts in Medellín durchgeführt wurden. Einige Ausschnitte aus diesen Gesprächen geben einen Einblick in die Meinungen jener, die das Interventionsgebiet weniger aus der „nutzenden“ und mehr aus distanzierterer Perspektive betrachten. Jede dieser befragten Personen hatte im Laufe ihrer/seiner beruflichen Karriere bereits im untersuchten Gebiet operiert. Arq. Paulina Chaparro und Arq. Carlos Marín, beide Angestellte der „Gestión Urbana“ der *Metro de Medellín* arbeiteten bereits an einer Neugestaltung des Umfelds einzelner Metro-Stationen und wurden wie Arq. Laura Cañas Galvis bereits in ihrer Studienzeit mit der Dynamik der *Stadtzentrum Medellín* konfrontiert. Arq. Jorge Pérez Jaramillo stellte zwischen 2012 und 2015 den Direktor der Stadtplanungsabteilung der Stadt Medellín. María Eugenia Gallego (Sozialarbeiterin) beschäftigt sich mit den sozioökonomischen Aspekten im Umfeld der *Carrera Bolívar*.

---

*„Ich finde die Carrera Bolívar ist eine wichtige, historische und strukturierende Straße der Stadt. Sie ist wie ein Epizentrum für viele Belange. Außerdem war die Bolívar eine der ersten Straßen, die die Expansion der Stadt in den Norden ermöglichten!“*

[Paulina Chaparro, Architektin]

---

---

*„Das wichtigste wäre, dass die Leute wieder ins Zentrum zurückkommen. Dass dort wieder jeder hingehet, weil es sind die Leute, die das Leben einer Stadt erzeugen!“*

[María Eugenia Gallego, Sozialarbeiterin UPB]

---

---

*Die Invasion des öffentlichen Raumes durch Minderheiten und durch den motorisierten Verkehr stellt ein umfassendes Problem in diesen Bereichen der Stadt dar. So bewirkt zum Beispiel die Avenida Oriental heute eine tiefgreifende Ruptur des urbanen Gefüges. Der einzige öffentliche Platz, den das Barrio Prado früher hatte, war der Parque Bolívar. Heute bzw. nach dem Bau der Oriental ist das Gebiet völlig vom einzigen öffentlichen Raum im näheren Umfeld abgeschnitten. Und das ist einer der Gründe, warum Prado heute derart verlassen ist. Die Leute, die früher dort ansässig waren, wohnen heute in Poblado oder Laureles und vermieten ihre Häuser jetzt an verschiedenste Institutionen. Aber niemand lebt mehr dort.“*

[Jorge Pérez Jaramillo, ehemaliger Direktor der Stadtplanung Medellín,  
heute Dekan Universidad Santo Tomás Medellín]


---

---

*„Bei einem unserer Besichtigungsgänge für die letzte Studienarbeit bemerkte ich, dass wir plötzlich - ohne Grund - umgekehrt waren. Ich fragte mich, warum? Tage später, als ich wieder hierher zurückkam, bemerkte ich es erst bewusst: die Viadukte der Metro sind zwar durchschreitbar, trennen aber spürbar die angrenzenden Barríos voneinander. Leider ist das in unserer Stadt nicht nur entlang der Metro so. Es gibt viele Orte, wo die Menschen intuitiv einfach nicht weitergehen.“*

[Laura Cañas Galvis, Architektin]

---



„Ich glaube, dass  
das Zentrum stark  
an Wert verloren  
hat.“



---

*„Ich glaube dass das Zentrum stark  
an Wert verloren hat. Die Struktur der  
Metro bricht Teile der Stadt entzwei, in  
einen östlichen und einen westlichen  
Teil.“*

[María Eugenia Gallego, Sozialarbeiterin UPB]

---





Abb. 112 Carrera Bolívar zwischen den Metro Stationen „Prado“ und „Hospital“, Medellín





# 04.4

## CONCLUSIO: HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE FÜR DEN STÄDTEBAULICHEN ENTWURF

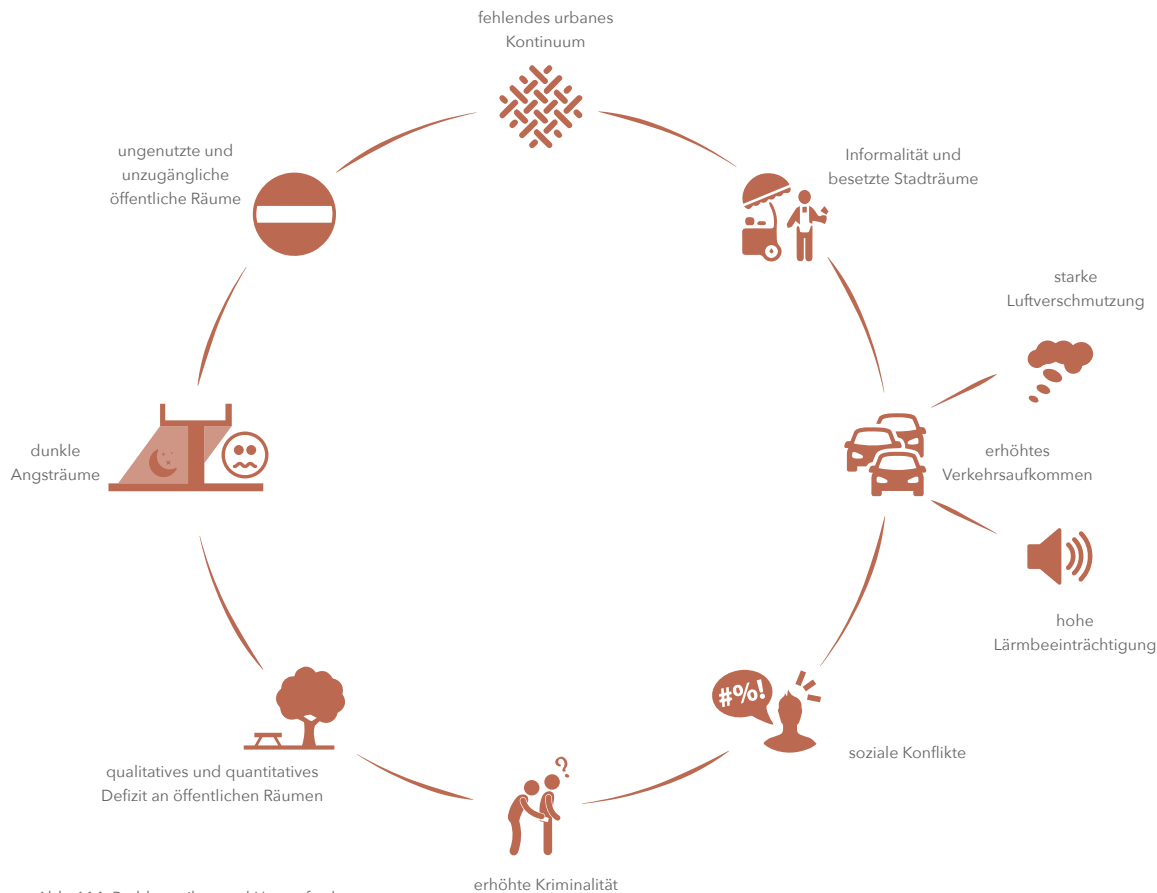


Abb. 114 Problematiken und Herausforderungen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín

### HERAUSFORDERUNGEN

Auf den folgenden Seiten werden die mit den aus den tiefgreifenden städtebaulichen Analysen in Abschnitt II vorgefundenen Bedingungen einhergehenden Problematiken und Herausforderungen, aber auch die jeweiligen positiven Eigenschaften und Entwicklungspotentiale des Interventionsgebietes aufgezeigt. Inwiefern sich diese im Stadtraum manifestieren, wird zusammenfassend anhand von Bildern gezeigt.

Auf die erörterten Herausforderungen gilt es, im städtebaulichen Entwurf in Abschnitt III einzugehen und mögliche Lösungsvorschläge anzubieten, um Impulse für die Weiterentwicklung des Stadtteiles zu generieren. Einige der folgenden Punkte können auch als Probleme anderer Stadtteile Medellín festgestellt werden, andere hingegen treffen explizit auf die untersuchten Räume im Umfeld der Metro, vor allem aber im Bezug auf das definierte Interventionsgebiet „Prado“ zu.



#### FEHLENDES URBANES KONTINUUM

Im untersuchten Gebiet zeigt sich ein sehr fragmentiertes Gefüge der Stadt, durchbrochen von breiten Straßenzügen, langen Gebäudefronten und den gebauten Strukturen der Metro selbst. Nicht selten werden BewohnerInnen, NutzerInnen und PassantInnen gezwungen, weitläufige Umwege einzuschlagen, um von A nach B zu gelangen.



#### HOHES VERKEHRSaufKOMMEN

Wie in vielen lateinamerikanischen Großstädten stellt das hohe Verkehrsaufkommen große Teile der Stadt Medellín vor enorme Herausforderungen. Zwar befindet sich das untersuchte Gebiet direkt an einer öffentlichen Verkehrsachse, dennoch sind die umgebenden Straßen oft vom Individualverkehr überfüllt. Extreme Luftverschmutzungen und eine hohe Lärmbelastung sind die Folgen.



### UNNUTZBARE ÖFFENTLICHE RÄUME

Oft dem geringen Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung geschuldet, finden sich in der gesamten Stadt unnutzbare, eingezäunte Freiräume. Speziell im Umfeld der Metro tauchen derartige Flächen häufig auf, da im Zuge der Errichtung der Metro eine Vielzahl an „Restflächen“ freiblieben, die heute keine Programmierung erfahren und unzugänglich bleiben.



### FEHLENDE QUALITÄT ÖFFENTLICHER RÄUME

Ein Beispiel derartiger „Restflächen“ ist der Mittelstreifen zwischen den beiden Fahrspuren der Carrera Bolívar zwischen den Metro-Stationen *Prado* und *Hospital*. Zwar wurde hier versucht, den Raum für die Öffentlichkeit zu gestalten, doch ist der Mangel an Aufenthaltsqualität deutlich erkennbar. Auch die erschwerte Zugänglichkeit dieser Räume trägt zur fehlenden Qualität bei.





### INFORMALITÄT UND BESETZTE STADTRÄUME

Verfehlte Stadtplanung führte unterhalb der Metro-Viadukte zunehmend zur Einnahme öffentlicher Flächen durch sozial schwächere Gruppen. Durch den Abbruch des „Centro Comercial Los Puentes“ nahe der Metro-Station Prado verloren diese Gruppen an Raum und infrastrukturellen Einrichtungen zum Verfolgen ihrer Geschäfte, die deren wirtschaftliche Lebensbasis bilden.



### SOZIALE KONFLIKTE

Durch ebendiese Okkupation und der fehlenden, gerechten Aufteilung der öffentlichen Räume innerhalb der Gesellschaft, aber auch durch eine hohe Kriminalitätsrate ist das Potential für soziale Konflikte im untersuchten Gebiet enorm hoch. Drogenhandel, Prostitution, Diebstähle und Tötungsdelikte sind im Stadtzentrum und im nahen Umfeld der Metro seit Jahren präsenste Probleme.

## POTENTIALE

Trotz der hohen Anzahl an Problemen und Herausforderungen, die im Interventionsgebiet „Prado“ festgestellt wurden, weist dieser zentral gelegene Teil der Stadt eine Vielzahl an positiven Eigenschaften auf, die zur Lösung einiger der genannten Defizite beitragen können. Die gute öffentliche Verkehrsanbindung, das Potential der verfügbaren, aber momentan ungenutzten Stadträume und die im Gebiet angesiedelten Dienstleistungsanbieter und Institutionen, die wiederum als Attraktor für potentielle NutzerInnen fungieren, geben nützliche Ansatzpunkte für neue Entwicklungen. Zusätzlich soll die Möglichkeit der vielfältigen Nutzung der Metro-Viadukte und deren Einbindung in den Stadtraum im Zuge der in Abschnitt III erarbeiteten städtebaulichen Strategie zu einem zentralen Entwurfsthema werden.



Abb. 115 Potentiale im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín



#### ZENTRALE LAGE

Durch die Nähe zum historischen Stadtkern besteht das Potential, NutzerInnen und BesucherInnen durch ein neu geschaffenes Angebot anzuziehen und zu einer Aufwertung und vielfältigeren Nutzung des Stadtteils beizutragen. Zusätzlich kann durch die zentrale Lage von einer erhöhten Interventionsbereitschaft zur Vertretung öffentlicher Interessen ausgegangen werden.



#### VERFÜGBARKEIT VON DIENSTLEISTUNGEN

Die im Interventionsgebiet angesiedelten öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungsanbieter dienen als Attraktor für NutzerInnen aus allen Teilen der Stadt.



#### POTENTIELLE NUTZUNG DER METRO-VIADUKTE

Durch deren massive Wirkung und Barrierefunktion werden die Metro-Viadukte großteils als Störfaktor gesehen. Dennoch bergen diese baulichen Strukturen Potential für vielfältige Nutzungen im städtischen Raum. Ihre Funktion als urbanes Dach und der damit einhergehende Witterungsschutz eröffnet neue Möglichkeiten zur Nutzung des darunter liegenden öffentlichen Raumes.



#### GUTE ÖFFENTLICHE ANBINDUNG

Die Forcierung des öffentlichen Verkehrs gilt als Möglichkeit, den überhandnehmenden Individualverkehr im Umraum einzudämmen. Die Verfügbarkeit der Metro, des BRT-Systems und einer Vielzahl an integrierten Busrouten kann genützt werden, um Anreize zu schaffen, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und den Straßenraum wieder für den Menschen nutzbar zu machen.





#### ARCHITEKTONISCH WERTVOLLE UMGEBUNG

Die ins frühe 20. Jahrhundert zurückreichende Bebauung im unmittelbaren Umfeld gilt als schützenswert. Die Instandhaltung dieser Gebäude birgt das Potential, den momentan als „historisches Zentrum“ deklarierten Stadtteil um den *Parque Berrío* nach Norden zu erweitern, um eine Aufwertung des Gebietes durch neu geschaffenes Bewusstsein in der Bevölkerung zu erzielen.



ABSCHNITT III

# STÄDTEBAULICHER ENTWURF





# 05

## STÄDTEBAULICHE STRATEGIE

Die entwickelte städtebauliche Strategie verfolgt das Ziel, das ausgewählte Interventionsgebiet, welches als Knotenpunkt zwischen historischem Kern und neuen Stadtentwicklungen fungiert, stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken. Eine neue Identität soll durch die Restrukturierung vorhandener Räume, aber auch durch moderne, ikonische Architektur geschaffen werden und somit Impulse zur Aufwertung der angrenzenden Barrios geben.



# 05.1

## ZIELDEFINITION



Vier in Zusammenhang stehende, aber voneinander unabhängig entwickel- und ausführbare Projekte gehen auf die unterschiedlichsten Interessen jeweiliger Nutzergruppen der Stadt Medellín ein und setzen diese räumlich um. Somit entstehen sozial inklusive Projekte, die einer immer stärker fortschreitenden Segregation einzelner Bevölkerungsgruppen entgegenwirken. Basierend auf den Ergebnissen der städtebaulichen Standortanalyse,



den durchgeführten Interviews und den getätigten Beobachtungen im Interventionsgebiet werden konkrete Entwurfsziele definiert, welche jeweils in vier Projekten verfolgt und durch spezifische Maßnahmen erfüllt werden. Eine Sammlung allgemeiner Sub-Ziele ergänzen diese Haupt-Ziele. Diese fließen in jedes Projekt gleichermaßen ein und definieren das somit erzeugte Leitbild für die gesamtheitliche städtebauliche Strategie.



## HAUPTZIELE



### NUTZUNG „VERLORENER“ STADTRÄUME

Es gilt, momentan ungenutzte öffentliche Räume im Umfeld der Metro künftig in das urbane Gefüge einzubinden und neuen Nutzungen zuzuführen.



### SCHAFFEN VON GRÜNRAUM UND AUFENTHALTSQUALITÄT

Die Erhöhung des pro Einwohner verfügbaren frei zugänglichen, qualitativ nutzbaren öffentlichen (Grün-) Raumes steht im Vordergrund.



### ERZEUGEN EINER NEUEN IDENTITÄT

Stärkung der Identifikation der Bevölkerung mit ihrem städtischen Umfeld, Aufwertung des vorherrschenden negativen Bildes externer Betrachter.



### „UPGRADING“ INFORMELLER MARKTSTRUKTUREN

Errichten infrastruktureller Einrichtungen zur Formalisierung existenter Marktstrukturen, um die Nutzung des öffentlichen Raumes für jede Nutzergruppe zu gewährleisten.

## SUB-ZIELE



Aufbrechen städtebaulicher Barrieren



Erhöhung der Sicherheit und Übersichtlichkeit



Schaffen eines sozial inklusiven Stadtraumes



Stärkung der Verbindung benachbarter Viertel

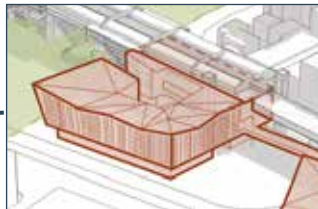




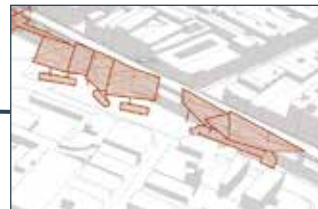
PROJEKT 1:  
PASEO PRADO - SAN VICENTE



PROJEKT 2:  
PARQUE LOS PUENTES



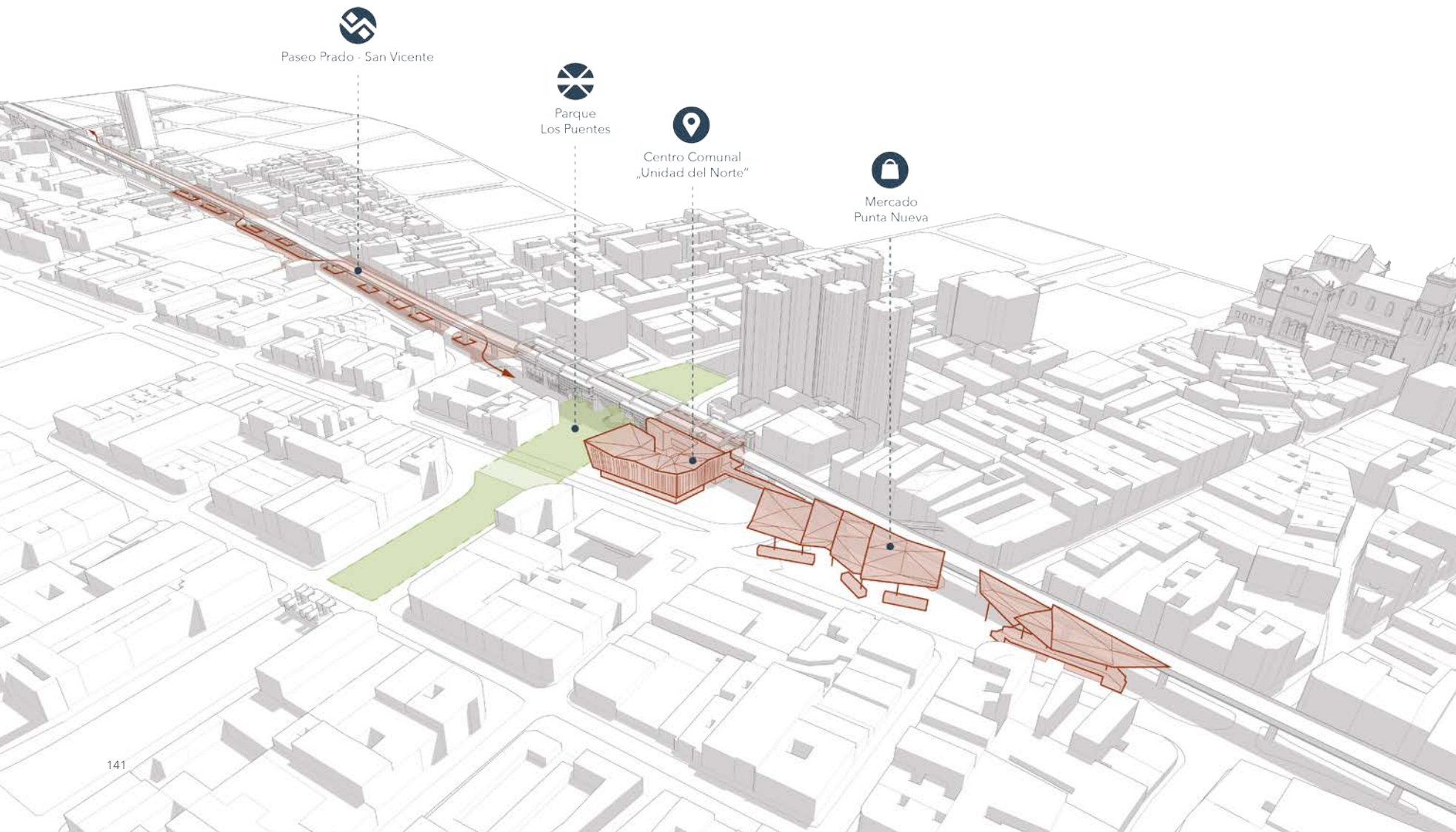
PROJEKT 3:  
CENTRO COMUNAL „UNIDAD DEL NORTE“



PROJEKT 4:  
MERCADO PUNTA NUEVA

# 05.2

## VIER PROJEKTE



## VERORTUNG

Die Orte der jeweiligen Teilprojekte der städtebaulichen Strategie werden aufgrund der ihnen zugrundeliegenden Hauptziele gewählt: Jeder dieser Orte weist individuelle Problematiken auf, worauf wiederum jedes Projekt eine maßgeschneiderte Antwort gibt.

Im Unterschied zum Areal des heutigen „Mercado de Usarios“, welches im Projekt „Mercado Punta Nueva“ bearbeitet wird und in seiner Breite größere Dimensionen aufweist, ist die *Carrera Bolívar* im Bereich des Projektes „Paseo Prado - San Vicente“ ein schmaler,

kaum zugänglicher Straßenraum. Daraus folgt, dass in den einzelnen Projekten in verschiedenen Maßstäben operiert und auf die Probleme vor Ort in differenzierter Art und Weise eingegangen wird. So wird beispielsweise am „Mercado Punta Nueva“ eine großflächige, ikonographische Marktarchitektur geschaffen, während am „Paseo Prado - San Vicente“ mit gezielten, kleinteiligen städtebaulichen Interventionen eine Aufwertung der momentan brach liegenden öffentlichen Flächen vollzogen wird.

## IMPLEMENTIERUNGSOPTIONEN

Die vier vorgeschlagenen Projekte der entwickelten städtebaulichen Strategie stehen zwar zueinander in Relation, können aber funktionell entkoppelt und als eigenständige Interventionen im Stadtraum fungieren. Die Abfolge der Ausführung und Implementierung der einzelnen Projekte ist also voneinander unabhängig und kann beliebig durchgeführt werden. So entsteht für die Stadtregierung und Investoren eine gewisse Flexibilität, die eine Umsetzung der geplanten Vorhaben erleichtert. Abb. 116 zeigt die möglichen

Implementierungsoptionen. Option 1 sieht eine gleichzeitige Ausführung aller vier Projekte vor. Diese garantiert ein ideales Zusammenspiel der geplanten Interventionen und die funktionelle Einheit der städtebaulichen Strategie. Dennoch ist es möglich, wie in Option 2 bzw. Option 3 aufgezeigt, nur ein einzelnes oder eine bestimmte Abfolge an Projekten zu implementieren. Diese können anschließend evaluiert und die folgenden Projekte den Ergebnissen angepasst und im nächsten Entwicklungsschritt umgesetzt werden.



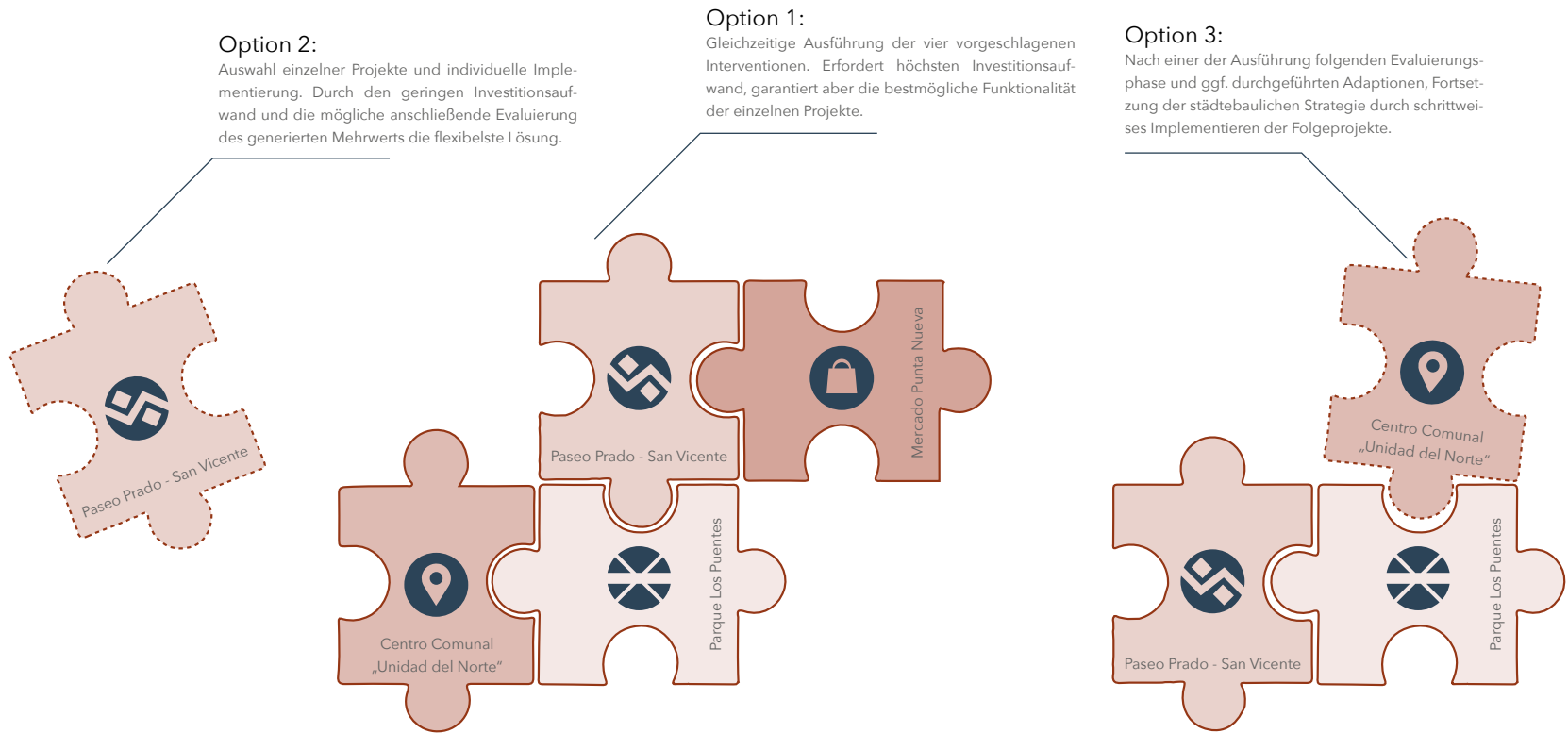
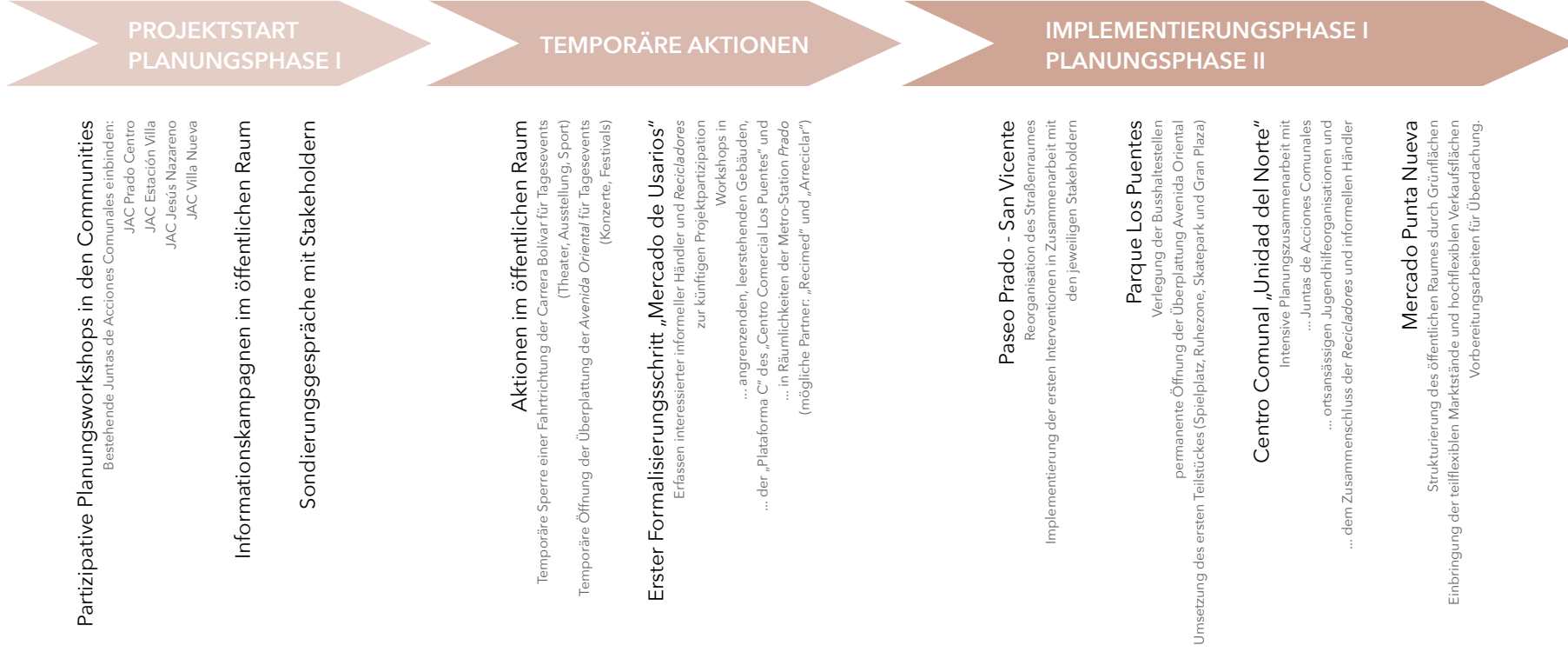


Abb. 116 Implementierungsoptionen der städtebaulichen Strategie

# 05.3

## PLANUNGS- UND IMPLEMENTIERUNGSPHASEN



## IMPLEMENTIERUNGSPHASE II

**Paseo Prado - San Vicente**  
Fertigstellung des Paseos  
Implementierung aller Interventionen

**Parque Los Puentes & Centro Comunal „Unidad del Norte“**  
Umbau der Metro-Station  
Abbruch der „Plataforma C“ des „Centro Comercial Los Puentes“  
Baubeginn Centro Comunal „Unidad del Norte“

**Mercado Punta Nueva**  
Baubeginn der Brücke zum Centro Comunal „Unidad del Norte“  
inkl. neuer Lokalfächen  
Errichtung der großflächigen Überdachung

## FINALISIERUNGSPHASE

**Paseo Prado - San Vicente**  
Eröffnungssevent in Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern

**Parque Los Puentes & Centro Comunal „Unidad del Norte“**  
Fertigstellung des Umbaus  
neue räumliche und soziale Verbindung der Barrios hergestellt

**Mercado Punta Nueva**  
Einzug der Shops in permanente Verkaufsfächen  
Eröffnung des Marktes in Co-Organisation mit den informellen Händlern und *Recicladores*

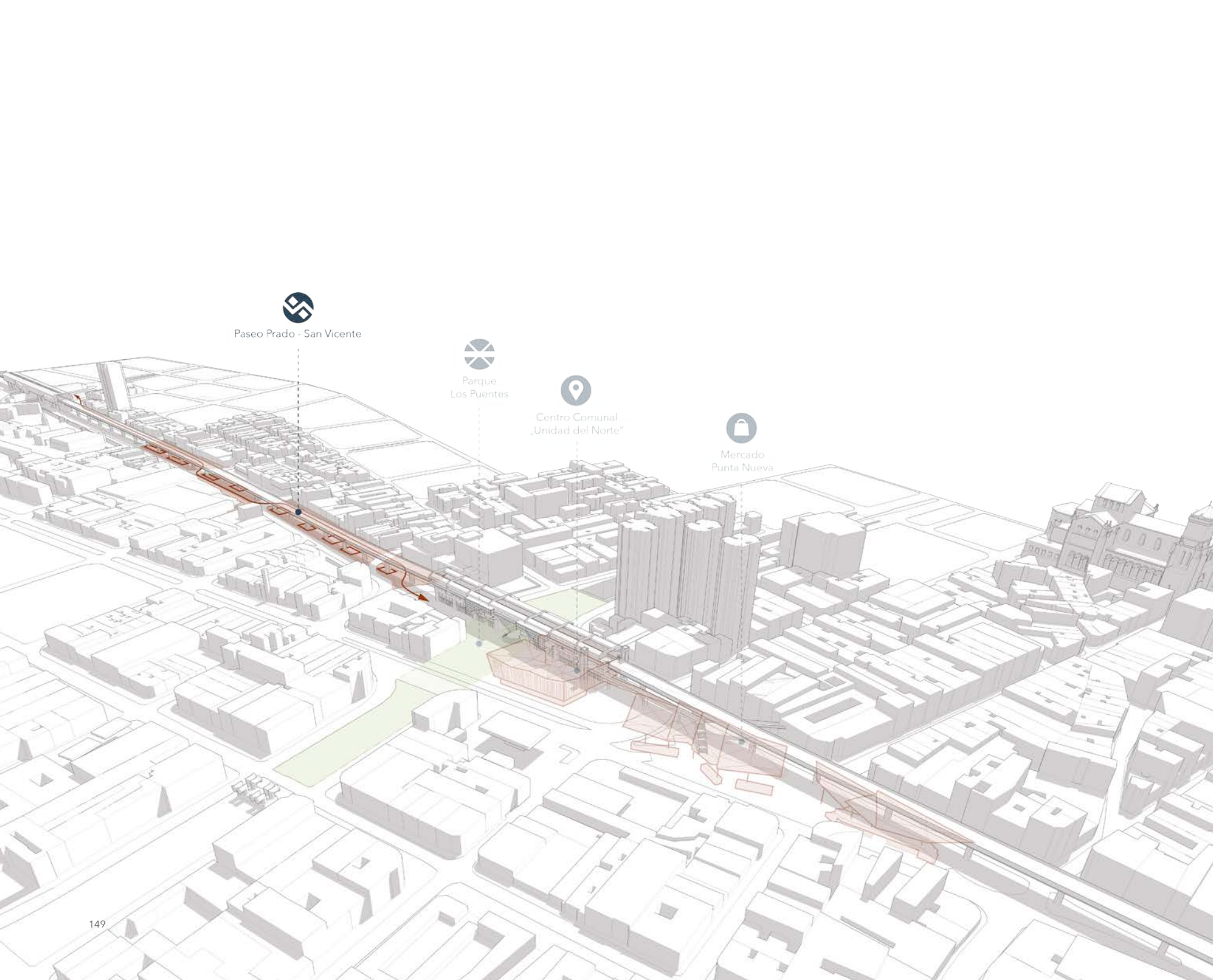






## PASEO PRADO - SAN VICENTE

Die Begegnungszone als Verbindungsweg zwischen den beiden Metro-Stationen *Prado* und *Hospital* bietet eine neue Möglichkeit der Anbindung des *Hospital San Vicente de Paul* an das historische Stadtzentrum. Ergänzt durch umgebungsbezogene Interventionen, die eine Vielfalt an Aktivitäten anbieten und einen Grund zum Verweilen geben, bildet diese einen neuen Treffpunkt für die angrenzenden Barrios *Prado* und *Jesús Nazareno*. Die Erweiterung ausgewählter Manzanas in den Straßenraum und die damit einhergehende Anknüpfung ungenützter Restflächen an den existierenden Stadtraum stärken zusätzlich den Bezug der beiden Barrios zueinander und setzen ein Gegengewicht zu den zäsurierenden Metro-Viadukten.



Paseo Prado - San Vicente

Parque Los Puentes

Centro Comunal "Unidad del Norte"

Mercado Punta Nueva



Der neu geschaffene *Paseo*, eine Begegnungszone zwischen den Metro-Stationen *Prado* und *Hospital* erzeugt nicht nur eine neue Verbindung in Längsrichtung entlang der *Carrera Bolívar*, er generiert ebenso neue Schnittstellen zwischen den angrenzenden Barrios *Prado* und *Jesús Nazareno*. Ineinandergreifende Freiräume und deren neue Nutzungen erzeugen einen räumlichen und funktionellen Zusammenschluss zwischen dem hauptsächlich von Bildungseinrichtungen und kirchlichen Institutionen dominierten *Jesús Nazareno* und dem historisch wertvollen Wohn- und Kulturviertel *Prado*. Der Raum unterhalb der Metro-Trasse verwandelt sich vom zäsurierenden Element in einen Raum, der die verlorenen städtebaulichen Bezüge wiederherstellt und neue Angebote für AnrainerInnen, NutzerInnen und BesucherInnen des umliegenden Gebietes schafft.



Abb. 117 Abschnitt der Carrera Bolívar zwischen den Metro-Stationen „Prado“ und „Hospital“ in Medellín



Abb. 118 „Paseo Prado - San Vicente“ - Aktuelle Situation: hohes Verkehrsaufkommen

## AKTUELLE SITUATION: VERKEHRSACHSE

Je zwei in eine Richtung verlaufende Fahrspuren und ein dadurch erstehender, aufgrund seiner geringen Breite von maximal 8 Metern unnutzbarer Mittelstreifen prägen diesen Abschnitt der *Carrera Bolívar*. Dieser Mittelstreifen ist gesäumt von 2 Meter breiten Stahlbetonstützen, die im Abstand von 30 Metern emporragen und den Viadukt der Metro tragen.

Die Folge ist ein über die Jahre andauernder Verfall der direkt an den Straßenraum angrenzenden Gebäude und Erdgeschosszonen. Das öffentliche Leben in den beiden angrenzenden Stadtgebieten verschob sich ins Innere der Viertel, während die *Carrera Bolívar* immer mehr den Rücken der beiden Barrios bildet. Ein hoher Anteil an Leerstand entlang der *Carrera Bolívar* und ein kaum bzw. sehr einseitig genutzter öffentlicher Raum stellen die Ausgangsposition für das Projekt „Paseo Prado - San Vicente“ dar.



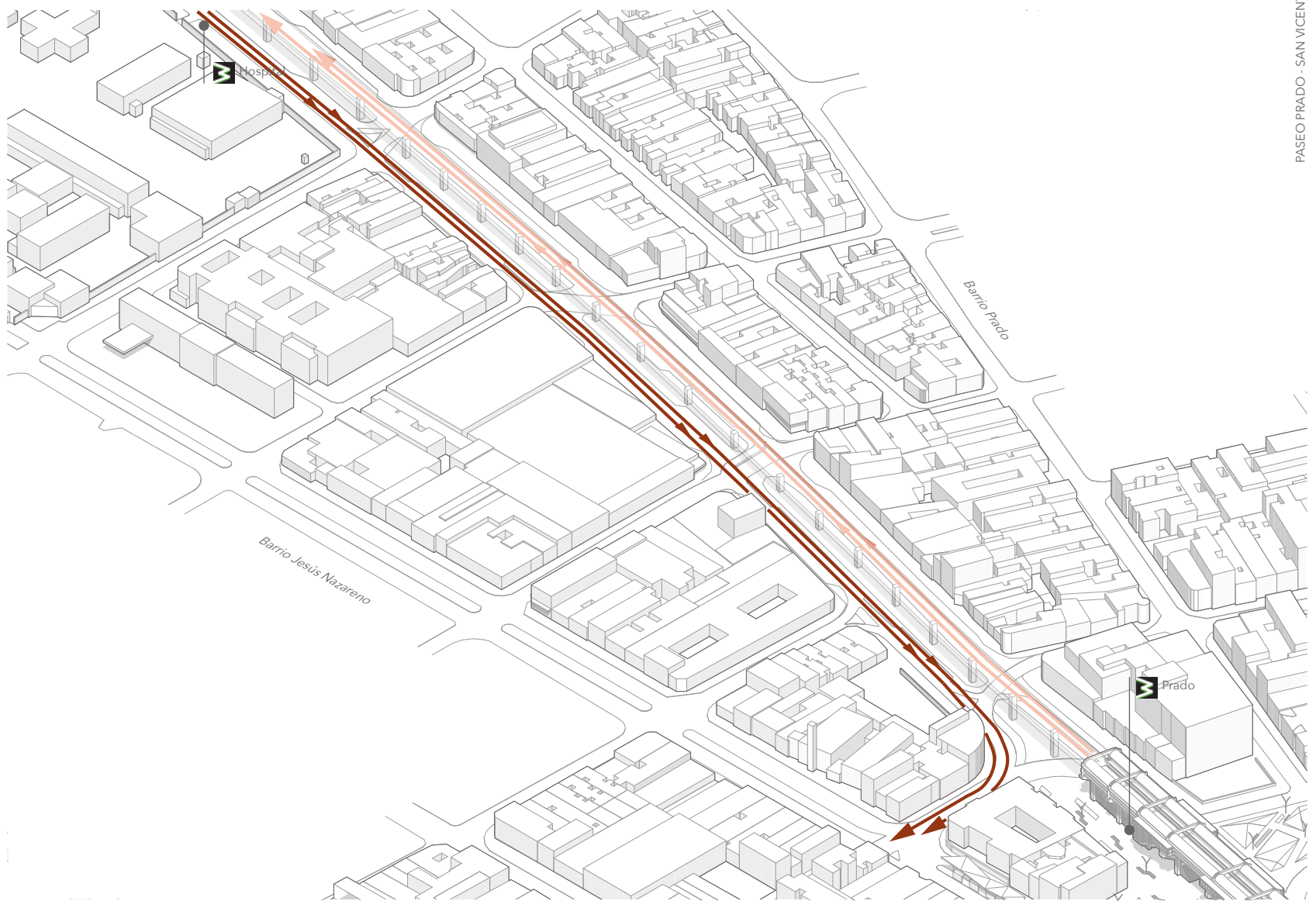


Abb. 119 „Paseo Prado - San Vicente“ - Aktuelle Situation: Verkehrsachse

## ENTWURFSSCHRITTE

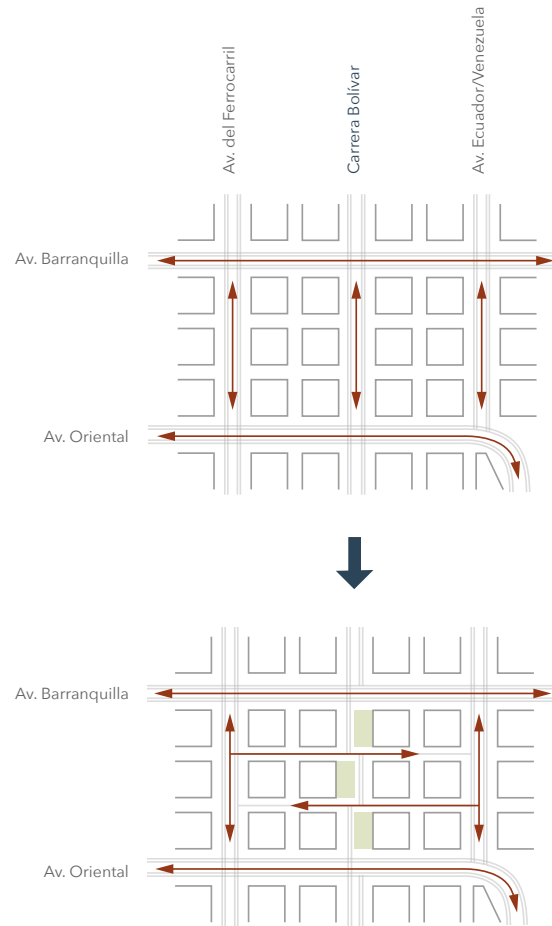


Abb. 120 „Paseo Prado - San Vicente“ - Änderung der Verkehrsführung

### 1. VERSCHRÄNKEN DER MANZANAS

Um der primären Nutzung als Verkehrsachse entgegenzuwirken, wird die Hauptverkehrsrichtung im gewählten Abschnitt zur Querrichtung der *Carrera Bolívar* gedreht. Der Durchzugsverkehr verlagert sich auf die westlich gelegene *Avenida del Ferrocarril*, die ebenso an die im Süden passierende *Avenida Oriental* bzw. im Norden vorbeilaufende *Avenida Barranquilla* angebunden ist. Der Ziel- und Quellverkehr im Gebiet erfolgt weiterhin über die *Carrera Bolívar*, jedoch wird diese auf je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung reduziert. Gleichzeitig wird das Bürgersteig-Niveau der angrenzenden Manzanos, und somit auch der Freiraum der Barrios selbst jeweils alternierend an die Räume unterhalb der Metro-Viadukte angeschlossen und erweitert. Die *Carrera Bolívar* verläuft ebenso abwechselnd an den jeweils gegenüberliegenden Seiten der neu entstandenen Flächen bzw. der Metro-Viadukte, behält ihren seitlichen Längsparkstreifen und verbindet nach wie vor die beiden Metro-Stationen *Prado* und *Hospital*.

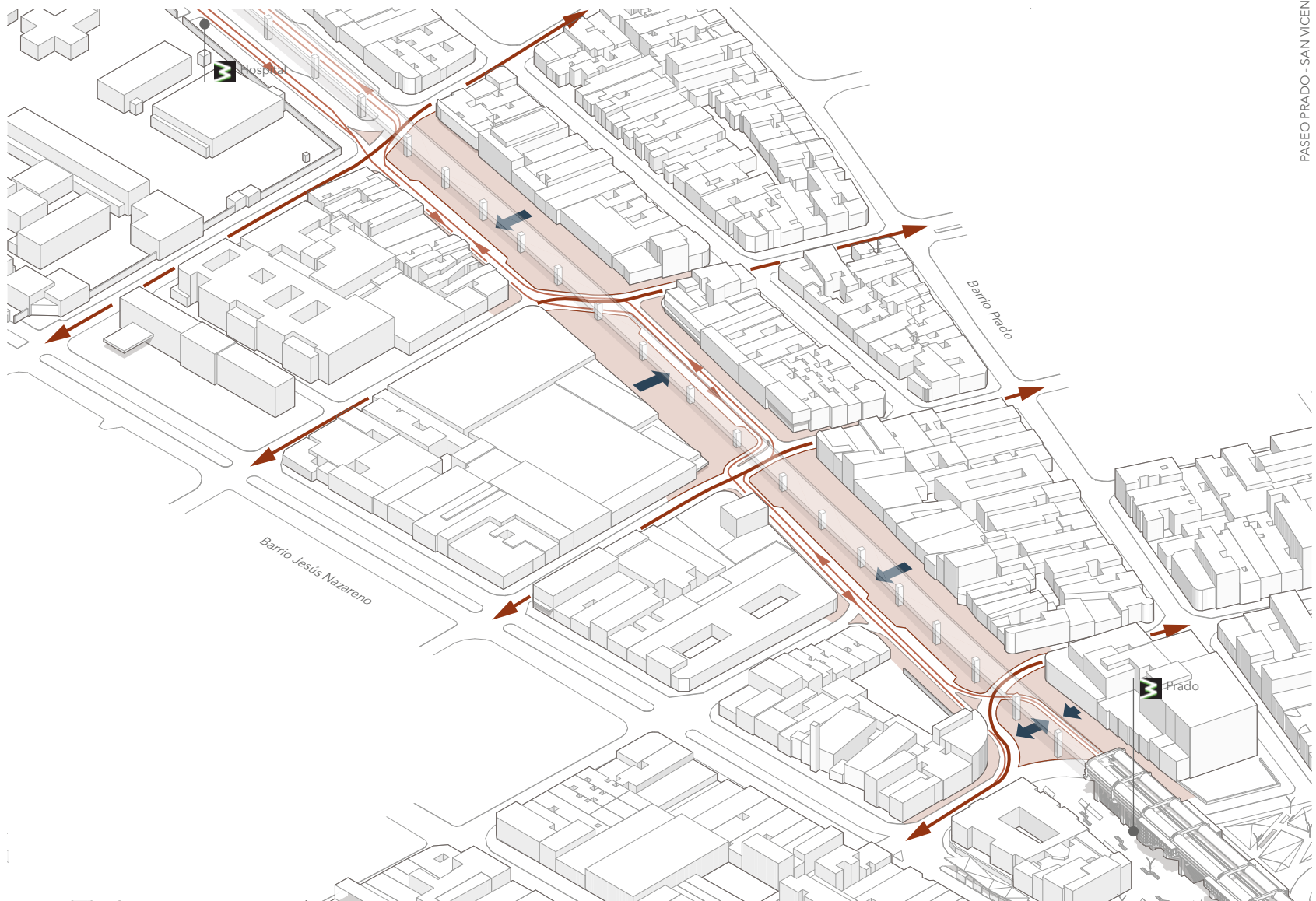
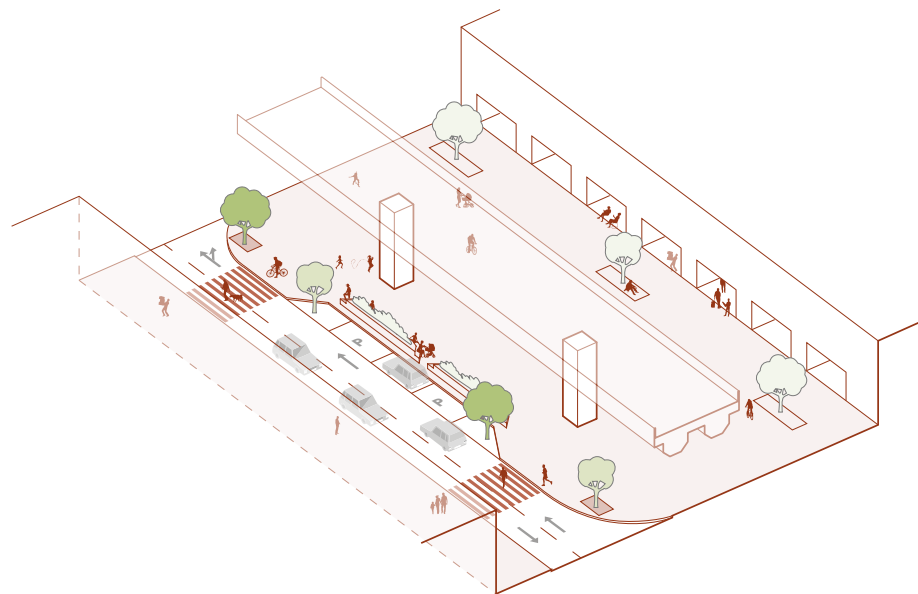


Abb. 121 „Paseo Prado - San Vicente“ - Entwurfsschritt 1: Verschränkung der Manzanas, Änderung der Hauptverkehrsrichtung

## 2. DER „PASEO“

Der somit entstandene Freiraum, der gleichzeitig von Fußgängern und Fahrradfahrern benutzt werden darf und in diesem Sinne als autofreie Begegnungszone gilt, wird an strategischen Punkten an das städtische Umfeld angebunden. Dadurch entsteht ein durchgehender Verbindungsweg zwischen den beiden angrenzenden Metro-Stationen, der nicht nur Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bzw. das Fahrrad gibt, sondern auch zur Wahl des neuen, alternativ zur Verfügung stehenden Fußweges animiert. Zusätzlich werden die beiden Metro-Stationen für die in den angrenzenden Barrios liegenden Gebäude und deren NutzerInnen leichter erreichbar. Gleichzeitig führt die verbesserte Zugänglichkeit dieser Stadträume zur Aufwertung der angeschlossenen Erdgeschosszonen: Es entstehen neue Nutzungsmöglichkeiten im Spannungsfeld der bebauten Umgebung und des neu geschaffenen „Paseos“.



### ANBINDUNGSELEMENT

Ein Schutzweg, der für Autofahrer durch hohe Bäume und die punktuelle Erweiterung des Bürgersteigniveaus in den Straßenraum erkenntlich gemacht wird, verbindet die gegenüberliegenden Freiflächen. Durch die Verschwenkung der *Carrera Bolívar*, der damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduktion und die an den Kreuzungen notwendigen Verkehrsregelungsanlagen werden diese Übergänge zu sicheren Straßen-Querungen.



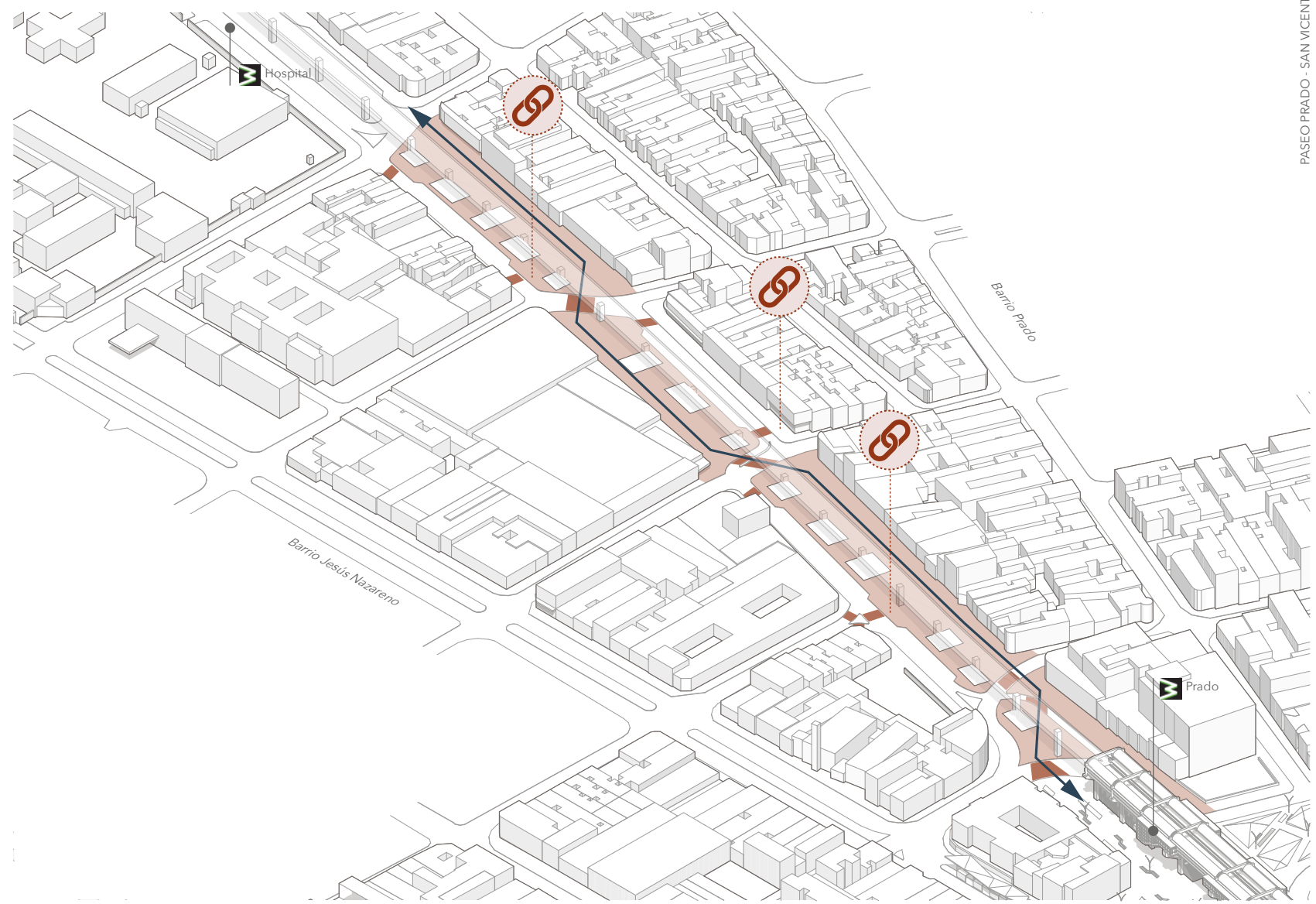
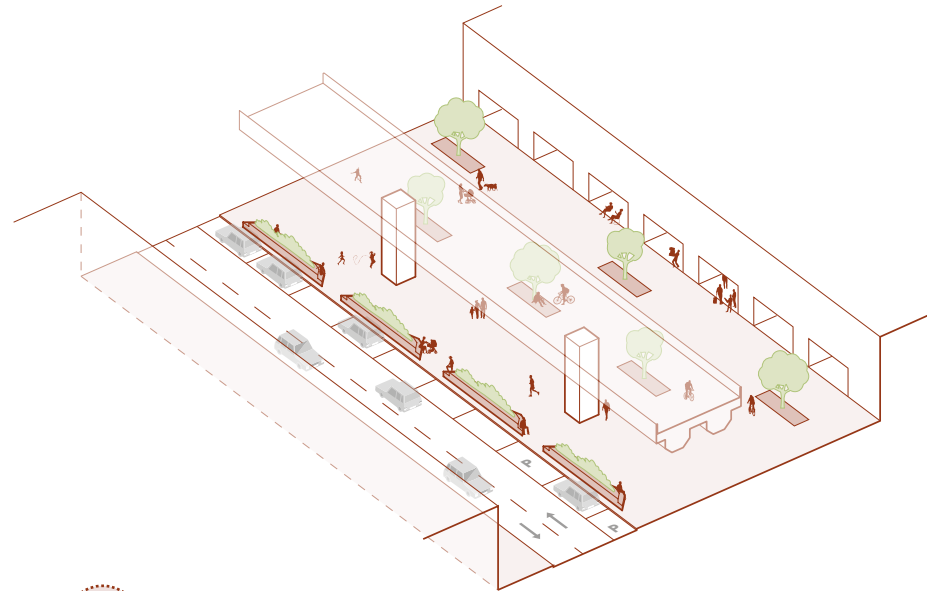


Abb. 122 „Paseo Prado - San Vicente“ - Entwurfsschritt 2: Erzeugen einer durchgehenden „Begegnungszone“, Anbinden an bestehende Strukturen

### 3. EINSETZEN UMGEBUNGSBEZOGENER INTERVENTIONEN

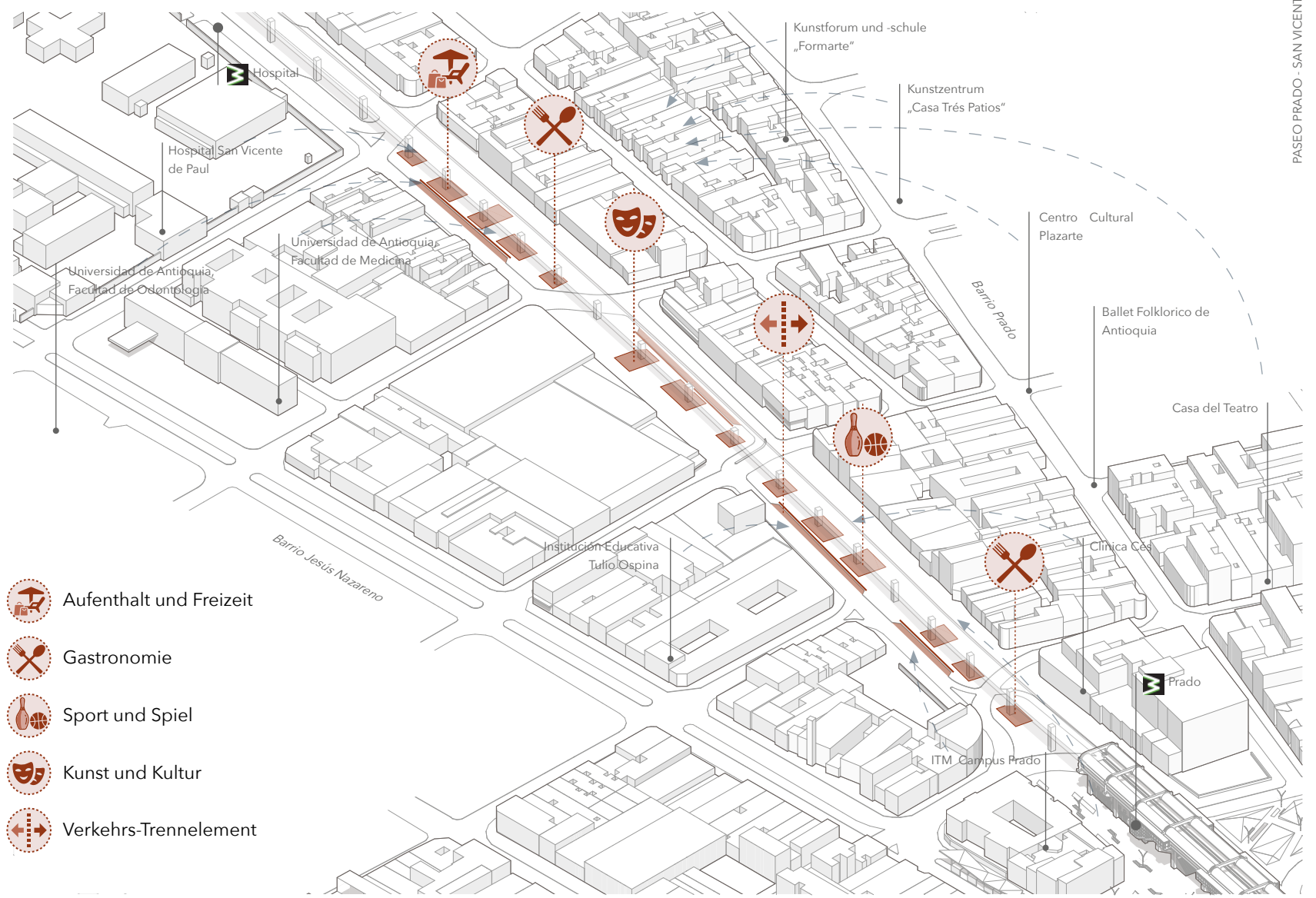
Um die neu entstandenen Räume für NutzerInnen und PassantInnen attraktiv zu gestalten, werden an den Stützen der Metro-Viadukte kontextbasierte, durch Bottom-Up Prozesse organisierte und gestaltete Nutzungsangebote eingesetzt. Aufgrund des knappen Raumangebotes sind diese kleinmaßstäblich ausgeführt und deshalb sehr flexibel, wodurch sie außerdem nach Bedarf nur temporär eingesetzt werden bzw. deren Standort ändern können. Die Interventionen werden im Entwurf in sechs unterschiedliche Kategorien unterteilt.

Auf den folgenden Seiten werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie sich diese vorgeschlagenen Interventionen räumlich und thematisch in den Stadtraum integrieren. Zusätzlich werden mögliche Partner für Planung, Realisierung, Betreuung und Instandhaltung angeführt.



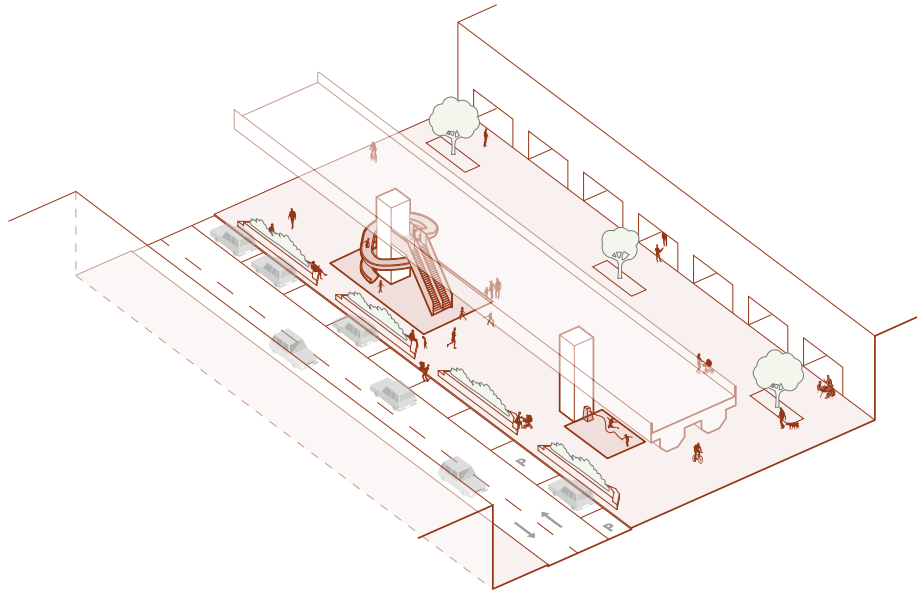
#### VERKEHRS-TRENNELEMENT / GRÜNRAUM

Um den Raum und deren NutzerInnen vom fließenden Verkehr zu schützen und somit für erhöhte Nutzungsqualität zu sorgen, wird der ruhende Verkehr auf die, der Begegnungszone zugewandten Straßenseite verlegt. Zusätzlich werden raumtrennende, aber dennoch an den jeweiligen „Anbindungsstellen“ passierbare, langgestreckte Sitzmöbel mit Grünelementen eingesetzt. Diese sind flexibel aufstellbar, sorgen für die notwendige Distanz zwischen fließendem Verkehr und Fußgänger und verhindern somit unerwünschte Zwischenfälle.



-  Aufenthalt und Freizeit
-  Gastronomie
-  Sport und Spiel
-  Kunst und Kultur
-  Verkehrs-Trennelement

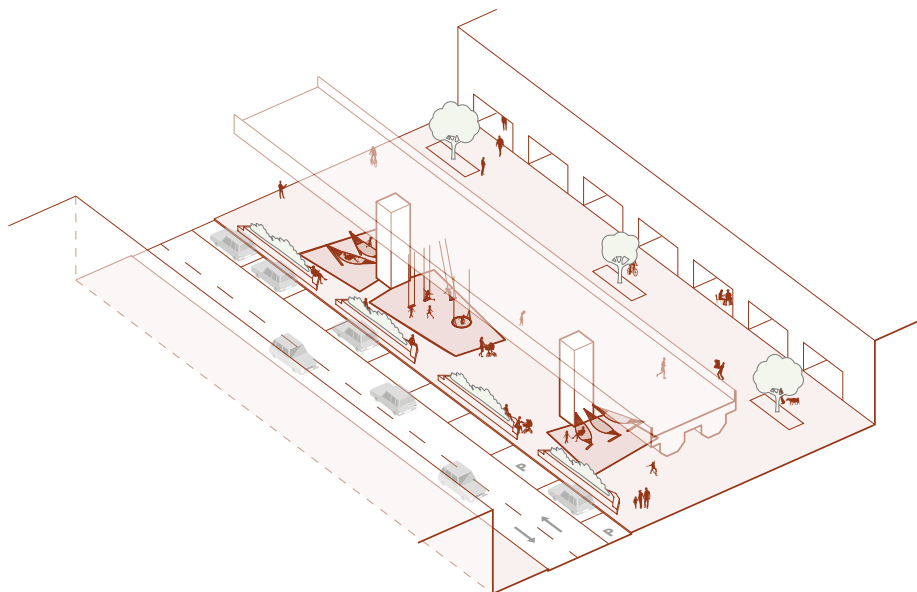
Abb. 123 „Paseo Prado - San Vicente“ - Entwurfsschritt 3: Einsetzen umgebungsbezogener Interventionen



## RUTSCHE UND JUMP-ROPE STATION

Jene Kinder, die in den angrenzenden Barrios wohnen bzw. dort Bildungseinrichtungen besuchen, bekommen durch „Aufenthalts- und Freizeiteinrichtungen“ neue Möglichkeiten für deren Freizeitgestaltung zur Verfügung gestellt. Eine an der Stütze der Metro-Viadukte angebrachte Rutsche bzw. Spielplätze mit Springschnur-Stationen bringen das Leben zurück in den öffentlichen Raum.

Mögliche Partner:



## SCHAUKEL UND HÄNGEMATTEN

Aufenthaltsmöglichkeiten für Nutzergruppen jeden Alters werden durch Hängematten und Schaukeln, bestehend aus einem Seilgeflecht und ebenfalls die bauliche Struktur der Metro nutzend, geschaffen. Die Schaukeln werden an der Unterseite des Viaduktes montiert und von dort abgehängt. BewohnerInnen, aber auch Arbeitende und Studierende aus dem umliegenden Gebiet können diese Einrichtungen zur Erholung nutzen.

Mögliche Partner:



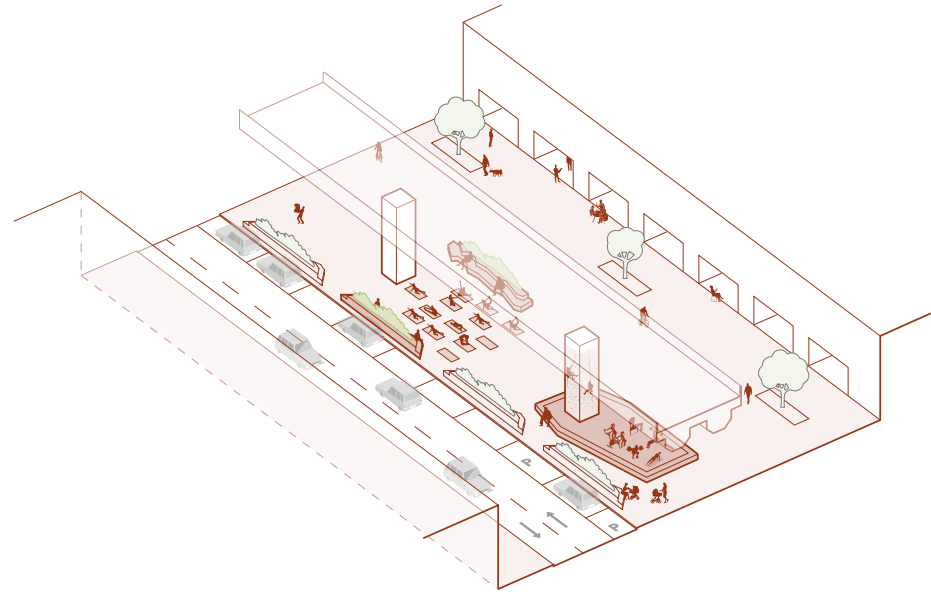




## YOGA- UND FITNESS-BEREICHE

Freiluft-Fitnessbereiche werden in Medellín vielerorts stark frequentiert. Die Metro-Viadukte werden als Dach genutzt, um darunter sportlichen Aktivitäten nachgehen zu können. Eine Kletterwand an der Stahlbetonstütze sorgt für willkommene Abwechslung. Jene durch Grünraumelemente abgetrennte Bereiche können für Gymnastik und Yoga verwendet werden.

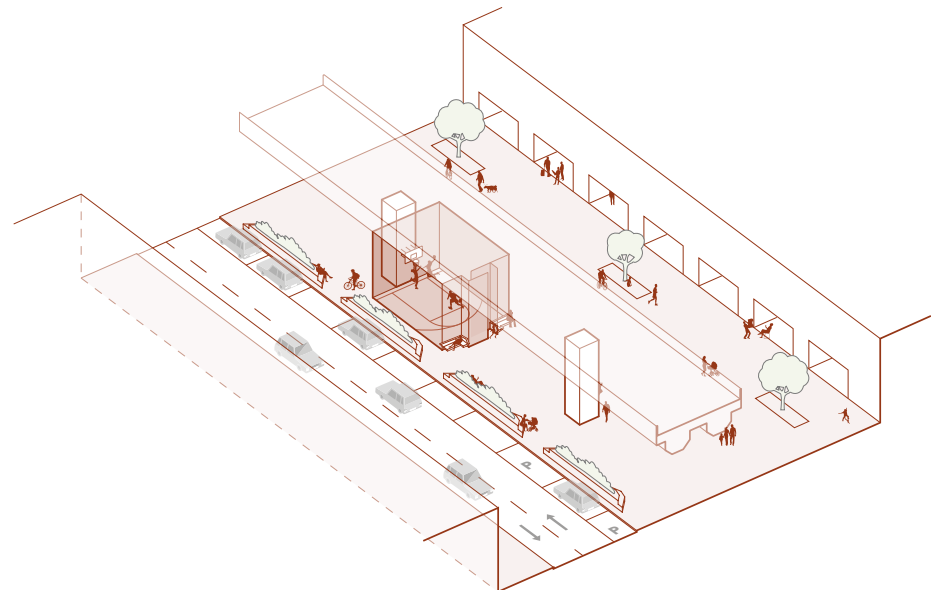
Mögliche Partner:

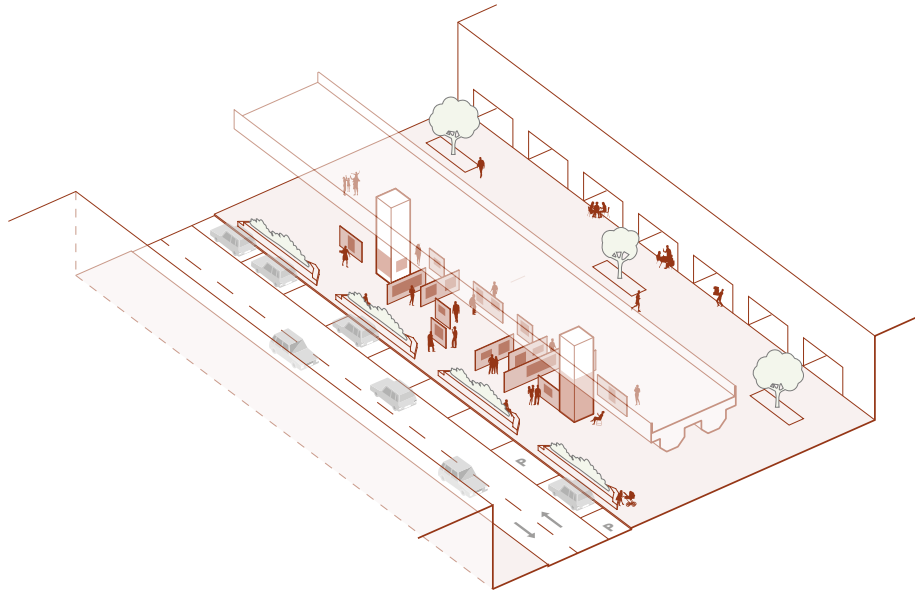


## BASKETBALL-COURT

Eine weitere Möglichkeit für sportliche Betätigung wird durch Installation eines Basketball-Courts zur Verfügung gestellt. Durch eine bis an die Unterkante der Metro-Trasse reichende Umzäunung wird dieser vom Umraum abgetrennt und bietet somit ausreichenden Schutz für PassantInnen, aber auch für NutzerInnen des Basketball-Feldes.

Mögliche Partner:





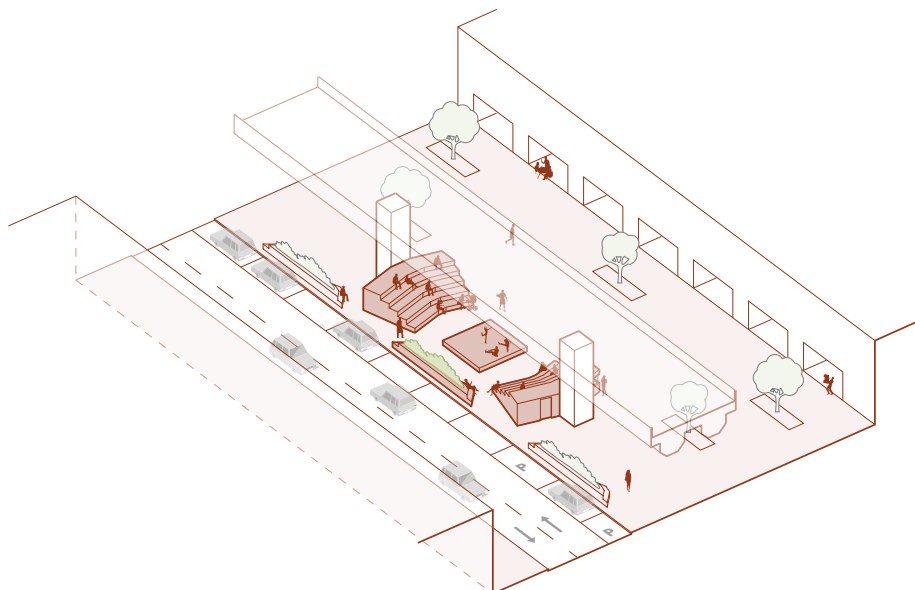
## AUSSTELLUNGSFLÄCHEN

Kunst- und Kultureinrichtungen aus der Umgebung können mittels flexibel aufstellbarer Plakatwände oder Anbringen des Exponats an den Stützen der Metro-Viadukte öffentliche Ausstellungen organisieren. Durch eine offene Anordnung der Plakatwände integriert sich die Ausstellung in den öffentlichen Raum und ist für alle PassantInnen frei zugänglich.

Mögliche Partner:

**FORMARTE**

Corporación  
**Centro Plazarte**  
Arte Publicitario Desarrollo  
NIT 700448779-5



## BÜHNE UND TRIBÜNE MIT KIOSK

Um die Nutzung des „Paseo Prado - San Vicente“ zu unterschiedlichen Tageszeiten zu gewährleisten, können mit dem Bühnenmodul auch abends Musik- und Theaterveranstaltungen abgehalten werden. Ein in die Tribüne integrierter Kiosk versorgt die BesucherInnen und generiert für den Veranstalter zusätzliche Einnahmen.

Mögliche Partner:

Ballet  
Folklorico  
De Antioquia  
COLOMBIA

**CASA DEL TEATRO DE MEDELLÍN - 30 AÑOS**



## GASTRONOMIE UND GASTGARTEN

Um die Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude zu erweitern, können Restaurantbesitzer in bestimmten Bereichen an die Stützen der Metro-Viadukte angebundene Kioske mieten. In diesen können zusätzliche Bars oder eigenständige gastronomische Einrichtungen eingerichtet werden. Durch Grünelemente abgetrennte Freibereiche werden als Gastgarten den Bars und Restaurants vorgeschaltet.

Mögliche Partner:

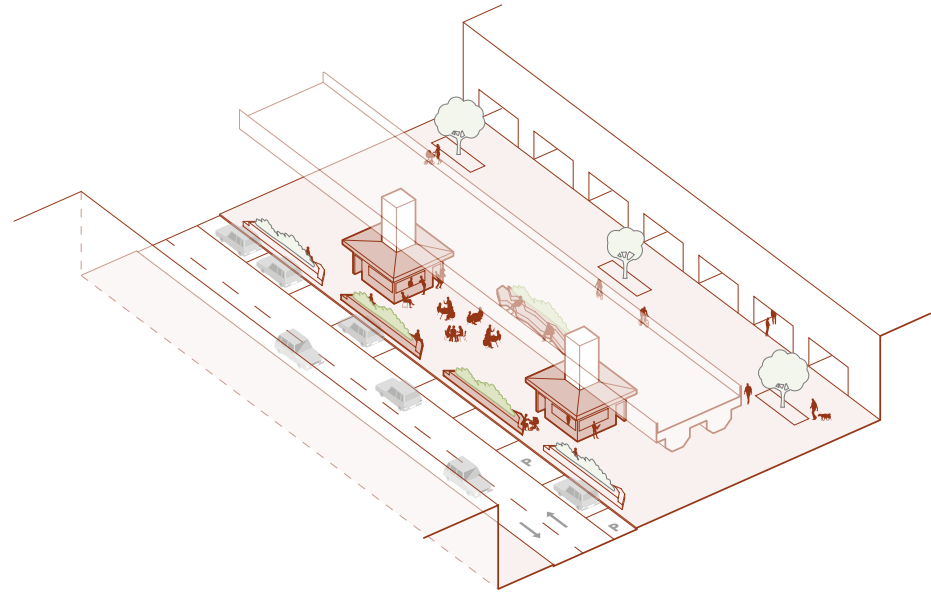








Abb. 124 „Paseo Prado - San Vicente“ -  
Verkehrs-Trennelement mit Schaukel,  
Schaubild

Abb. 125 „Paseo Prado - San Vicente“ - Basketball-Court, Schaubild







## ERZIELTE VERBESSERUNGEN

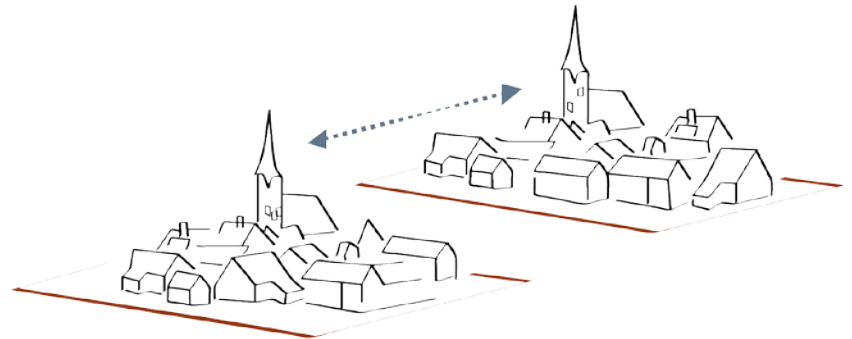
### ATTRAKTOR FÜR NEUE BESUCHERINNEN

Als neu geschaffener, öffentlicher Freiraum direkt im Einzugsfeld zweier Metro-Stationen mit einem vielfältigen Angebot an Nutzungsmöglichkeiten schafft die Begegnungszone des „Paseo Prado - San Vicente“ einen neuen Anziehungspunkt für die im erweiterten Umfeld wohnende und arbeitende Bevölkerung.



### VERSTÄRKTE BEZÜGE ANGRENZENDER BARRIOS

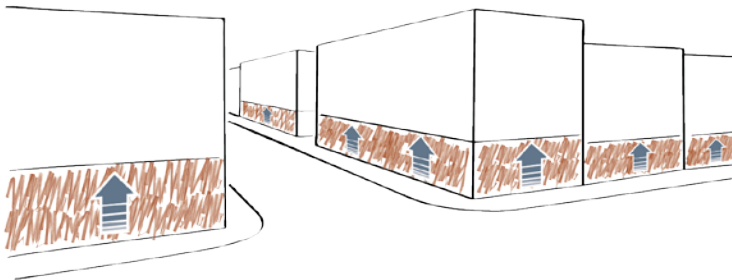
Die Aufwertung der *Carrera Bolívar* von der reinen Verkehrsachse zu einem nutzbaren Stadtraum und die in Bezug stehenden öffentlichen Räume auf beiden Seiten der Metro-Viadukte verstärken den räumlichen Bezug der beiden Barrios *Prado* und *Jesús Nazareno*.





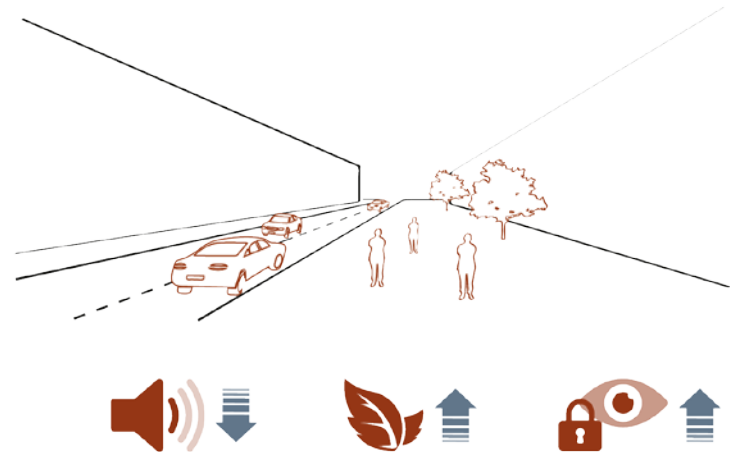
## AUFWERTUNG DER ERDGESCHOSSZONEN

Die an die *Carrera Bolívar* angrenzenden Erdgeschosszonen werden durch den angeschlossenen Freiraum des „Paseo Prado - San Vicente“ wieder stärker frequentiert. Eine (Wieder-)belebung dieser Geschäftsflächen und die damit einhergehende Belebung des öffentlichen Raumes ist die Folge.



## VERKEHRSBERUHIGUNG & QUALITÄTSSTEIGERUNG

Die Verkehrsberuhigung bringt eine Reihe von Qualitätssteigerungen mit sich. Die Umgebungslautstärke wird um ein Vielfaches reduziert und die Luftqualität deutlich verbessert. Durch die Neustrukturierung wird die Übersichtlichkeit und die allgemeine Sicherheit stark erhöht.

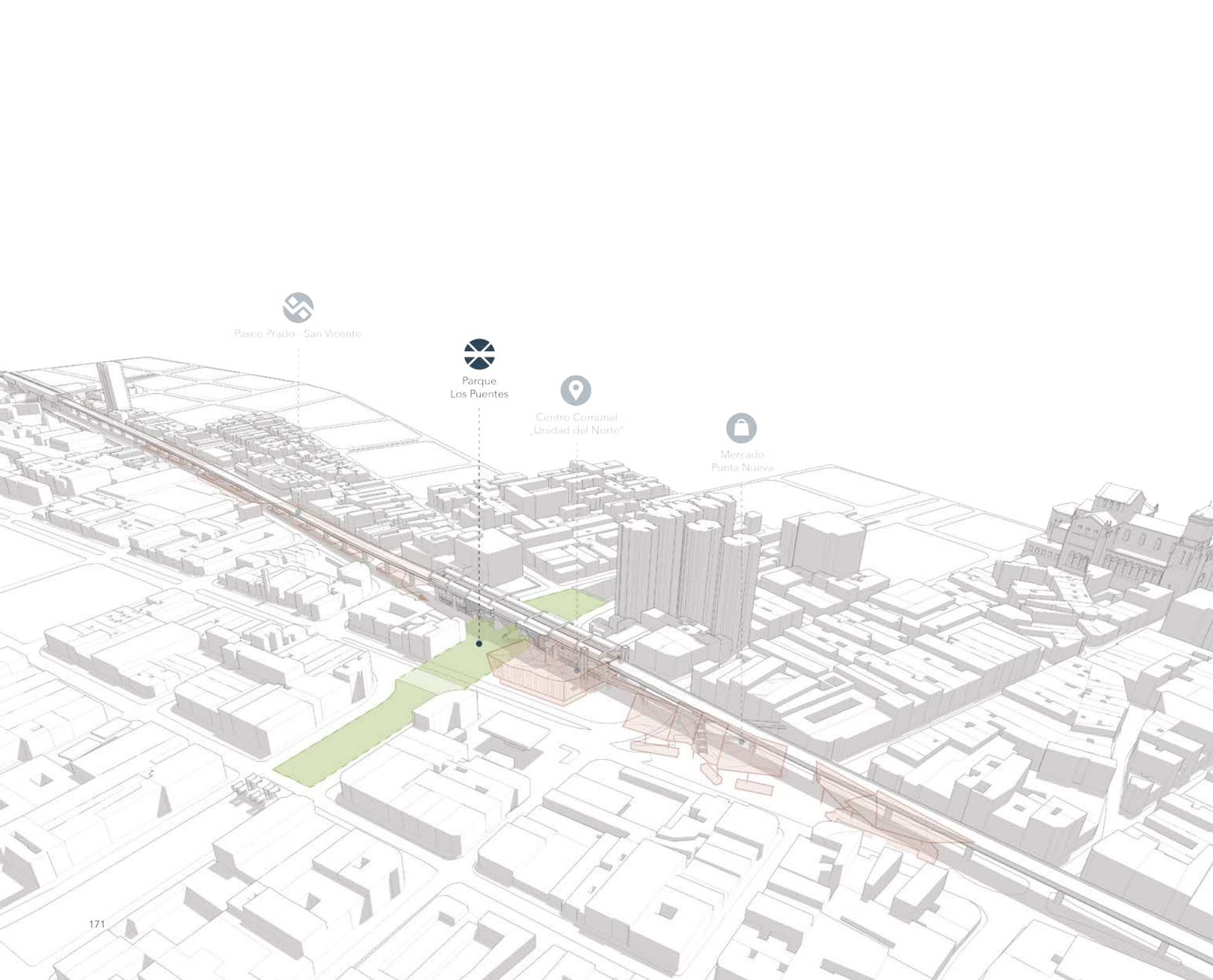






## PARQUE LOS PUENTES

Der Park „Los Puentes“, die „grüne Lunge“ im Umfeld der Metro-Station *Prado* schafft einen neuen Treffpunkt im Kern des Interventionsgebiets. Die Öffnung der Überplattung der *Avenida Oriental*, die Reduktion der Metro-Station auf ihre tragende Struktur, aber auch die Neuorganisation vorhandener, den Stadtraum strukturierender Elemente schaffen einen neuen Knotenpunkt, der die heute kaum zueinander in Bezug stehenden Barrios *Jesús Nazareno*, *Prado*, *Estacion Villa* und *Villa Nueva* wieder neu verknüpft. Durch ein diverses Angebot an Aktivitäten, Grünbereichen mit Ruhezonen und Urban-Farming-Möglichkeiten für AnrainerInnen wird der „Parque Los Puentes“ zu einem interaktiven Stadtraum.



Paseo Prado - San Vicente

Parque Los Puentes

Centro Comunal "Unidad del Norte"

Mercado Punta Nueva





Abb. 126 Überplattung Avenida Oriental, seit 2014 umzäunt und unnutzbar [Google Maps, 2018]



Abb. 127 Leerstehende Verkaufsflächen im „Centro Comercial Los Puentes Plataforma C“





Abb. 128 Metro Station „Prado“ als städtebauliche Barriere, Abschottung des „Centro Comercial Los Puentes Plataforma C“ [Google Maps, 2018]

## ENTWURFSSCHRITTE

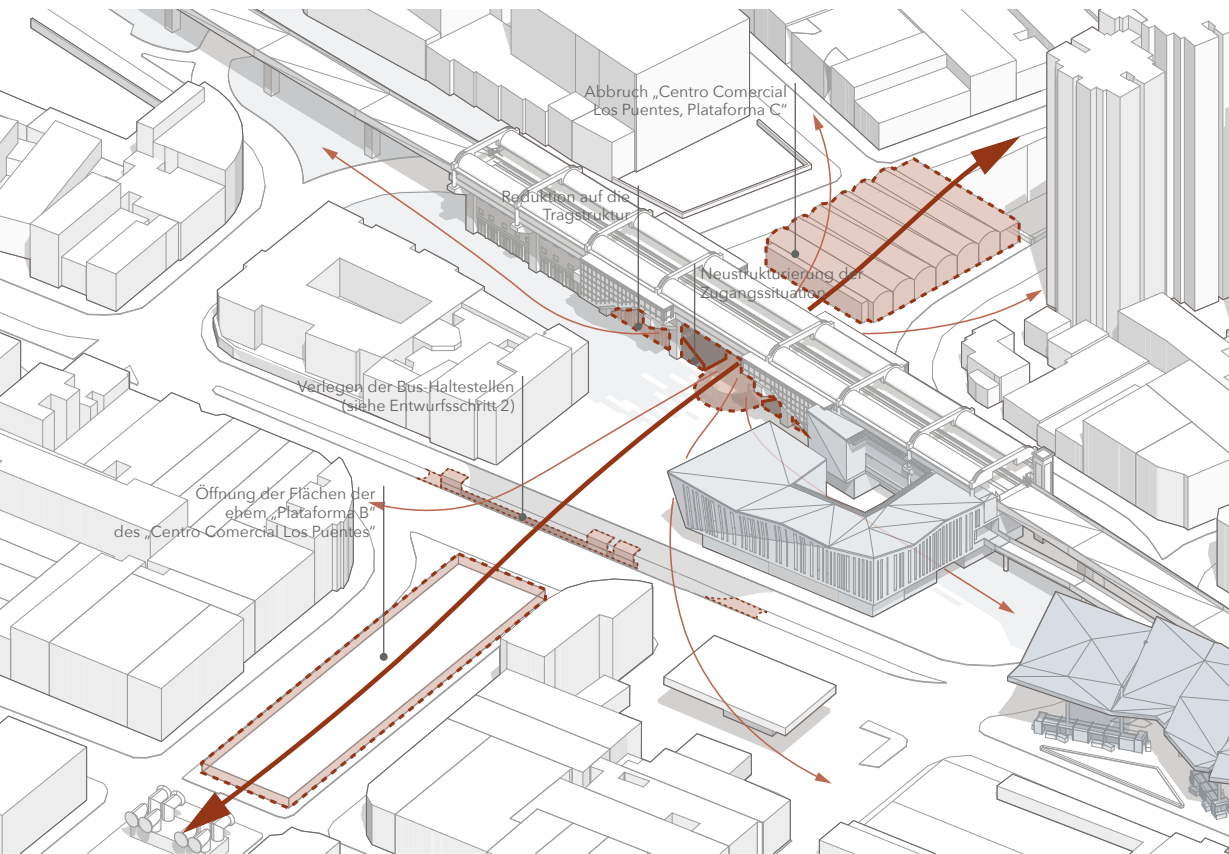


Abb. 129 „Parque Los Puentes“ - Entwurfsschritt 1: Aufbrechen vorhandener städtebaulicher Barrieren

### 1. AUFBRECHEN DER BARRIEREN

Um den verbindenden Charakter der Überplattung der *Avenida Oriental* wieder in den Vordergrund zu stellen, wird der öffentliche Raum im Umfeld der Metro-Station *Prado* neu strukturiert. Die momentan eingezäunten Flächen, die noch heute an die „Plataforma B“ des „Centro Comercial Los Puentes“ erinnern, werden geöffnet und für BesucherInnen zugänglich gemacht. Die Bushaltestellen am Vorplatz der Metro werden verlegt, um den Bewegungsfluss zu gewährleisten und eine Verbindung zu den neu geöffneten Flächen herzustellen. Zusätzlich wird die Metro-Station *Prado* auf ihre Tragstruktur reduziert und der Zugangsbereich offener gestaltet. Durch den Abbruch der großteils leerstehenden „Plataforma C“ des „Centro Comercial Los Puentes“ wird der durchgehende, offene Platzcharakter vervollständigt und der Bezug der vier angrenzenden Barrios zueinander wiederhergestellt.





## 2. ÖFFENTLICHER VERKEHRSKNOTEN

Um einen Anreiz zu schaffen, auf die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, werden diese in den Park bzw. dessen Umfeld integriert. Die Einbindung des existierenden Radweges der *Avenida Carabobo* in den „Parque Los Puentes“ und die Errichtung einer Leihrad-Station für „EnCicla“-Fahrräder ermöglicht einen einfachen Umstieg von der Metro auf das Fahrrad. Zusätzlich fungiert der Radweg als Zubringer zum neuen „Centro Comunal Unidad del Norte“, zum „Paseo Prado - San Vicente“ und zum „Mercado Punta Nueva“. Die bereits in Entwurfsschritt 1 erwähnten Busstationen werden zu den Seiten des Parks verlegt und funktionsgetrennt: die Busse der „integrierten Buslinien“ bzw. jene der „Collectivos“ halten am nördlichen Ende, während Busse der „Metroplús Linie 2“ am südlichen Ende des Parkes hält.

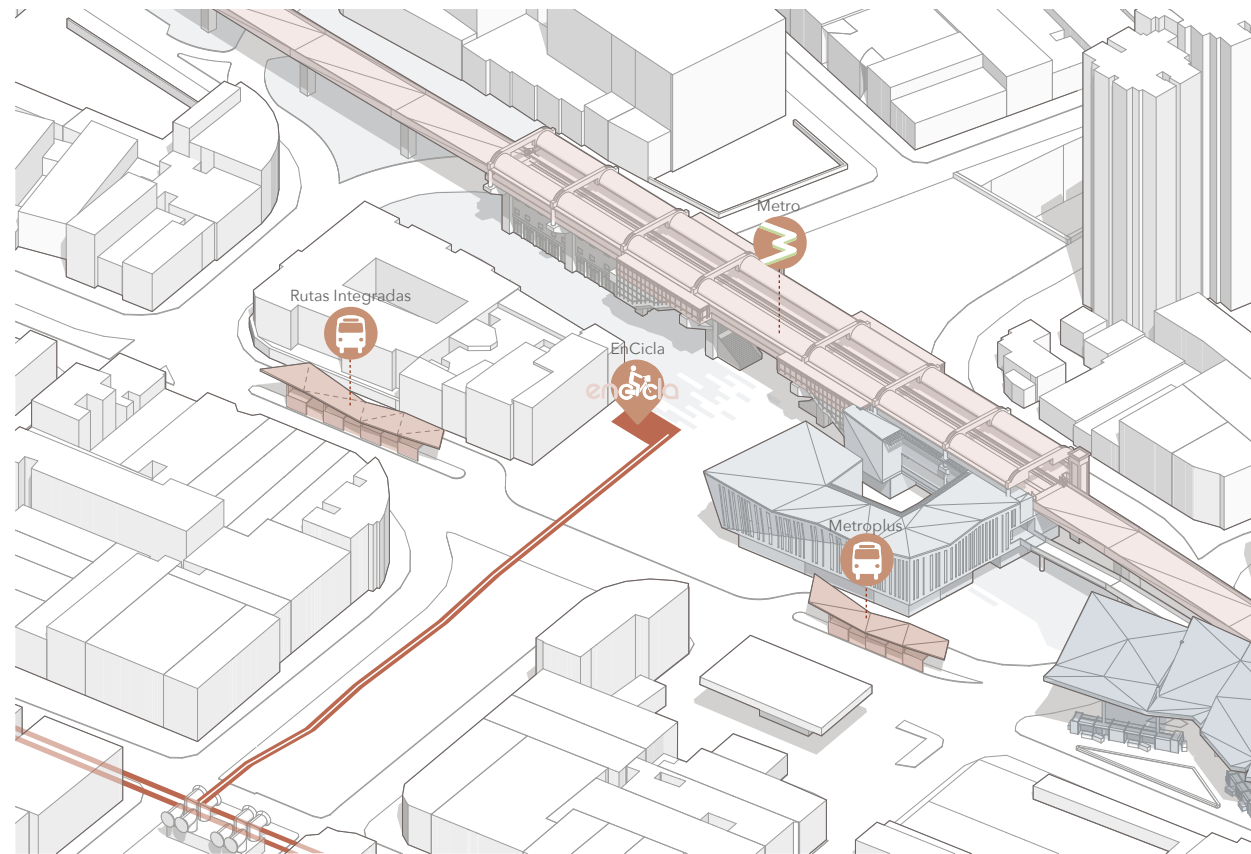


Abb. 130 „Parque Los Puentes“ - Entwurfsschritt 2: Errichten eines öffentlichen Verkehrsknotenpunktes

### **3. GESCHÜTZTER FREIRAUM**

Durch das gezielte Einsetzen von Grünflächen bzw. Baumscheiben am äußeren Rand der erzeugten Freiflächen wird in deren Zwischenraum ein geschützter Freiraum aufgespannt. Die Grünflächen sorgen zum einen für eine erhöhte Aufenthaltsqualität und verbesserte klimatische Bedingungen, zum anderen wird der fließende Verkehr vom Freiraum abgetrennt. Durch die direkte Anbindung an die Begegnungszone des „Paseo Prado - San Vicente“ dient der Park als Verbindungsglied zwischen bestehendem Stadtraum und den drei weiteren, neu geschaffenen Projekten.

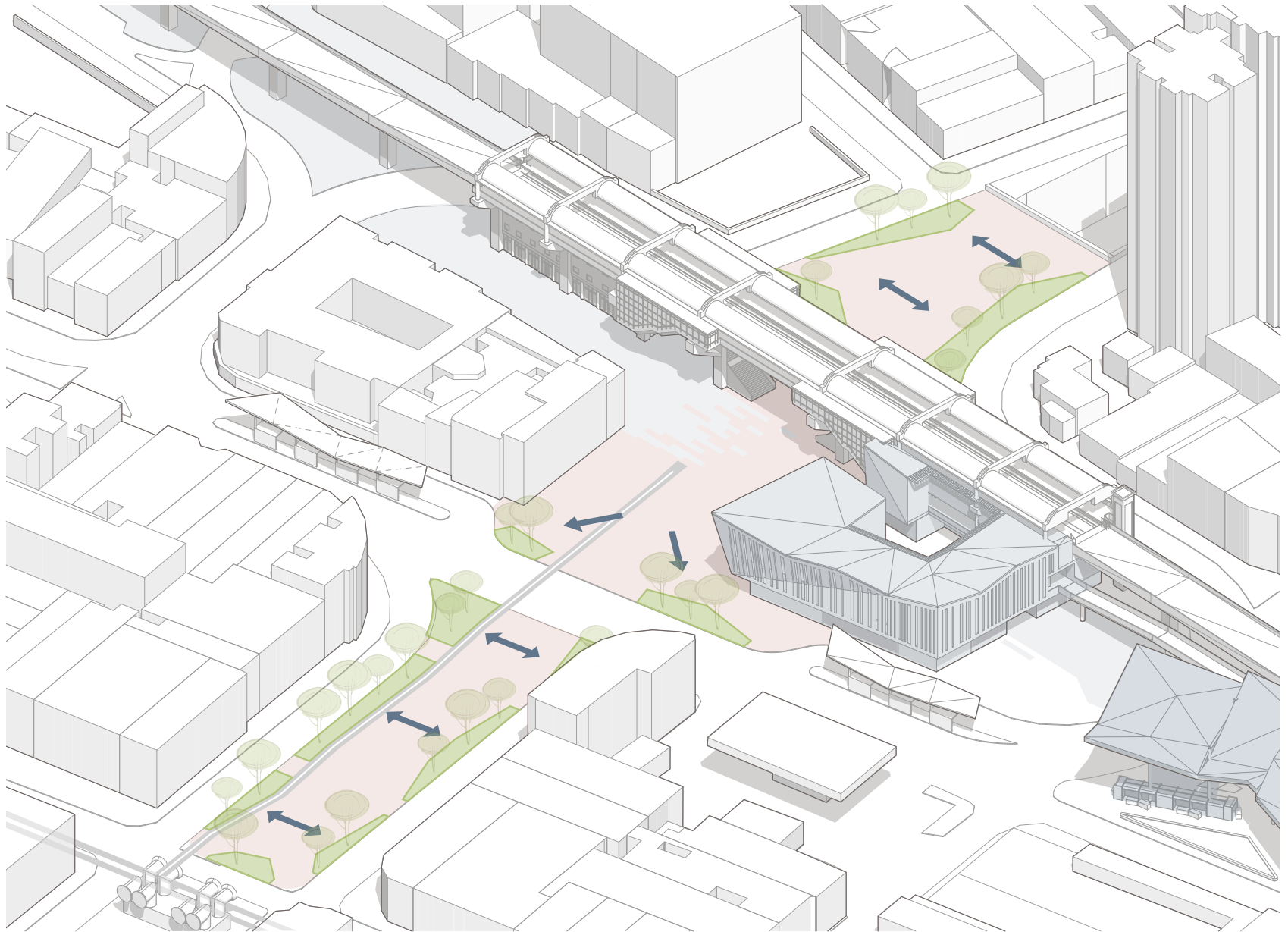


Abb. 131 „Parque Los Puentes” - Entwurfsschritt 2: Aufspannen eines geschützten Freiraumes



#### „Jardín Ecologico“ - Urban Gardening & Gastronomie

Den Bewohnern der angrenzenden Barrios werden Flächen zum Anbau frischer Lebensmittel zur Verfügung gestellt. Außerdem gibt es die Möglichkeit, diese in einem der Marktstände zu verarbeiten und den PassantInnen anzubieten.



#### „Gran Plaza“ - Treffpunkt, Infopoint und Gastronomie

Der neue gestaltete Vorplatz der Metro-Station *Prado* wird mit Markt- und Gastronomieständen ausgestattet. Eine „City-Info“ hilft den BesucherInnen, sich in der Umgebung zurecht zu finden.



#### Skatepark

Ein Skatepark sorgt für die Zielgruppe der jugendlichen Bevölkerung für neue Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Im Inneren des Parkes ist dieser geschützt vor dem fließenden Verkehr.



#### Ruhezone

Die introvertierte Grünzone schafft einen Ruhepol inmitten des Stadtzentrums. Ausgestattet mit Sitzgelegenheiten und einem großen Schachfeld bietet diese für die NutzerInnen einen Rückzugsort.



#### Spielplatz

Dieser, auf einem kleinen Hügel situierte Platz bietet dem jüngsten Teil der Bevölkerung eine Vielzahl an Spielmöglichkeiten. Die Topografie erzeugt eine Übersichtlichkeit, die den Eltern ein entspanntes Beobachten ihrer Kinder erlaubt.

## 4. PROGRAMMIERUNG DES RAUMES

Dieser Freiraum wird in Entwurfsschritt 4 mittels gezielter Programmierung belebt. Im westlichen Teil des „Parque Los Puentes“ finden sich Spiel- und Sportmöglichkeiten und eine im Inneren des Parkes gelegene Ruhezone für AnrainerInnen und BesucherInnen. Der „Gran Plaza“ im Zentrum dient sowohl als Zugang zur Metro-Station *Prado*, als auch als Verteiler, Treffpunkt und Aufenthaltsort. Durch die freie Gestaltung dieses Bereiches wird außerdem der Zugang zum „Centro Comunal Unidad del Norte“ bzw. dem „Paseo Prado - San Vicente“ gewährt.



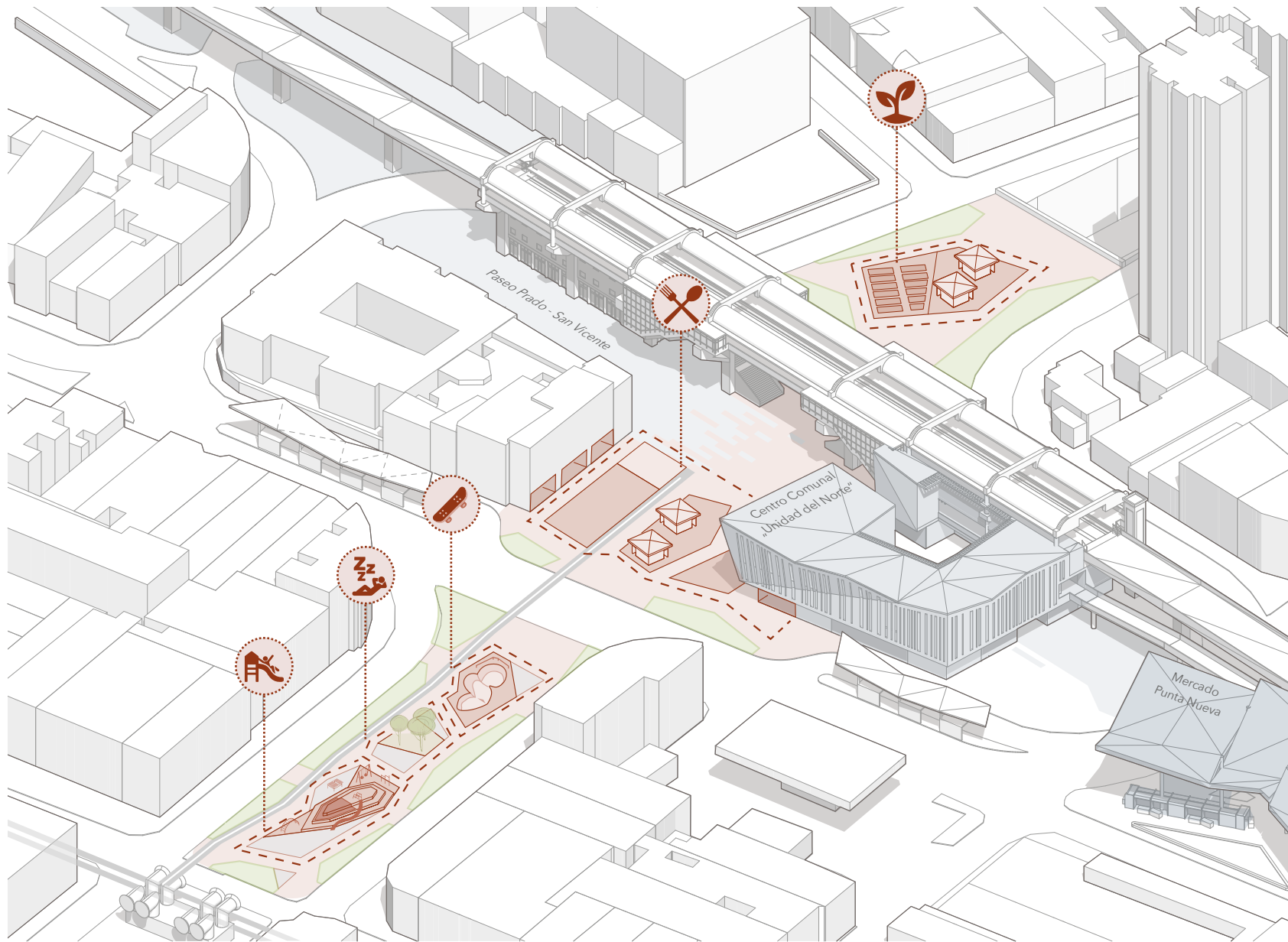
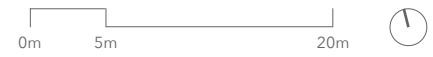


Abb. 132 „Parque Los Puentes” - Entwurfsschritt 4: Funktionelle Programmierung des Raumes



Abb. 133 „Parque Los Puentes“ - Grundriss | M 1:500





„Gran Plaza“

Treffpunkt, Infopoint und Gastronomie

„Jardín Ecologico“

Urban Gardening & Gastronomie



1 - Gastronomie- und Verkaufskiosk  
2 - Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöbel

3 - Spielplatz auf Hügel  
4 - Schachfeld

5 - Skatepark  
6 - Ticketverkauf Metro

7 - Urban Gardening  
Erdgeschossaktivität

## ERZIELTE VERBESSERUNGEN

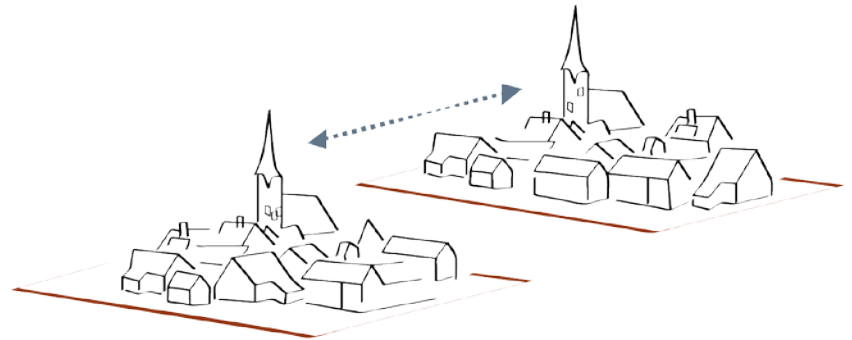
### ATTRAKTOR FÜR NEUE BESUCHERINNEN

Als neu geschaffener, öffentlicher Freiraum direkt im Einzugsfeld einer Metro-Station mit einem diversen Angebot an Nutzungsmöglichkeiten schafft der „Parque Los Puentes“ einen neuen Anziehungspunkt für die gesamte Bevölkerung Medellíns.



### VERSTÄRKTE BEZÜGE ANGRENZENDER BARRIOS

Durch das Aufbrechen städtebaulicher Barrieren und der Neustrukturierung bereits vorhandener Verbindungswege wird der räumliche Bezug zwischen den angrenzenden Barrios gestärkt und die Erreichbarkeit im Umfeld deutlich erleichtert.





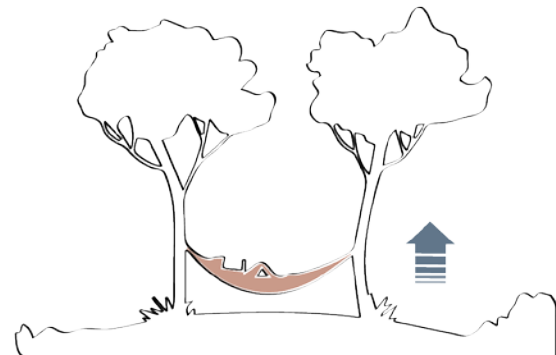
## NEUE ÖFFENTLICHE (GRÜN-)RÄUME

Durch den „Parque Los Puentes“ entsteht für das nähere Umfeld ein wertvoller, öffentlicher Grünraum. Dadurch wird dem enormen Defizit an öffentlichen Räumen (Comuna 10, *La Candelaria* mit nur 3,4 m<sup>2</sup> pro Einwohner) entgegengewirkt.



## ERHÖHUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

Das vielfältig nutzbare Angebot, die erhöhte Übersichtlichkeit, die einfachere Erreichbarkeit, die neuen Sitzgelegenheiten und das Vorhandensein grüner Flächen erhöhen die Aufenthaltsqualität vor Ort um ein Vielfaches.

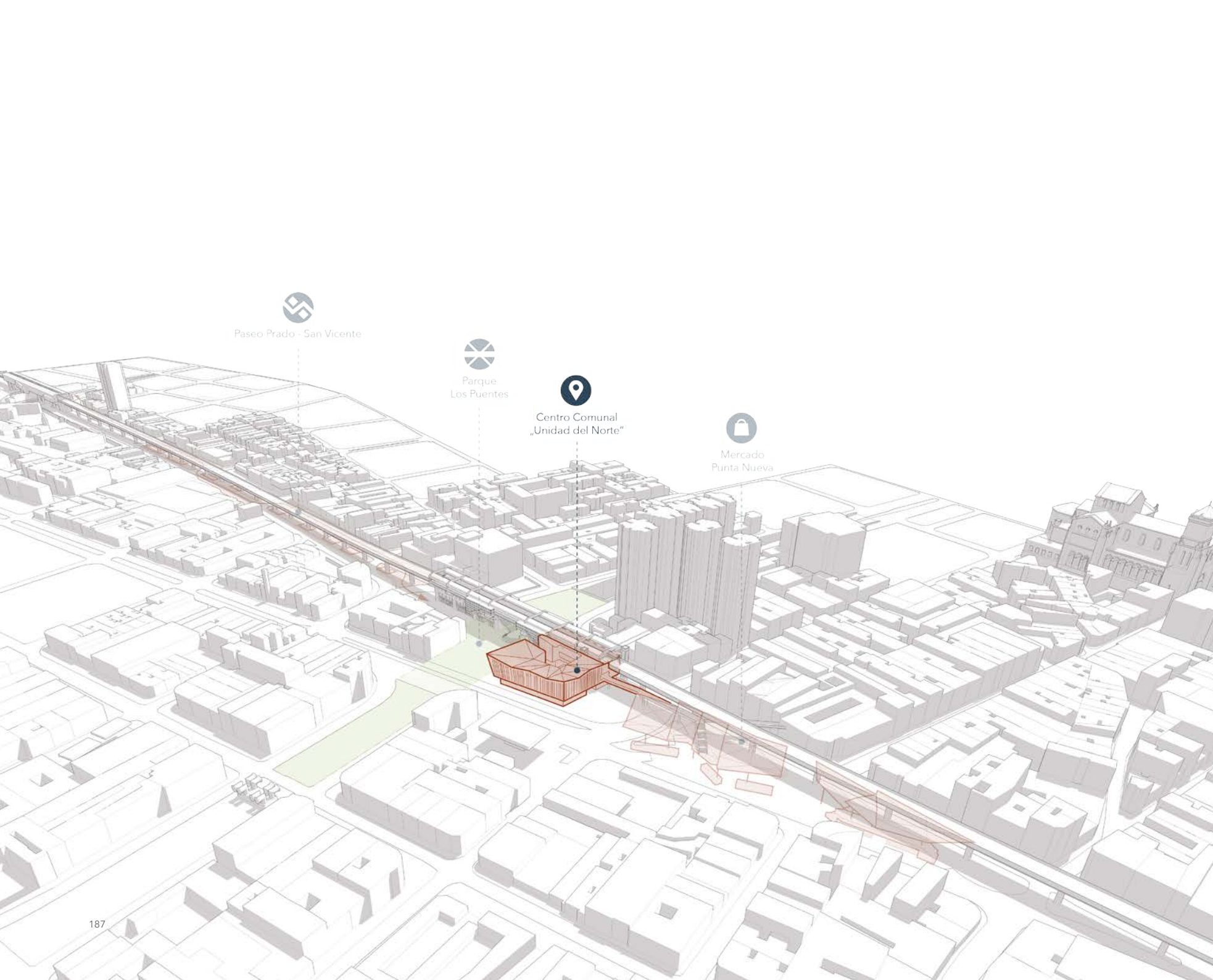






## CENTRO COMUNAL „UNIDAD DEL NORTE“

Das neue Nachbarschaftszentrum („Centro Comunal“) nördlich des Stadtkerns hegt den Anspruch, die im Projekt „Parque Los Puentes“ erzeugte räumliche Verbindung der vier Barrios durch eine starke soziale Beziehung und Interaktion zu festigen. Direkt am Park gliedert sich das neue Gemeindezentrum „Unidad del Norte“ („Vereinigung des Nordens“) mittels moderner, ikonischer Architektursprache der Metro-Station *Prado* an und agiert als Knotenpunkt zwischen den neu geschaffenen Projekten. Die vielfältige funktionale Programmierung der Räume zielt auf soziale Inklusion und die Schaffung einer neuen Identität bzw. die Stärkung vorhandener Gemeinschaften ab.



  
Paseo Prado - San Vicente

  
Parque  
Los Puentes

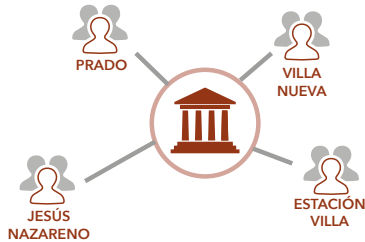
  
Centro Comunal  
"Unidad del Norte"

  
Mercado  
Punta Nueva





### CENTRO COMUNAL „UNIDAD DEL NORTE“



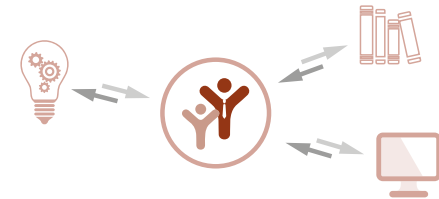
#### VEREINIGTE, ZENTRALE NACHBARSCHAFTSVERTRETUNG

Ziel ist es, im Bereich der Überplattung der *Avenida Oriental* nicht nur die stadträumlichen Bezüge zwischen den angrenzenden Stadtvierteln zu stärken, sondern auch soziokulturelle Verbindungen zu forcieren. Die existierenden Kommunalvertretungen (*Juntas de Acciones Comunes*, kurz: JAC) der vier Barrios werden im „Centro Comunal Unidad del Norte“ vereint, um bei zukünftigen, den Stadtteil betreffenden Planungs- und Entscheidungsprozessen zu mehr Interaktion und Bürgerbeteiligung anzuregen.



#### „CREATIVITY & RECYCLING HUB“ KREATIVWERKSTÄTTEN

Menschen, die ökonomisch vom Verkauf recycelter Altware leben, finden im „Centro Comunal Unidad del Norte“ jene Infrastruktur, die sie benötigen, um die Wiederverwertungsprozesse dieser Güter effizienter gestalten zu können. Dadurch wird deren Produktivität gesteigert und die wirtschaftliche Lebensgrundlage sozial schwächerer Gesellschaftsgruppen verbessert. Zusätzlich entsteht die Möglichkeit, in sogenannten „Showrooms“ die eigene Kreativität abseits des „Mercado Punta Nuevas“ zur Schau zu stellen.



#### JUGENDZENTRUM

Um die ortsansässige Jugend in den gesellschaftlichen Entwicklungsprozess bestmöglich einzubinden, entsteht direkt am Brennpunkt der Jugendobdachlosigkeit Medellíns ein neues Jugendzentrum. Betreute Bildungs- und Freizeitnutzungen, aber auch Co-Working Spaces in den neu geschaffenen Kreativräumlichkeiten ermöglichen neue Perspektiven für den Wiedereinstieg in die Gesellschaft.

## ENTWURFSSCHRITTE

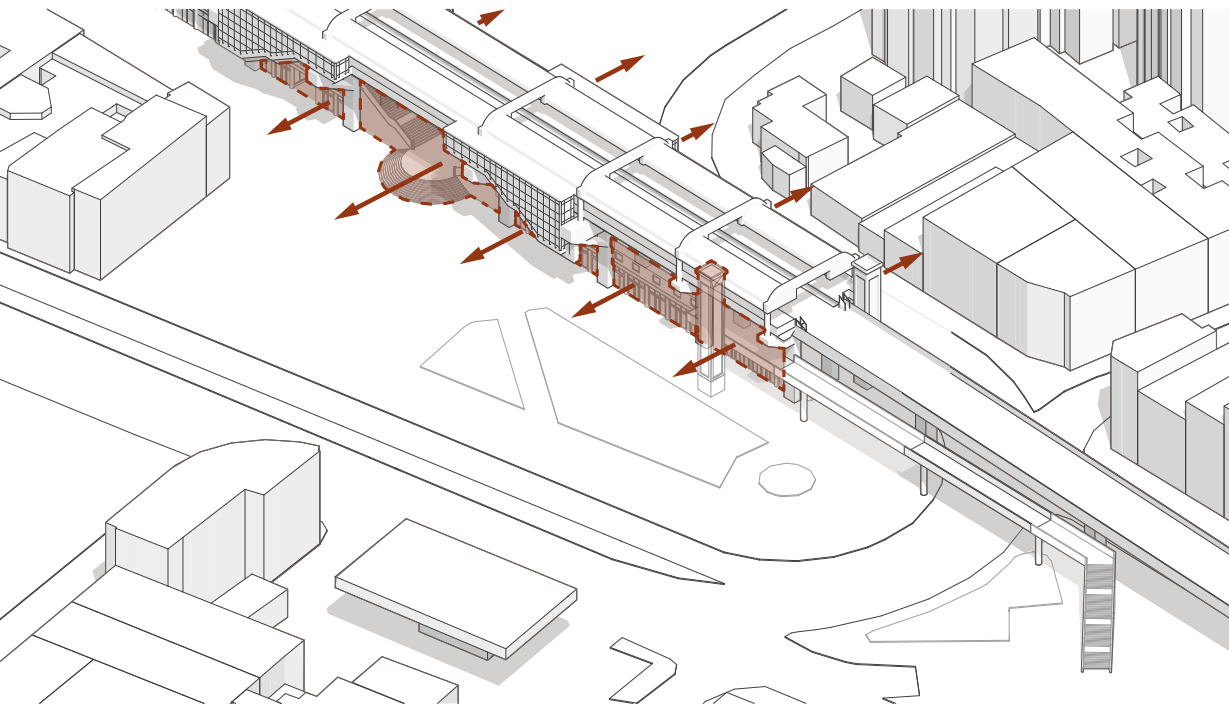


Abb. 134 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 1: Reduktion einzelner Teilbereiche der Metro-Station „Prado“ auf ihre Tragstruktur

### 1. AUFBRECHEN DER BARRIEREN

Im ersten Entwurfsschritt wird die Reduktion der Metro-Station *Prado* auf ihre Tragstruktur, wie sie im Projekt „Parque Los Puentes“ begonnen wird, fortgeführt. Die damit einhergehende Minderung der städtebaulichen Barrierewirkung und die Öffnung der Räume unterhalb der Station schafft Platz für die neue bauliche Struktur des Nachbarschaftszentrums. Zusätzlich können momentan existierende, ökonomisch nachteilig angeordnete Räumlichkeiten im Verbund der Metro-Station im entstehenden Gebäude neu organisiert werden.



## 2. ARCHITEKTONISCHE EINHEIT

Eine ikonographische Architektur verleiht dem Ort eine neue Identität. Die Integration in die bestehenden Tragstrukturen der Metro-Station erlaubt es, neue mit existierenden Funktionen zu verknüpfen. Die gefaltete, großflächige Dachform des „Mercado Punta Nueva“ findet hier seine Fortsetzung. Die durch schmale Schlitze perforierte, im Erscheinungsbild aber einheitlich und solide wirkende Fassade aus COR-TEN-Stahl verkörpert die erstarkte Identität des Stadtteils.

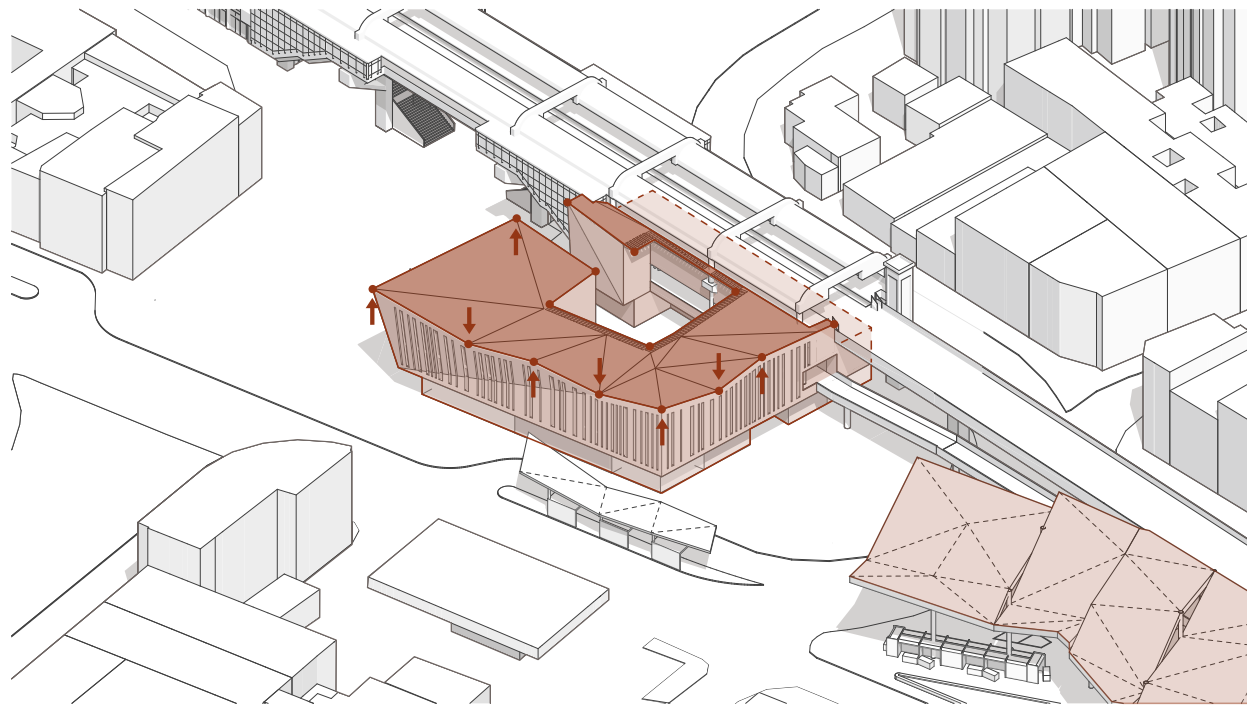
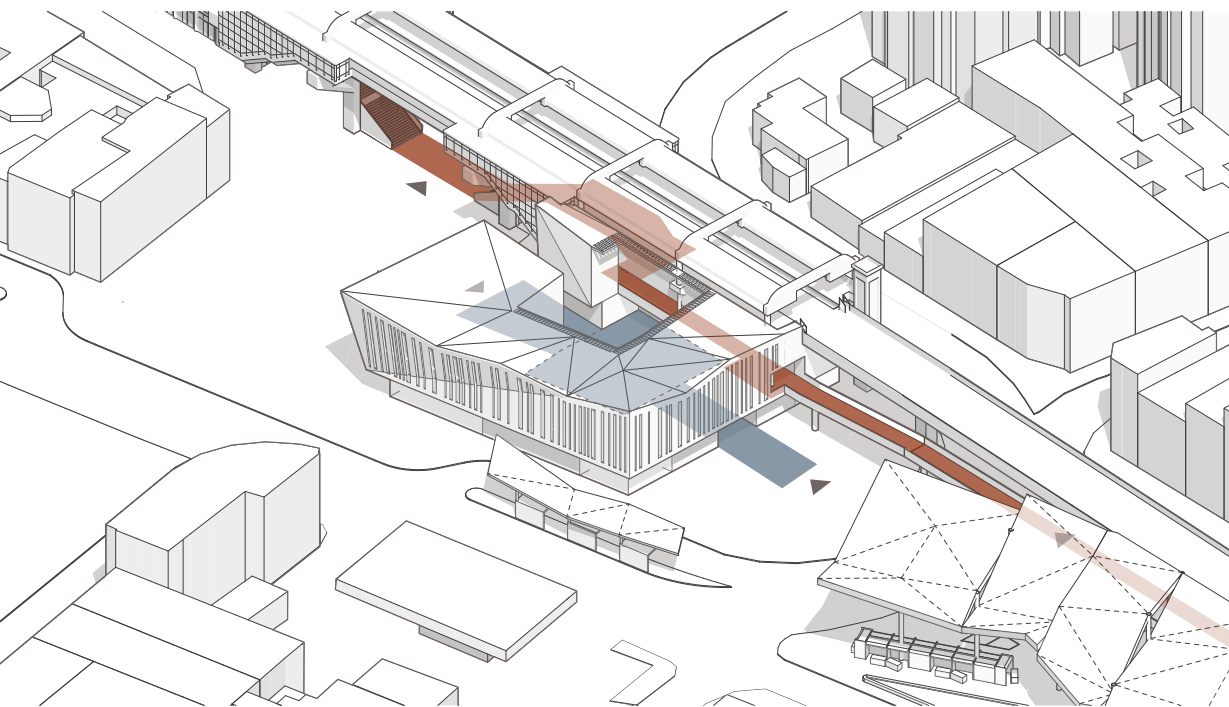


Abb. 135 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 2: Fortsetzung der Dachform des „Mercado Punta Nueva“, Erzeugung einer ikonographischen Architektur



### 3. DURCHWEGUNG AUF ZWEI EBENEN

Die Verschmelzung von Neuem und Bestehendem erzeugt Durchquerungsmöglichkeiten auf zwei Ebenen. Ein Patio bildet das Zentrum des Gebäudes: die Interpretation des Innenhofes als Durchzugsraum integriert diesen in den Stadtraum und wird durch die Funktionsdurchmischung in den Ergeschossezonen sowohl von PassantInnen als auch von NutzerInnen des Gebäudes frequentiert. Der zweite Zugang befindet sich im ersten Obergeschoss und knüpft an die bestehende Zugangssituation der Metro-Station *Prado* und deren Verbindung zum zukünftigen „Mercado Punta Nueva“ an.

Abb. 136 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 3: Öffentliche Durchwegungen auf zwei Ebenen





#### 4. ÖFFENTLICHE ERDGESCHOSSZONE

Die dem umliegenden Stadtraum zugewandte Erdgeschosszone wird mit öffentlichen Funktionen wie Shops, Cafés oder Restaurants bespielt, die den öffentlichen Raum neu beleben und in Relation zu den beiden angrenzenden Projekten „Parque Los Puentes“ und dem „Mercado Punta Nueva“ stehen.

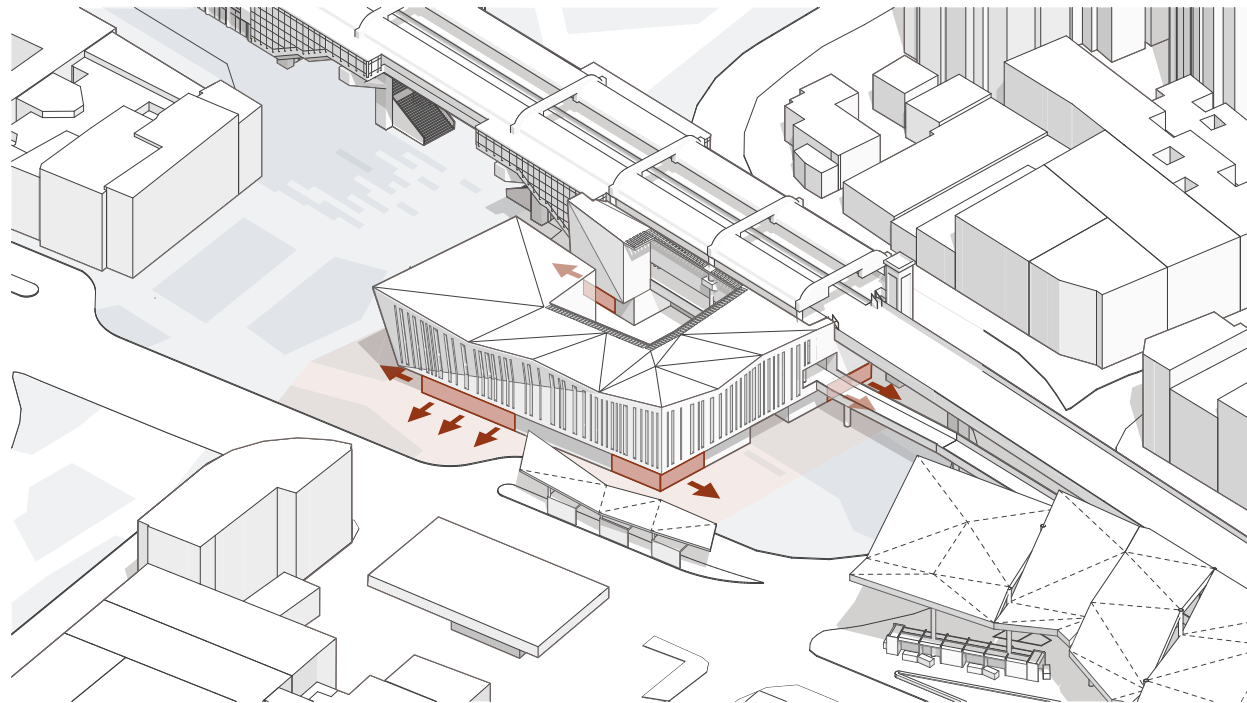


Abb. 137 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 4: Den umliegenden Stadtraum belebende Erdgeschosszonen



## FUNKTIONSÜBERSICHT

Um den effizienten Ablauf wichtiger Prozesse im Gebäude zu gewährleisten, werden die Funktionen räumlich den jeweiligen Gebäudeteilen zugeordnet. Verbunden werden diese über den umlaufenden, dem Patio zugewandten Laubengang. Die durch diese offene räumliche Situation gewährte Übersichtlichkeit im Inneren des Gebäudes trägt zum erhöhten Sicherheitsgefühl im Patio bei. Im Erdgeschoss befinden sich öffentliche Funktionen wie Shops, Cafés und Restaurants, aber auch ein Showroom der Kreativwerkstatt und Aufenthaltsbereiche des Jugendzentrums.

Im Obergeschoss findet dieses seine Fortsetzung in Gruppenräumen, Lernräumen, einem Sportsaal und einer Kinderbetreuung. Die angeschlossene Bibliothek mit Lesesälen bildet den Verbindungspunkt zwischen Jugendzentrum und Kreativwerkstatt. Im zweiten Obergeschoss werden in Seminarräumen, Veranstaltungssälen und dazugehörigen Büros die Kommunalvertretungen der vier angrenzenden Barrios ihre Zusammenarbeit stärken.

Abb. 138 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Funktionsdiagramm



- Eventlocation
- Nachbarschaftsvertretungen
- Creativity und Recycling Hub
- Bibliothek
- Jugendzentrum
- Shops, Cafés und Restaurants

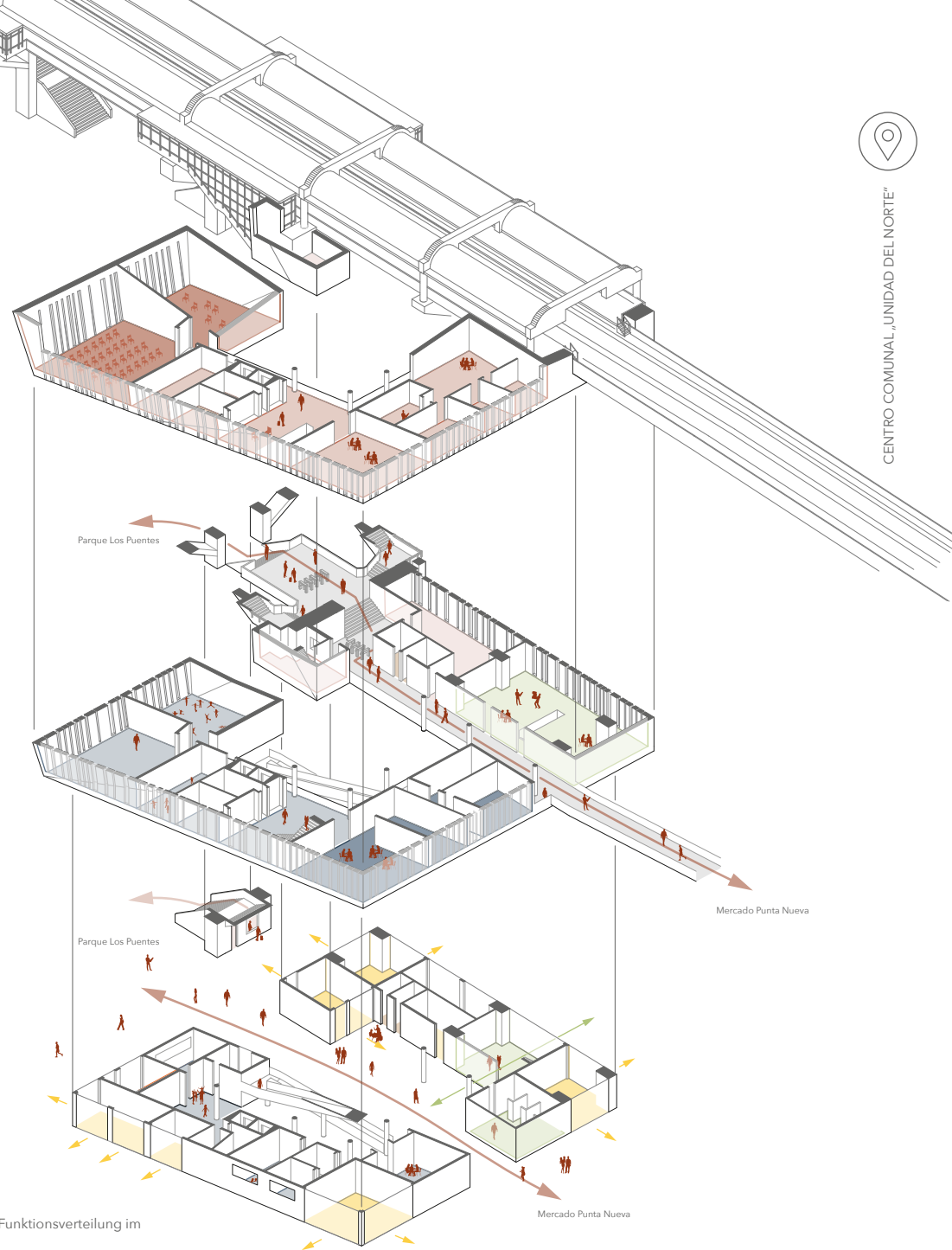


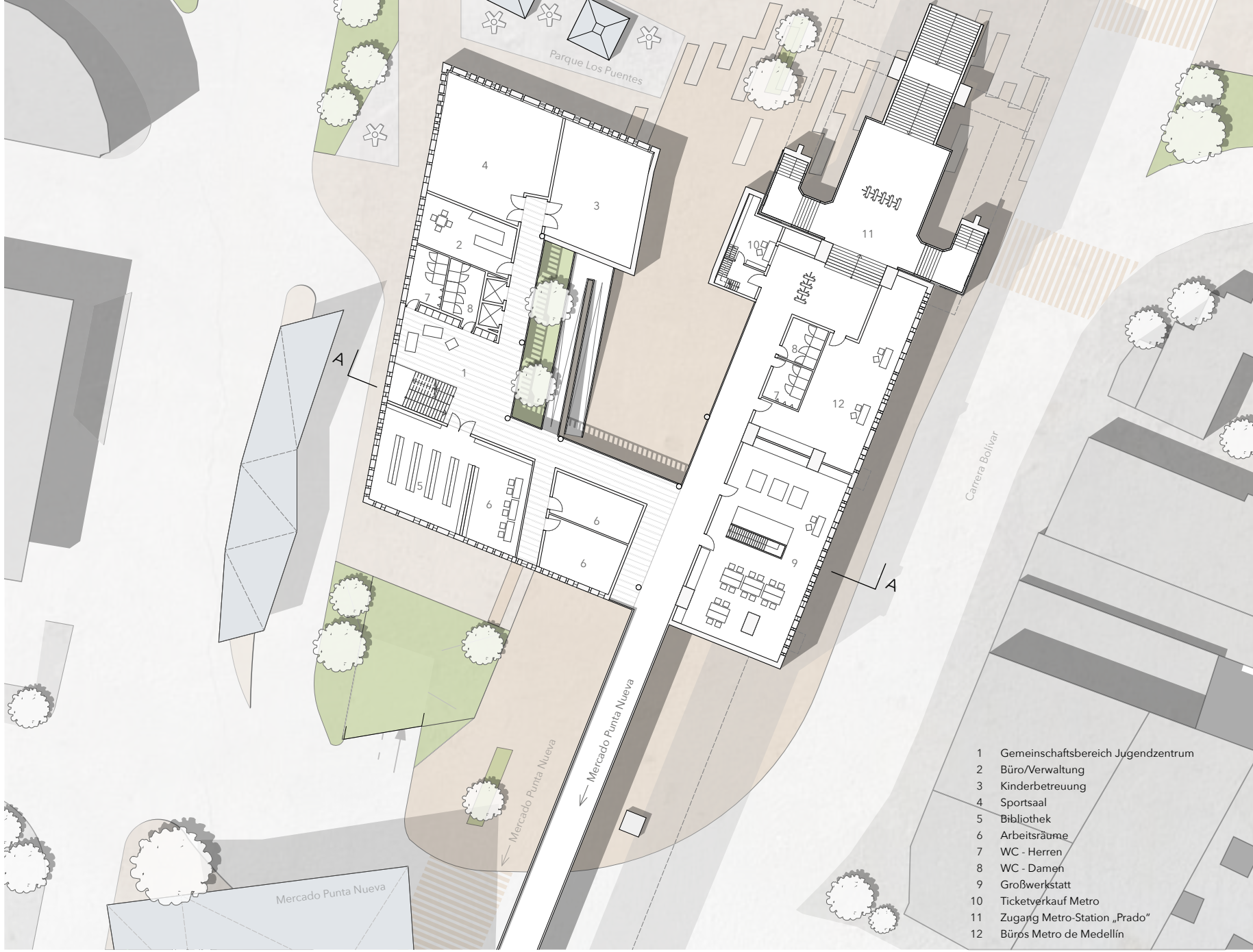
Abb. 139 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Funktionsverteilung im Inneren des Gebäudes











- 1 Gemeinschaftsbereich Jugendzentrum
- 2 Büro/Verwaltung
- 3 Kinderbetreuung
- 4 Sportsaal
- 5 Bibliothek
- 6 Arbeitsräume
- 7 WC - Herren
- 8 WC - Damen
- 9 Großwerkstatt
- 10 Ticketverkauf Metro
- 11 Zugang Metro-Station „Prado“
- 12 Büros Metro de Medellín

Abb. 141 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Grundriss 1.OG | M 1:500

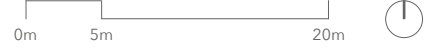




Abb. 142 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Schnitt A-A | M 1:500



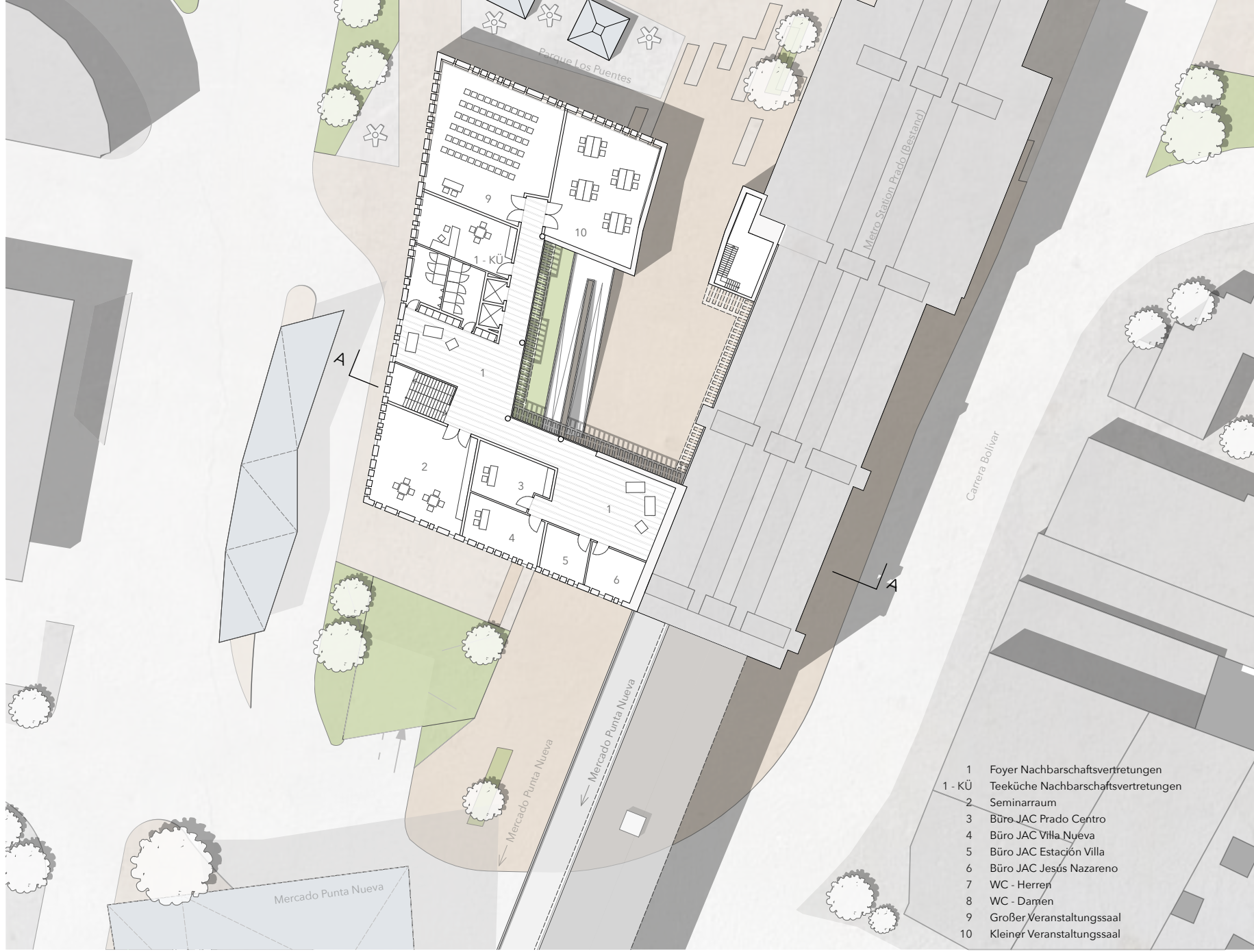


Abb. 143 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Grundriss 2.OG | M 1:500





Abb. 144 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Schaubild





## ERZIELTE VERBESSERUNGEN

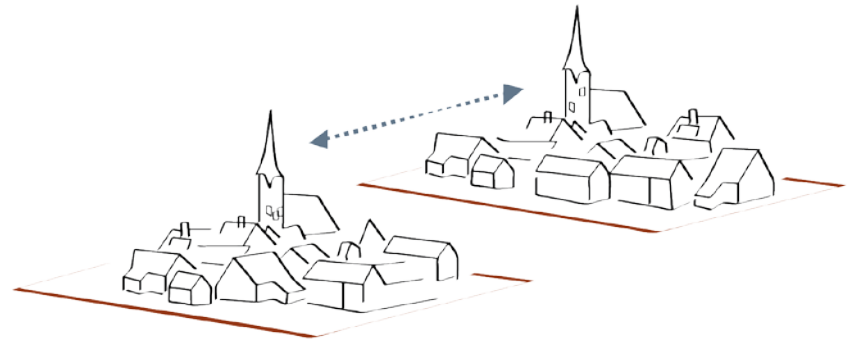
### NEUE URBANE IDENTITÄT

Die moderne, architektonische Formensprache erzeugt ein Wiedererkennungsmerkmal an der Metro-Station *Prado*. Durch den neu geschaffenen Treffpunkt im „Centro Comunal“ entsteht für deren NutzerInnen ein neues, urbanes Stadtteilzentrum.



### VERSTÄRKTE BEZÜGE ANGRENZENDER BARRIOS

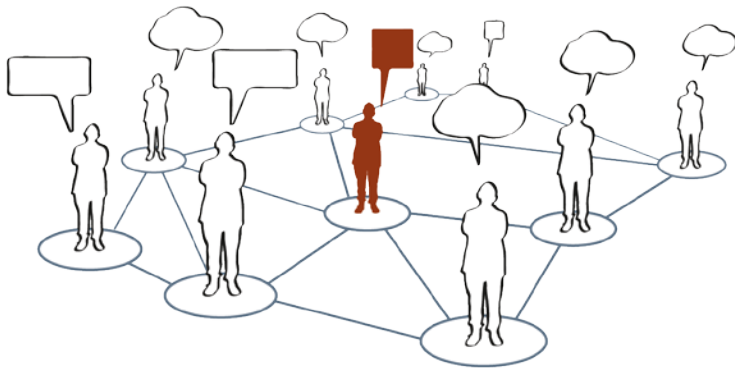
Die neuen räumlichen Bezüge, die durch das Projekt „Parque Los Puentes“ erzeugt wurden, werden durch die soziale Komponente ergänzt. Die örtliche Zusammenlegung der Verwaltungsorganisationen der vier Barrios *Prado*, *Jesús Nazareno*, *Estación Villa* und *Villa Nueva* formt eine gesellschaftliche und politische Einheit im nördlichen Zentrum Medellín.





## NEUE PARTIZIPATIONSPLATTFORM

Die Seminar- und Veranstaltungsräume und die verstärkte Präsenz der Kommunalvertretungen sorgen für neue Möglichkeiten der Einbindung der Bevölkerung und stärken zusätzlich das Identitäts- und Gemeinschaftsbewusstsein.



## ÖKONOMISCHER MEHRWERT

Neue Kreativwerkstätten, Arbeitsräume und eine Bibliothek schaffen neue wirtschaftliche Möglichkeiten für viele Nutzergruppen. Alltagsprozesse, wie das Wiederaufbereiten recycelter Ware, werden deutlich vereinfacht und dadurch ein ökonomischer Mehrwert geschaffen.

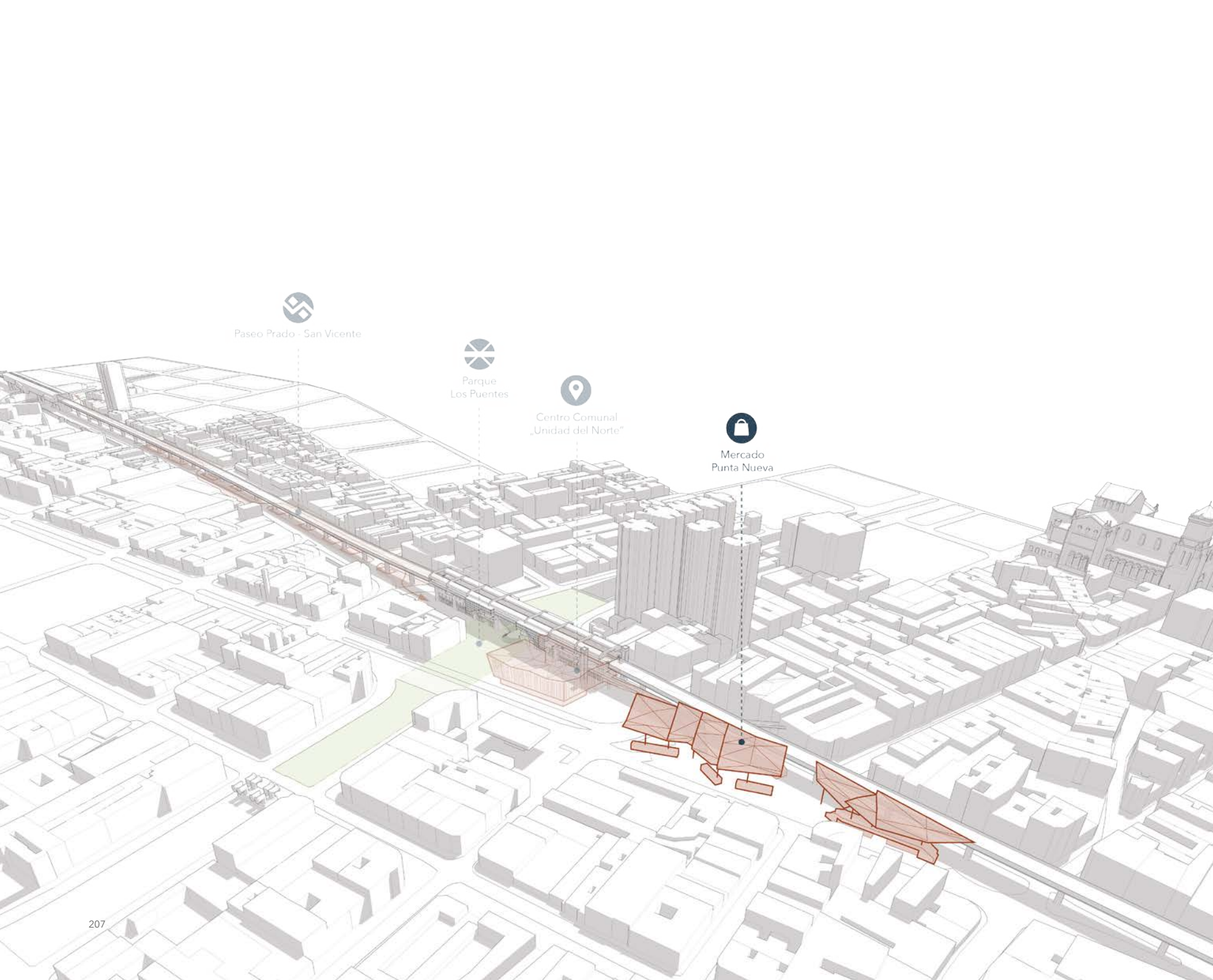






## MERCADO PUNTA NUEVA

Der bisher als „Mercado de Usarios“ bekannte, langgestreckte, spitzförmige Platz südlich der Metro-Station *Prado* dient seit Jahren als Umschlagplatz für gebrauchte und recycelte Waren. Mittels gezielter Reorganisation des öffentlichen Raumes, der Schaffung einer neuen, für unterschiedliche Handelsarten einsetzbaren Verkaufsinfrastruktur und der Erzeugung einer architektonischen Einheit durch eine großflächige Dachstruktur wird dem Markt zu neuer Identität verholfen. Die unmittelbare Nähe zum historischen Zentrum stärkt die Position des „Mercado Punta Nueva“ als Attraktion für alle Nutzergruppen und zeigt die gelungene, notwendige Integration informeller Straßenhändler in den formellen Markt.



Paseo Prado - San Vicente

Parque Los Puentes

Centro Comunal "Unidad del Norte"

Mercado Punta Nueva





Abb. 145 Mercado de Usuarios, Medellín



Abb. 146 Mercado de Usuarios, Medellín





Abb. 147 Mercado de Usuarios, Medellín

## STÄDTEBAULICHE ANBINDUNG

Die neu geschaffenen baulichen Strukturen des Marktes gliedern sich an bestehende Strukturen im Umfeld an (Fußgängerbrücke zum Einkaufszentrum „Centro Comercial Bolívar - Prado“ und Fußgängerbrücke zur Metro-Station *Prado*) und erzeugen gleichzeitig Raum für neue Handelsinfrastruktur. Die begehbaren Dächer der Gebäude schaffen eine neue topographische Situation, die sich an das städtebauliche Umfeld anpasst und

neue Aufenthaltsqualität auf mehreren Ebenen mit sich bringt. Die Verbindung zwischen der *Avenida Carabobo* im Westen und dem *Parque Bolívar* im Osten wird durch einen Freiraum akzentuiert, während die Nord-Süd Achse durch die gerichteten, baulichen Strukturen definiert wird. Die Baumscheiben und Grünflächen an den jeweils gegenüberliegenden Seiten der Baukörper spannen in deren Zwischenraum einen Marktplatz auf.



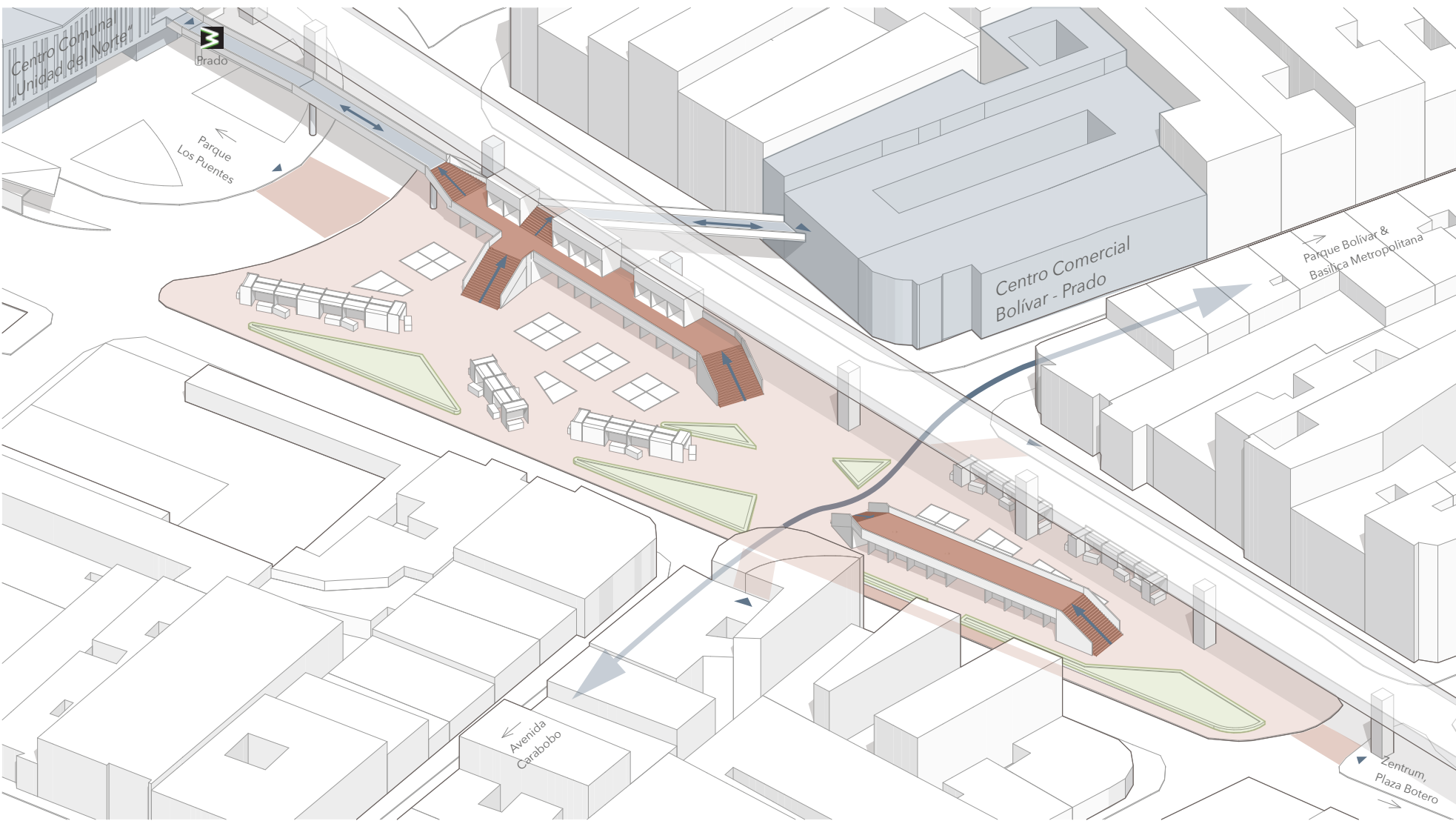


Abb. 148 „Mercado Punta Nueva” - Städtebauliche Anbindung

## NEUE MARKTINFRASTRUKTUR

Dieser Marktplatz erzeugt den Kern des „Mercado Punta Nuevas“. Dort finden sich durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Verkaufsflächen für hoch-mobile, informelle Händler und *Recicladores*. Zusätzlich werden teil-flexible Marktstände installiert, die in verschiedenen Größen verfügbar sind und sich an jene Händler richten, die zwar hauptsächlich an einem Ort verkaufen, zu bestimmten Tageszeiten aber deren Ware auch an anderen Orten der Stadt anbieten.

Die beiden Baukörper beherbergen mietbare Lokal- bzw. Geschäftsflächen und sorgen für eine ausgewogene Durchmischung formellen und informellen Handels. Zusätzlich werden in den Gebäuden öffentliche WC-Anlagen und Ruhe- bzw. Aufenthaltsbereiche installiert. Letztere werden von Händlern und Geschäftstreibenden verwendet, die Pausen miteinander verbringen und die Gelegenheit nützen können, sich untereinander zu vernetzen.

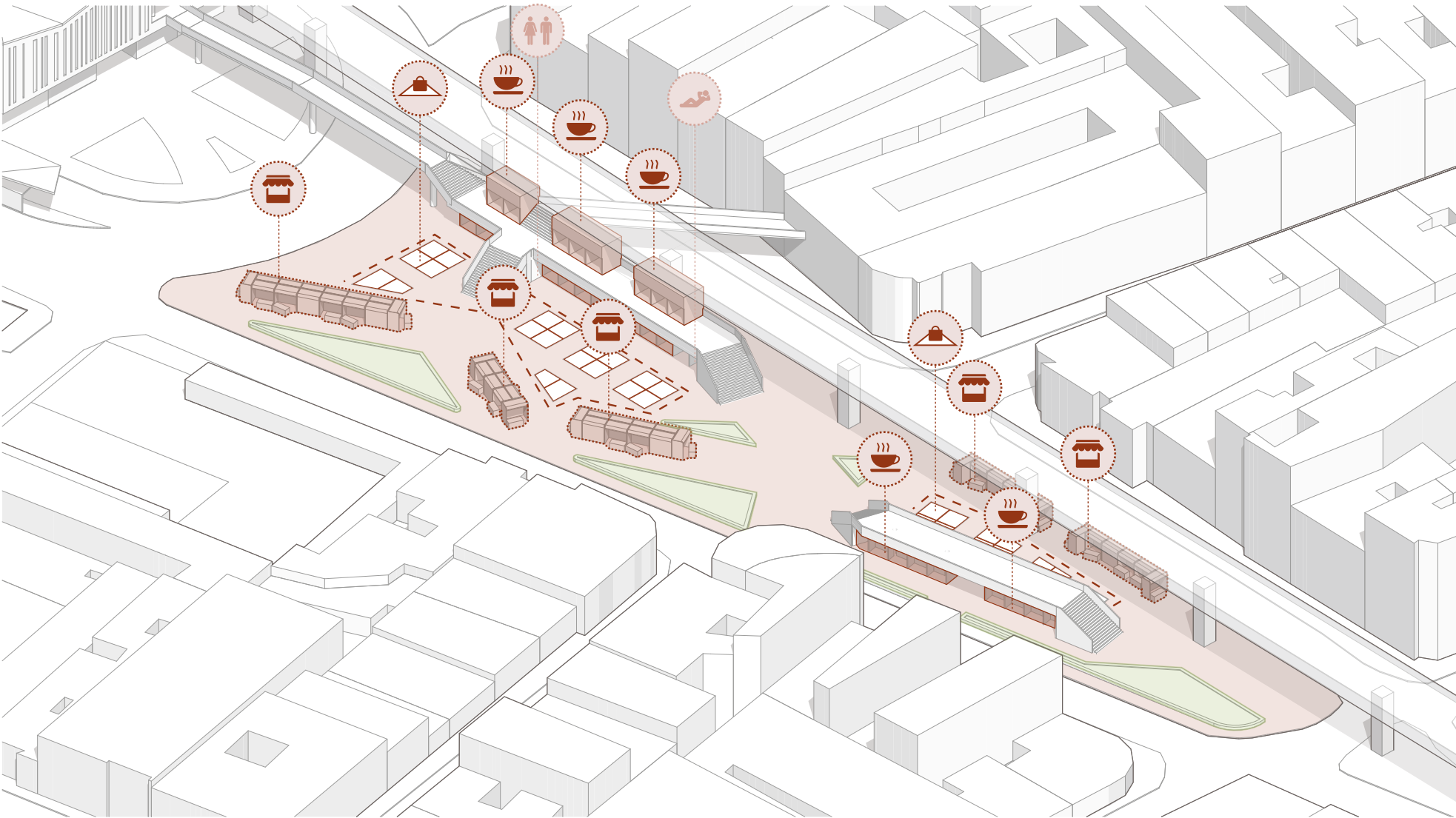


Abb. 149 „Mercado Punta Nueva” - Neue Marktinfrastuktur



## TEIL-FLEXIBLE MARKTSTÄNDE

Die aus Aluminium gefertigten Verkaufsboxen mit 1,5m Tiefe und zwischen 1,5m und 3m Breite können den ändernden Bedingungen vor Ort und den Wünschen der NutzerInnen angepasst werden. Durch deren leichte Konstruktion sind sie ohne großem Aufwand translozierbar. Die Verankerung im Boden erfolgt durch vier bzw. sechs Bolzen, die lediglich eine Vorbohrung im Asphalt benötigen. Ein „Rolltor“ schützt die Waren vor Diebstahl und

Vandalismus. Der Marktstand dient somit auch als Warenlager und erleichtert Straßenhändlern deren Alltag. Zusätzlich verfügt jede Verkaufsbox je nach Größe über ein bzw. zwei mobile Vitrinen auf Rädern. Damit können Waren an unterschiedlichen Orten in der Stadt präsentiert und verkauft werden oder die angebotenen Güter direkt vor dem Marktstand zur Schau gestellt werden.

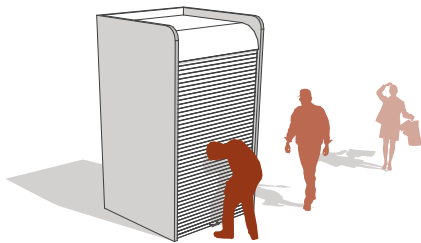


Abb. 150 „Mercado Punta Nueva“ - Marktstand klein, geschlossen

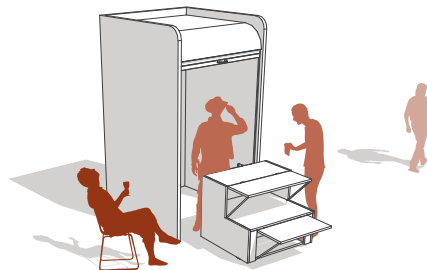


Abb. 151 „Mercado Punta Nueva“ - Marktstand klein, offen



Abb. 152 „Mercado Punta Nueva“ - Marktstand groß, offen



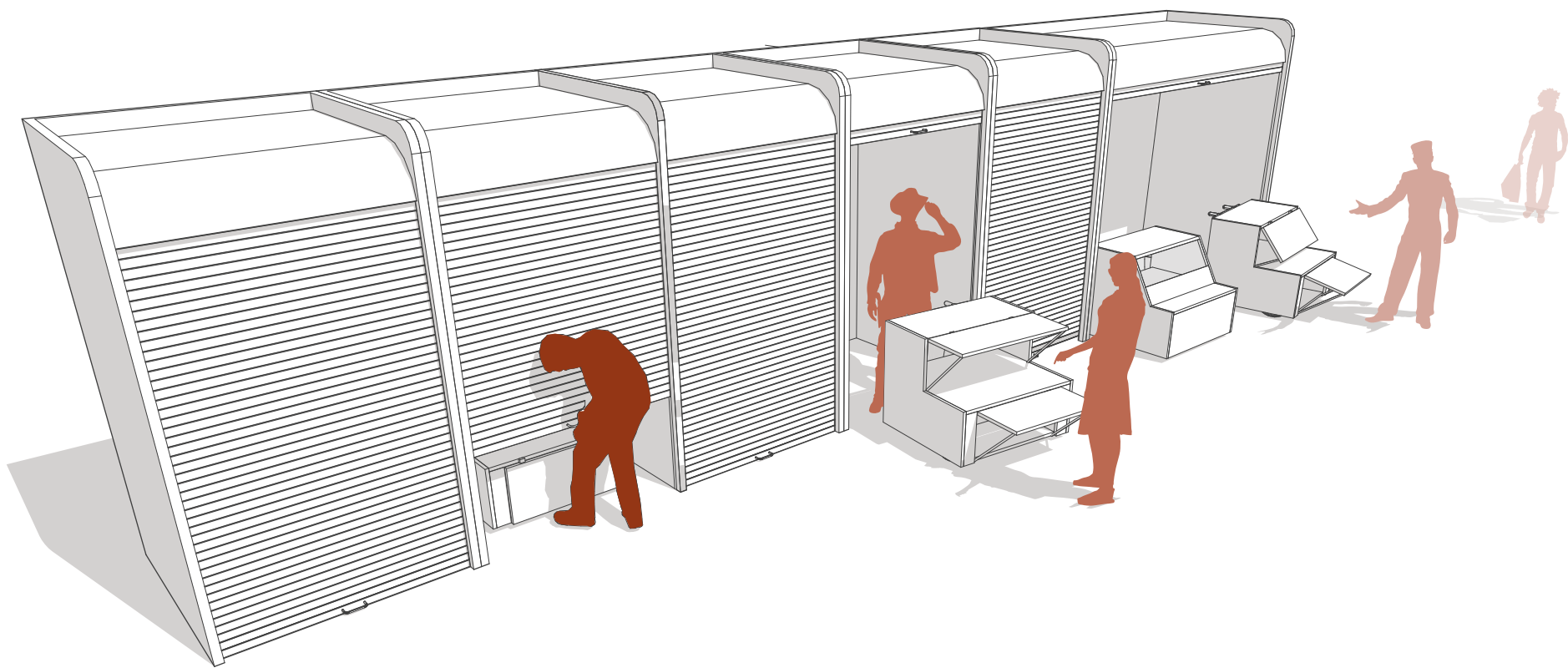


Abb. 153 „Mercado Punta Nueva“ - Zusammengeschlossene Marktstände



## HOCH-FLEXIBLE VERKAUFSFLÄCHEN

Bodenmarkierungen definieren 3x3m große Verkaufsflächen, die tage- oder stundenweise von *Recicladores* bzw. informellen Händlern zum Anbieten der Waren verwendet werden können. Damit wird der Gebrauchtwarenmarkt neu strukturiert und organisiert und für BesucherInnen attraktiver gestaltet.

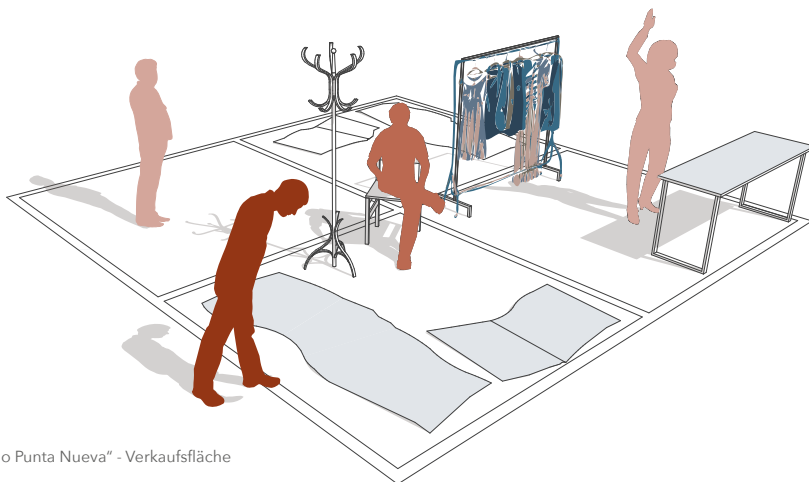


Abb. 154 „Mercado Punta Nueva“ - Verkaufsfläche



## FIXE LOKALFLÄCHEN

Die bauliche Struktur des „Mercado Punta Nuevas“ gliedert sich unter den Viadukte der Metro an und verwandelt die Trasse dadurch in einen Teil des „Gebäudes“. Die darunter entstehenden Räumlichkeiten werden durch Cafés, Restaurants und kleine Shops bespielt. Gleichzeitig dient das Treppengebäude als Zugang zum „Centro Comunal Unidad del Norte“ bzw. der angrenzenden Metro-Station *Prado*. Der damit erzeugte Bewegungsstrom bringt neue NutzerInnen zum Markt und steigert dadurch das ökonomische Potential der dort verkauften Ware.



Abb. 155 „Mercado Punta Nueva“ - Fixe Lokalfächen

## DACHSTRUKTUR UND BELEUCHTUNGSELEMENTE

Eine großflächige, auf Stahlstützen getragene und an die Metro-Trasse angebundene Dachstruktur aus poliertem Aluminium erzeugt eine architektonische Einheit am „Mercado Punta Nueva“. Die vom Stadtzentrum aus sichtbare Struktur und dessen moderne Gestaltung verleiht dem Ort neuen Charakter. Die dadurch erzielte Stärkung der Identität rückt den „Mercado Punta Nueva“ näher ins Bewusstsein der Bevölkerung, wodurch dieser zu einem neuen Treffpunkt, aber auch zu einem touristischen Anziehungspunkt nahe des historischen

Stadtkerns wird. Durch die helle und lichtreflektierende Oberfläche des Aluminiums, aber auch durch Belichtungsschlitze in der Dachfläche wird die vollständige Ausleuchtung unterhalb der großflächigen Struktur gewährleistet. Eigens für den Markt gestaltete und sich in allen vier Projekten wiederfindende Beleuchtungselemente werden an den Säulen montiert und sorgen auch nachts für eine ausgezeichnete Belichtung des „Mercado Punta Nueva“.



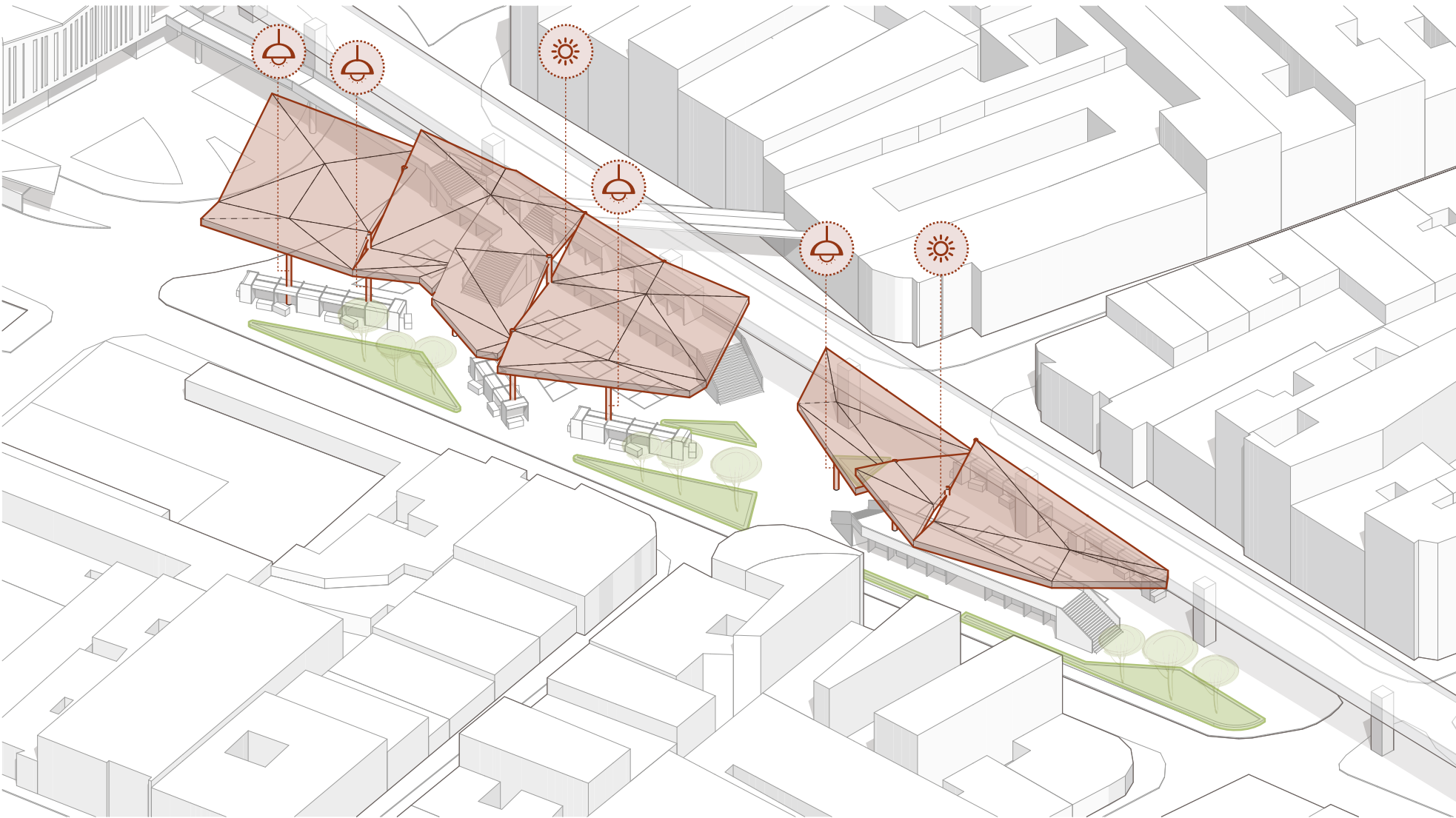


Abb. 156 „Mercado Punta Nueva“ - Dachstruktur und Beleuchtungselemente

## ERZIELTE VERBESSERUNGEN

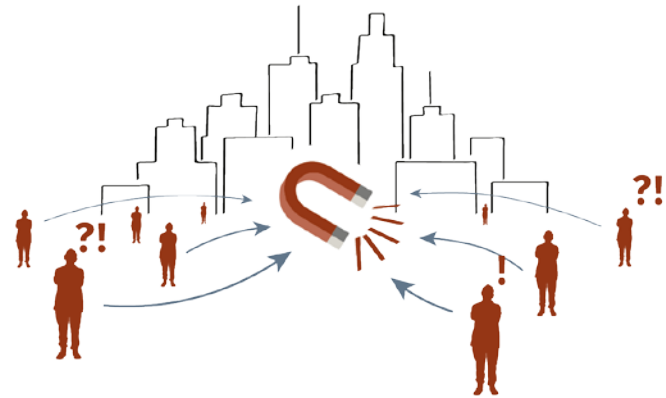
### NEUE URBANE IDENTITÄT

Durch die neu geschaffene, architektonische Einheit aus Marktinfrastruktur und großflächiger Überdachung wird dem Ort eine neue Identität verliehen. Zusätzlich fungiert das Projekt als Prototyp für die Integration des informellen Wirtschaftssektors in das vorhandene Gefüge.



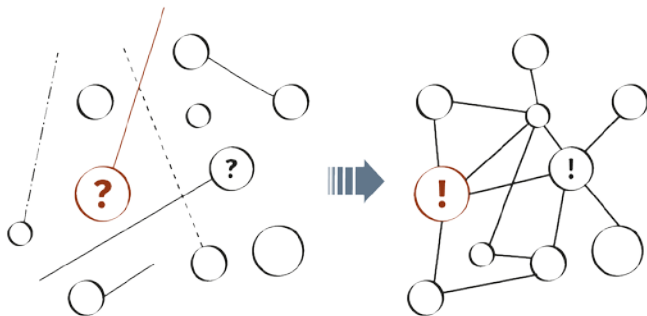
### ATTRAKTOR FÜR NEUE BESUCHERINNEN

Diese Symbolwirkung schafft einen neuen Treffpunkt, aber auch Anziehungspunkt innerhalb der Stadt. Durch die Nähe zum Zentrum wird die Bevölkerung auf das neu geschaffene „Marktzentrum“ Medellín aufmerksam.



## FORMALISIERUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Das momentan vorhandene Defizit an organisiertem, für jede Bevölkerungsgruppe zugänglichen, öffentlichen Raum wird nicht nur durch eine räumliche Restrukturierung, sondern auch durch die Formalisierungsprozesse informeller, sozialer Strukturen ausgeglichen.



## ÖKONOMISCHER MEHRWERT

Für jene Bevölkerungsschicht, die auf den Straßenhandel angewiesen ist, erzeugt die neugeschaffene Marktstruktur einen hohen ökonomischen Mehrwert. Alltagsprozesse wie der Verkauf selbst, aber auch die Lagerung und Präsentation der Waren werden um ein Vielfaches vereinfacht.





Beleuchtungselemente



Belichtungsslitze



Abb. 157 „Mercado Punta Nueva“ - Dachstruktur, Beleuchtungselemente, Grünflächen und Marktinfrastruktur, Schaubild







**ANHANG**





06

VERZEICHNISSE

# 06.1

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Parkplätze unterhalb des „Gowanus Expressway“, New York City [Design Trust for Public Space, 2015]	Seite 8	Abb. 11	Emil-Maurer Park, Wien [Stadt Wien, 2014]	Seite 18
Abb. 2	The High Line, New York City [Diller & Scofidio, 2015]	Seite 9	Abb. 12	Stadtbahnbögen, Wien „Lokal bei Nacht mit U-Bahn“ © Schaub-Walzer / PID [Vienna-Trips.at, 2017]	Seite 18
Abb. 3	The High Line, New York City [Diller & Scofidio, 2015]	Seite 10	Abb. 13	Kolumbien	Seite 21
Abb. 4	Temporäre „Pop-Up“ Installation in Brooklyn, New York City [Design Trust for Public Space, 2015]	Seite 11	Abb. 14	Geschichtlicher Abriss Kolumbien [Ocampo, J. A., 1987; Blumenthal, H. R., 2000; Safford, F. & Palacios, M., 2002; Henderson, J. D., 2006; König, H.-J., 2008]	Seite 23
Abb. 5	Analyse Unterschiedlicher Bauweisen erhobener Bahntrassen in New York City [Design Trust for Public Space, 2015]	Seite 12	Abb. 15	Topografie Kolumbien	Seite 25
Abb. 6	Burnside Skatepark, Portland [Martínez Gaete, C., 2017]	Seite 13	Abb. 16	Die Metropolregion „Área Metropolitana del Valle de Aburrá“ im Kontext Kolumbiens	Seite 27
Abb. 7	The Wabash Lights, Chicago [Newell, J. & Unger, S., 2018]	Seite 14	Abb. 17	Valle de Aburrá (Blick aus dem Norden) [Área Metropolitana del Valle de Aburrá., 2017]	Seite 28
Abb. 8	Übersichtsplan The Bentway, Toronto [The Bentway, 2018]	Seite 15	Abb. 18	Übersichtskarte Gemeinde Medellín	Seite 29
Abb. 9	The Bentway, Toronto, Eislaufplatz [The Bentway, 2018]	Seite 16	Abb. 19	Stadtplan Villa de Nuestra Señora de La Candelaria de Medellín, 1675 [Suárez Escudero, G., 1968]	Seite 31
Abb. 10	Plan Emil-Maurer Park, Umgestaltung der Gürtelmittelzone, Wien [Stadt Wien, 2014]	Seite 17			

Abb. 20	Stadtplan Medellín, 1790 [Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]	Seite 32	Abb. 29	Jährliche Tötungsdelikte pro 100.000 Einwohner in Medellín [Medellín comovamos, 2016]	Seite 40
Abb. 21	Basilica Metropolitana, Medellín, 1892 in Bau [Rodríguez, M., 2017]	Seite 33	Abb. 30	Diebstähle nach Modalität in Medellín, 2016 [Medellín comovamos, 2016]	Seite 40
Abb. 22	Barrío Prado, Medellín, um 1930 [Facebook: Historia fotográfica de Medellín (HFM), 2018]	Seite 34	Abb. 31	Interventionsgebiete und Makroprojekte, POT, Medellín [Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín J.M., Spera Velásquez, G.V., 2014]	Seite 43
Abb. 23	Jungfernfahrt der Ferrocarril de Antioquia [Facebook: Historia fotográfica de Medellín (HFM), 2014]	Seite 34	Abb. 32	Grundkonzept POT ( <i>Componente General</i> ), Medellín [Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín J.M., Spera Velásquez, G.V., 2014]	Seite 44
Abb. 24	Plan de Medellín Futuro, 1913 [Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]	Seite 35	Abb. 33	Plötzlicher Wetterumschwung im Stadtzentrum Medellín	Seite 45
Abb. 25	Plan Piloto de Medellín, 1950, Wiener & Sert [Jaramillo, R. L. & Perfetti, V., 1997]	Seite 36	Abb. 35	Durchschnittliche Sonnenstunden pro Monat in Medellín [IHMEA , 1999]	Seite 45
Abb. 26	Bebauungsentwicklung Medellín, 1800-2017	Seite 37	Abb. 36	Höchst- und Mindesttemperatur pro Monat in Medellín [IHMEA , 1999]	Seite 45
Abb. 27	Bevölkerungsentwicklung Medellín [DANE, 2005] [DANE, 2011]	Seite 38	Abb. 34	Durchschnittliche Niederschlagsmenge pro Monat in Medellín (in Liter) [IHMEA , 1999]	Seite 45
Abb. 28	PUI Nororiental, Medellín, Seilbahn Linie K, Bibliothek „España“ und Infrastrukturprojekte [URBAM Universidad EAFIT, 2014]	Seite 39			

Abb. 37	Topografie Medellín	Seite 46	Abb. 47	Carrera Bolívar Richtung Süden, vor dem Bau der Metro (1968) [Facebook: Memoria Visual de Medellín, 2017]	Seite 55
Abb. 38	Verwaltungseinheiten Medellín	Seite 47	Abb. 48	Metro de Medellín, realisierte Linienführung 1995	Seite 56
Abb. 39	Einwohnerverteilung Medellín	Seite 48	Abb. 49	Parque Berrío, Blick Richtung Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe [Facebook: Memoria Visual de Medellín, 2017]	Seite 57
Abb. 40	Mobilitätsachsen Medellín	Seite 49	Abb. 50	Neugestaltung öffentlicher Räume durch Arq. Carlos Velilla (zwischen den Stationen Cisneros und San Antonio) [Restrepo Vélez, M.E., 2011]	Seite 58
Abb. 41	Zentren und Sub-Zentren Medellín	Seite 50	Abb. 51	Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Medellín 1995 - 2018	Seite 60
Abb. 42	„Tranvía de Sucre“ in der Calle 56, Medellín (um 1930), Hintergrund: Basilica Metropolitana [Allen Morrison, 2017]	Seite 51	Abb. 52	Erste Ausbaustufe des öffentlichen Verkehrsnetzes: Seilbahn „Metrocable“ Linie K, Santo Domingo, Medellín	Seite 61
Abb. 43	Ferrocarril de Antioquia, Bahnhof Medellín [Hernández Hernández, A., 1930]	Seite 52	Abb. 53	Karte des öffentlichen Verkehrsnetzes in Medellín 2018 [Metro de Medellín, 2018]	Seite 62
Abb. 44	Öffentliches Verkehrsnetz Medellín, 1921 - 1951	Seite 52	Abb. 54	Künftiges öffentliches Verkehrsnetz in Medellín 2030 laut „Plan Maestro 2030“ [Restrepo Vélez, M. E., 2011]	Seite 64
Abb. 45	Bau der Metro-Viadukte im Stadtzentrum [Restrepo Vélez, M.E., 2011]	Seite 53			
Abb. 46	Metro de Medellín, geplante Linienführung 1982	Seite 54			



Abb. 55	Blick aus der Station Parque Berrío auf den „Plazuela Nutibara“, Stadtzentrum Medellín	Seite 71	Abb. 66	Parque de los Deseos	Seite 74
Abb. 56	Übersichtsplan „Centralidad Metropolitana“, Medellín   M 1:25.000	Seite 72	Abb. 67	Stadtplan Medellín, 1889 [Jaramillo, R. L. and Perfetti, V., 1997]	Seite 75
Abb. 57	Centro Administrativo La Alpujarra	Seite 73	Abb. 68	Bebauungsentwicklung entlang der Carrera Bolívar, Medellín, 1800	Seite 75
Abb. 60	Mercado de Usarios (Flohmarkt)	Seite 73	Abb. 69	Estratos, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 78
Abb. 58	Plaza de las Luces und Biblioteca EPM	Seite 73	Abb. 70	Öffentlicher Verkehr, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 79
Abb. 61	Hospital San Vicente de Paul	Seite 73	Abb. 71	Straßenhierarchien, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 80
Abb. 59	Parque Berrío	Seite 73	Abb. 72	Bebauungsstruktur, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 81
Abb. 62	Cementerio San Pedro	Seite 73	Abb. 73	Topografie, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 82
Abb. 63	Museo de Antioquia und Plaza de las Esculturas [Your Holiday Homes, 2018]	Seite 74	Abb. 74	Flächennutzung, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000 [Alcaldía de Medellín, 2014c]	Seite 83
Abb. 65	Jardín Botánico [Plan:B Arquitectos, 2006]	Seite 74	Abb. 75	Öffentliche Einrichtungen, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 84
Abb. 64	Parque Bolívar und Basilica Metropolitana	Seite 74			

Abb. 76	Kriminalitätsstatistik, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000 [Alcaldía de Medellín, 2016a, 2016b]	Seite 85	Abb. 85	Metro-Station „Universidad“ mit Zugang zum „Parque Explora“, Medellín	Seite 92
Abb. 77	Öffentliche Flächen, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 86	Abb. 86	Schnitt 2, Carrera Bolívar: Prado - San Vicente   M 1:333	Seite 93
Abb. 79	Masterplan Parques del Río, Medellín [Cabezas, C., 2013]	Seite 87	Abb. 87	Carrera Bolívar, Abschnitt „Prado - San Vicente“, Medellín	Seite 94
Abb. 78	Parques del Río, Medellín (Teilstück 1) [Cabezas, C., 2013]	Seite 87	Abb. 88	Schnitt 3, Metro-Station „Prado“   M 1:333	Seite 95
Abb. 80	Aktuelle Städtebauliche Projekte, Centralidad Metropolitana   M 1:25.000	Seite 88	Abb. 89	Vorplatz Metro-Station „Prado“, Medellín	Seite 97
Abb. 81	Galería Bolívar (Masterplan) [Puerta, C., Ortiz, V., & Ortega, M., 2014]	Seite 89	Abb. 90	Vorplatz Metro-Station „Prado“, Medellín	Seite 98
Abb. 82	Galería Bolívar, Medellín [Puerta, C., Ortiz, V., & Ortega, M., 2014]	Seite 89	Abb. 91	Schnitt 4, „Mercado de Usuarios“   M 1:333	Seite 99
Abb. 83	Centro Cívico, Medellín [Valencia, N., 2015]	Seite 90	Abb. 92	„Mercado de Usuarios“, Medellín	Seite 100
Abb. 84	Schnitt 1, Jardín Botánico   M 1:333	Seite 91	Abb. 93	Schnitt 5, Metro-Station „Parque Berrío“   M 1:333	Seite 101
			Abb. 94	Schnitt 6, Metro-Knoten „San Antonio“   M 1:333	Seite 103
			Abb. 95	Blick von Metro-Station „San Antonio“ Richtung Metro-Station „Parque Berrío“, Medellín	Seite 104

Abb. 96	Schnitt 7, Metro-Station „Alpujarra“   M 1:333	Seite 105	Abb. 106	Nutzungen der Gebäude und Erdgeschosszonen	Seite 113
Abb. 97	Metro-Station „Alpujarra“	Seite 106	Abb. 107	Öffentliche Einrichtungen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 114
Abb. 98	„Mercado de Usarios“, Medellín	Seite 109	Abb. 108	Akteure bzw. Nutzergruppen; Stakeholder im erweiterten Interventionsgebiet	Seite 116
Abb. 99	Vorplatz Metro-Station Prado, Medellín	Seite 109	Abb. 109	Aufenthaltsorte der Nutzergruppen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 116
Abb. 100	Carrera Bolívar: Prado - San Vicente, Medellín	Seite 109	Abb. 110	„Mood-Mapping“ im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 120
Abb. 101	Interventionsgebiet „Prado“	Seite 110	Abb. 111	Calle Junin, Blick Richtung Basílica Metropolitana, Medellín	Seite 121
Abb. 102	Städtebauliche Barrieren, Verbindungswege und Fußgängerzonen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 111	Abb. 112	Carrera Bolívar zwischen den Metro Stationen „Prado“ und „Hospital“, Medellín	Seite 123
Abb. 103	Öffentlicher Verkehr und Einzugsgebiete im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 112	Abb. 113	In den Gesprächen über die Carrera Bolívar gefallene Begriffe (Größe nach Häufigkeit der Nennung)	Seite 124
Abb. 104	Individualverkehr und Straßenhierarchien im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 112	Abb. 114	Problematiken und Herausforderungen im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 125
Abb. 105	Denkmalgeschützte Gebäude im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín [Alcaldía de Medellín, 2014b]	Seite 113			

Abb. 115 Potentiale im Interventionsgebiet „Prado“, Medellín	Seite 129	Abb. 123 „Paseo Prado - San Vicente“ - Entwurfsschritt 3: Einsetzen umgebungsbezogener Interventionen	Seite 158
Abb. 116 Implementierungsoptionen der städtebaulichen Strategie	Seite 144	Abb. 124 „Paseo Prado - San Vicente“ - Verkehrs-Trennelement mit Schaukel, Schaubild	Seite 164
Abb. 117 Abschnitt der Carrera Bolívar zwischen den Metro-Stationen „Prado“ und „Hospital“ in Medellín	Seite 150	Abb. 125 „Paseo Prado - San Vicente“ - Basketball-Court, Schaubild	Seite 165
Abb. 118 „Paseo Prado - San Vicente“ - Aktuelle Situation: hohes Verkehrsaufkommen	Seite 151	Abb. 126 Überplattung Avenida Oriental, seit 2014 umzäunt und unnutzbar [Google Maps, 2018]	Seite 172
Abb. 119 „Paseo Prado - San Vicente“ - Aktuelle Situation: Verkehrsachse	Seite 152	Abb. 127 Leerstehende Verkaufsf lächen im „Centro Comercial Los Puentes Plataforma C“	Seite 173
Abb. 120 „Paseo Prado - San Vicente“ - Änderung der Verkehrsführung	Seite 153	Abb. 128 Metro Station „Prado“ als städtebauliche Barriere, Abschottung des „Centro Comercial Los Puentes Plataforma C“ [Google Maps, 2018]	Seite 174
Abb. 121 „Paseo Prado - San Vicente“ - Entwurfsschritt 1: Verschränkung der Manzanas, Änderung der Hauptverkehrsrichtung	Seite 154	Abb. 129 „Parque Los Puentes“ - Entwurfsschritt 1: Aufbrechen vorhandener städtebaulicher Barrieren	Seite 175
Abb. 122 „Paseo Prado - San Vicente“ - Entwurfsschritt 2: Erzeugen einer durchgehenden „Begegnungszone“, Anbinden an bestehende Strukturen	Seite 156	Abb. 130 „Parque Los Puentes“ - Entwurfsschritt 2: Errichten eines öffentlichen Verkehrsknotenpunktes	Seite 176



Abb. 131 „Parque Los Puentes“ - Entwurfsschritt 2: Aufspannen eines geschützten Freiraumes	Seite 178	Abb. 139 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Funktionsverteilung im Inneren des Gebäudes	Seite 194
Abb. 132 „Parque Los Puentes“ - Entwurfsschritt 4: Funktionelle Programmierung des Raumes	Seite 180	Abb. 140 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Grundriss EG   M 1:500	Seite 196
Abb. 133 „Parque Los Puentes“ - Grundriss   M 1:500	Seite 181	Abb. 141 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Grundriss 1.OG   M 1:500	Seite 198
Abb. 134 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 1: Reduktion einzelner Teilbereiche der Metro-Station „Prado“ auf ihre Tragstruktur	Seite 189	Abb. 142 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Schnitt A-A   M 1:500	Seite 199
Abb. 135 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 2: Fortsetzung der Dachform des „Mercado Punta Nueva“, Erzeugung einer ikonographischen Architektur	Seite 190	Abb. 143 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Grundriss 2.OG   M 1:500	Seite 200
Abb. 136 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 3: Öffentliche Durchwegungen auf zwei Ebenen	Seite 191	Abb. 144 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Schaubild	Seite 201
Abb. 137 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Entwurfsschritt 4: Den umliegenden Stadtraum belebende Erdgeschosszonen	Seite 192	Abb. 145 Mercado de Usarios, Medellín	Seite 208
Abb. 138 „Centro Comunal Unidad del Norte“ - Funktionsdiagramm	Seite 193	Abb. 146 Mercado de Usarios, Medellín	Seite 209
		Abb. 147 Mercado de Usarios, Medellín	Seite 210
		Abb. 148 „Mercado Punta Nueva“ - Städtebauliche Anbindung	Seite 212

Abb. 149 „Mercado Punta Nueva“ - Neue Marktinfrastruktur	Seite 214
Abb. 150 „Mercado Punta Nueva“ - Marktstand klein, geschlossen	Seite 215
Abb. 151 „Mercado Punta Nueva“ - Marktstand klein, offen	Seite 215
Abb. 152 „Mercado Punta Nueva“ - Marktstand groß, offen	Seite 215
Abb. 153 „Mercado Punta Nueva“ - Zusammengeschlossene Marktstände	Seite 216
Abb. 154 „Mercado Punta Nueva“ - Verkaufsfläche	Seite 217
Abb. 155 „Mercado Punta Nueva“ - Fixe Lokalfächen	Seite 218
Abb. 156 „Mercado Punta Nueva“ - Dachstruktur und Beleuchtungselemente	Seite 220
Abb. 157 „Mercado Punta Nueva“ - Dachstruktur, Beleuchtungselemente, Grünflächen und Marktinfrastruktur, Schaubild	Seite 223



# 06.2

## LITERATURVERZEICHNIS

- Absolut Colombia [2010] 'Medellín, la ciudad de la eterna primavera', Absolut Viajes. <https://www.absolutviajes.com/medellin-la-ciudad-de-la-eterna-primavera/>.
- Alcaldía de Medellín [2006] 'Datos Generales Municipio de Medellín'.
- Alcaldía de Medellín [2011] 'Estratos predominantes'. Departamento Administrativo de Planeación de Medellín. [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal del Ciudadano/Planeación Municipal/Secciones/Indicadores y Estadísticas/Documentos/Estratificación/ESTRATO\\_PREDOMINANTE POR BARRIO\\_2010.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeacion%20Municipal/Secciones/Indicadores%20y%20Estadisticas/Documentos/Estratificacion/ESTRATO_PREDOMINANTE_POR_BARRIO_2010.pdf).
- Alcaldía de Medellín [2014a] 'Reseña Histórica y Caracterización Social - Carrera Bolívar', Concurso Público Nacional de Anteproyecto Urbano Carrera Bolívar en la Ciudad de Medellín, (Anexo 12).
- Alcaldía de Medellín [2014b] Subsistema de Patrimonio Cultural Inmueble, Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín. Medellín.
- Alcaldía de Medellín [2014c] 'Usos generales del Suelo Urbano', in Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín. Medellín.
- Alcaldía de Medellín [2016a] 'Homicidios en Medellín'. <https://www.medellin.gov.co/geonetwork/srv/spa/catalog.search#/search?resultType=details&from=1&to=20&sortBy=relevance>.
- Alcaldía de Medellín [2016b] 'Hurtos en Medellín - a Modalidad (Concentración)'.
- Alviar Arcila, M. M. et al. [2014] Distrito de la Inclusión: Encender una luz en Estación Villa. Universidad Pontificia Bolivariana.
- ARE Information Service [2003] The spatial impact of transport infrastructures - Learning from the Past. Bern.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá [2017] 'Valle de Aburrá (Blick aus dem Norden)'. <http://www.metropol.gov.co/institucional/Paginas/queeselarea.aspx>.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá [2018] Quienes Somos? <http://www.metropol.gov.co/institucional/Paginas/Presentacion.aspx> (Letzter Zugriff: 7.5.2018).
- Blumenthal, H. R. [2000] 'Kolumbien: Träume vom Frieden, Realitäten des Krieges', Internationale Politik und Gesellschaft, 2, pp. 146-159.
- Bravo, J. M. [2012] Breve reseña histórica de Medellín, El Mundo. Medellín. <http://www.elmundo.com/portal/pagina.general.impresion.php?idx=206611> (Letzter Zugriff: 30.4.2018).



Cabezas, C. [2013] 'Primer Lugar Concurso Público Internacional de Anteproyectos Parque del Río en la ciudad de Medellín', Plataforma Arquitectura. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-320551/primer-lugar-concurso-publico-internacional-de-anteproyectos-parque-del-rio-en-la-ciudad-de-medellin>.

Chatziioannou, I. and Álvarez-Icaza, L. [2017] 'Evaluation of the urban transportation infrastructure and its urban surroundings in the Iztapalapa County: A geotechnology approach about its management', Cogent Engineering. Cogent, 4(1). doi: 10.1080/23311916.2017.1330854.

Colombia-SA [2018] Geografía de Colombia - I. <https://colombia-sa.com/geografia/geografia.html> (Letzter Zugriff: 7.5.2018).

DANE [1951] 'Censo de Poblacion'.

DANE [2011] Estimaciones de población 1985 - 2005 y proyecciones de población 2005 - 2020 total municipal por área. Bogotá. [http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06\\_20/Municipal\\_area\\_1985-2020.xls](http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/Municipal_area_1985-2020.xls).

DANE [2016] Preguntas frecuentes sobre estratificación, DANE. [https://www.dane.gov.co/files/geoestadistica/Preguntas\\_frecuentes\\_estratificacion.pdf](https://www.dane.gov.co/files/geoestadistica/Preguntas_frecuentes_estratificacion.pdf) (Letzter Zugriff: 5.4.2018).

Design Trust for Public Space [2015] Under the Elevated: Reclaiming Space, Connecting Communities. Design Trust for Public Space, New York.

Diller & Scofidio [2015] 'The High Line, New York City'. <https://dsrny.com/project/high-line>.

Distrito de Innovación Medellín [2018] Qué es el Distrito?, Homepage. <http://www.districtomedellin.org/que-es-el-districto/> (Letzter Zugriff: 7.5.2018).

Dobson, R., Skinner, C. and Nicholson, J. [2009] Working in Warwick: Including street traders in urban plans. School of Development Studies, University of KwaZulu-Natal, Howard College Campus, Durban, South Africa.

Dreamland Skateparks [2017] Skate Oregon - Burnside, Homepage. <http://www.skateoregon.com/Burnside/Burnside.html> (Letzter Zugriff: 2.5.2018).

Duque Escobar, G. [2015] 'Nuevo Ferrocarril de Antioquia, para estructurar un sistema férreo en Colombia'. <https://godues.wordpress.com/2015/06/02/nuevo-ferrocarril-de-antioquia/>.

Elmqvist, T. et al. [2013] Regional Assessment of Latin America, Urbanization, Biodiversity and Ecosystem Services: Challenges and Opportunities: A Global Assessment. doi: 10.1007/978-94-007-7088-1\_33.

Facebook: Historia fotográfica de Medellín (HFM) [2014] 'Jungfernfahrt der Ferrocarril de Antioquia'. <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/>.

Facebook: Historia fotográfica de Medellín (HFM) [2018] 'Barrio Prado um 1930'. <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/>.

Facebook: Memoria Visual de Medellín [2017] 'Carrera Bolívar Richtung Süden (1968)'. <https://www.facebook.com/MemoriaVisualDeMedellin/>.

Facebook: Memoria Visual de Medellín [2018] 'Parque Berrío (1950)'. <https://www.facebook.com/MemoriaVisualDeMedellin/>.

Ferrocarril de Antioquia S.A.S. [2016] Ferrocarril de Antioquia, Homepage. <http://www.ferrocarrilantioquia.com> (Letzter Zugriff: 18.4.2018).

Friends of the Highline [2017] The High Line Network, Homepage. <http://network.thehighline.org> (Letzter Zugriff: 2.5.2018).

Fülscher, B. [2004] 'Definition "öffentlicher Raum"', Stadtkunst. <http://www.stadtkunst.ch/0/4/8/20/#q1>.

Gehl, J. [2011] Life Between Buildings: Using Public Space.

Google Maps [2018] Kartenmaterial. <https://www.google.at/maps>.

Henderson, J. D. [2006] La modernización en Colombia, Los años de Laureano Gómez, 1889-1965. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

Hernández Hernández, Á. [1930] 'Ferrocarril de Antioquia, Bahnhof de Medellín', Biblioteca Pública Piloto. Medellín.

Hosaka, M. [2004] 'The Story of Dreamland Skateparks', Switch Magazine. [https://web.archive.org/web/20071114172420/http://www.switch-magazine.com/skateboard\\_stories/dreamland\\_skateparks.html](https://web.archive.org/web/20071114172420/http://www.switch-magazine.com/skateboard_stories/dreamland_skateparks.html).

IHMEA [1999] Cartas Climatológicas Medellín, Climatografía de las principales ciudades. Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. <http://bart.ideam.gov.co/cliciu/mede/temperatura.htm> (Letzter Zugriff: 3.10.2017).

- ITA Working Group Number 13 [2004] 'Underground or aboveground? Making the choice for urban mass transit systems', *Tunnelling and Underground Space Technology*, 19(1), pp. 3-28. doi: 10.1016/S0886-7798(03)00104-4.
- Jaramillo, R. L. and Perfetti, V. [1997] 'Cartografía urbana de Medellín 1790-1950', in: Concejo de Medellín, Medellín.
- Käfer, A. and Gstir, V. [2010] Zielgebiet Gürtel - Wiens größtes Bürgerbeteiligungsverfahren 2002-2007 - Die Verwirklichung der Projekte 2007-2010. Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- König, H.-J. [2008] *Kleine Geschichte Kolumbiens*. C. H. Beck oHG, München.
- Li, J. and Li, Y. [2010] 'The impact of elevated transit on urban spatial morphology: Case study of Wuhan City', in 2010 International Conference on Mechanic Automation and Control Engineering, MACE2010, pp. 1437-1440. doi: 10.1109/MACE.2010.5536139.
- Martin, G. [2014] How Medellín revived itself, *Citiscopes*. <http://www.citiscopes.org/story/2014/how-medellin-revived-itself-part-1-fast-growth-verdant-valley> (Letzter Zugriff: 30.4.2018).
- Martínez Gaete, C. [2017] 7 ciudades que transformaron sus pasos bajo nivel en parques urbanos, *Plataforma Arquitectura*. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/805132/7-ciudades-que-transformaron-sus-pasos-bajo-nivel-en-parques-urbanos> (Letzter Zugriff: 1.8.2017).
- Matern, A. [2016] *Urbane Infrastrukturlandschaften in Transformation: Städte - Orte - Räume*. <https://books.google.at/books?id=WIQ6DAAAQBAJ&pg=PA152&lpg=PA152&dq=transformation+verkehrsinfrastruktur+urban&source=bl&ots=8-58XNnpwg&sig=VytgyBDHHRyj6mD-2GbazwtATPsU&hl=de&sa=X&ved=2ahUKewjKuqvh-eTaAhUFqa-QKHUeHCiEQ6AEwCnoECAAQZg#v=onepage&q=transformati>.
- Medellín comovamos [2016] Informe de calidad de vida de Medellín, 2016. Alcaldía de Medellín, Medellín. [http://www.medellincomovamos.org/download/informe-de-indicadores-objetivos-sobre-la-calidad-de-vida-en-medellin-2016/?utm\\_source=DocumentosHome&utm\\_campaign=Encuesta+2016&utm\\_medium=BotonesSidebar&utm\\_term=Informe](http://www.medellincomovamos.org/download/informe-de-indicadores-objetivos-sobre-la-calidad-de-vida-en-medellin-2016/?utm_source=DocumentosHome&utm_campaign=Encuesta+2016&utm_medium=BotonesSidebar&utm_term=Informe).
- Metro de Medellín [2017] Quiénes Somos - Historia, *Homepage*. <https://www.metrodemedellin.gov.co/quiénessomos/historia> (Letzter Zugriff: 18.4.2018).

- Metro de Medellín [2018] 'Karte des öffentlichen Verkehrsnetzes'. <https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/pdf/viaje-con-nosotros/Mapa-esquemático-2018.pdf?ver=2018-04-10-134452-333>.
- Mínguez, E. et al. [2013] Claves para Proyectar Espacios Públicos Confortables. Indicador del Confort en el Espacio Público. [http://eminguez.com/wp-content/uploads/2013/06/Claves-E.P.-Confortables\\_WEB.pdf](http://eminguez.com/wp-content/uploads/2013/06/Claves-E.P.-Confortables_WEB.pdf).
- Morrison, A. [2017] Los Tranvías y Trolebuses de Medellín, Colombia. <http://www.tramz.com/co/me/mes.html> (Letzter Zugriff: 18.4.2018).
- Naranjo Giraldo, G. [1992] Medellín en Zonas. Corporación Región, Medellín.
- Newell, J. and Unger, S. [2018] The Wabash Lights, Homepage. <http://www.thewabashlights.com> (Letzter Zugriff: 28.4.2018).
- Ocampo, J. A. [1987] Historia Económica de Colombia.
- Pérez Jaramillo, J. [2017] Medellín - an urban citizen Project.
- Pérez Jaramillo, J., Patiño Marín, J. M. and Spera Velásquez, G. V. [2014] Revisión y Ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial - Componente General. Medellín. [https://es.slideshare.net/ConcejoMDE/presentacin-componente-general-pot?from\\_action=save](https://es.slideshare.net/ConcejoMDE/presentacin-componente-general-pot?from_action=save) (Letzter Zugriff: 24.11.2017).
- Plan:B Arquitectos [2006] Jardín Botánico, Homepage. <http://www.planbarq.com/#/orquideorama/> (Letzter Zugriff: 3.5.2018).
- Puerta, C., Ortiz, V. and Ortega, M. [2014] Carrera Bolívar: Una Gran Calle, Cuatro Grandes Plazas, Slideshare Presentation. <https://de.slideshare.net/jdapenao/presentacion-anteproyecto-ganador-primer-premio-concurso-carrera-bolivar> (Letzter Zugriff: 31.5.2017).
- República de Colombia [1987] Situación actual y perspectivas del Proyecto Tren Metropolitano de Medellín. Bogotá.
- Restrepo Vélez, M. E. [2011] 'Pasado, presente y futuro de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.' Medellín.
- Rodríguez Jiménez, P. [2009] 'Medellín: La ciudad y su gente', Credencial Historia, (230). <http://www.banrepultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero2009/medellin.htm>.
- Rodríguez, M. [2017] 'Basilica Metropolitana im Bau, 1892'. Biblioteca Publica Piloto, Medellín. [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/Catedral\\_de\\_Medellin-1892.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/Catedral_de_Medellin-1892.jpg).
- Safford, F. and Palacios, M. [2002] Colombia: Fragmented Land, Devided Society, Latin American Histories. Oxford University Press, New York, Oxford.

- Schwartz, A. [2007] 'Creating People-Friendly Streets', Gotham Gazette, pp. 1-7. <http://www.gothamgazette.com/index.php/development/3731-creating-peop->.
- Stadt Wien [2014] 'Emil-Maurer-Park'. <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/images/guertelpark.jpg>.
- Stanley, B. W. et al. [2012] 'Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis', *Urban Geography*, 33(8), pp. 1089-1117. doi: 10.2747/0272-3638.33.8.1089.
- Suárez Escudero, G. [1968] *Historia y geografía elementales del municipio de Medellín*. Bedout.
- Telemedellín [2017] *Renovación del centro contempla la reconstrucción del Bazar de Los Puentes* (Youtube-Video). Medellín. <https://www.youtube.com/watch?v=ap83BtqBdRY> (Letzter Zugriff: 19.4.2018).
- The Bentway [2018] *The Bentway*, Homepage. Toronto. <https://web.archive.org/web/20160617193005/http://www.undergardiner.com/what.html>.
- The World Bank [2012] 'GINI Index by Country'. Washington DC. <http://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI?end=2012&locations=AT-CO&start=1988>.
- The World Bank [2016] 'Urban Population by Country'. Washington DC. <http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=AT-CO>.
- The World Bank [2017] 'Surface Area by Country'. Washington DC. <http://data.worldbank.org/indicator/AG.SRF.TOTL.K2?locations=AT-CO>.
- UN-HABITAT [2015] 'Habitat III Issue Papers - Public Space', United Nation Conference on Housing and Sustainable Urban Development, 2015, pp. 1-8. doi: <http://dx.doi.org/10.3402/gha.v5i0.19065>.
- United Nations [2014] 'World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352)', New York, United, p. 32. doi: 10.4054/DemRes.2005.12.9.
- URBAM Universidad EAFIT [2014] 'PUI Nororiental'. <http://www.eafit.edu.co/wuf/guia-medellin/Documents/pui-nororiental.pdf>.
- Valencia, N. [2015] L-A-P, primer lugar por plan maestro del cerro La Asomadera en proyecto que transformará Medellín, Plataforma Arquitectura. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/761196/primer-lugar-cerro-la-asomadera-en-concurso-internacional-de-urbanismo-y-paisajismo-en-centro-civico-ciudad-de-medellin-colombia> (Letzter Zugriff: 31.5.2017).



Velilla, C. [2017] Homepage, Homepage. <https://architect.com/carlosvelilla> (Letzter Zugriff: 18.4.2018).

Vienna-Trips.at [2017] 'Stadtbahnbögen, Lokal bei Nacht mit UBahn © Schaub-Walzer / PID'. <https://www.vienna-trips.at/stadtbahnboegen/>.

Your Holiday Homes [2018] Museo de Antioquia, Homepage. [http://yourholidayhomes.com/things-to-do/museums/museo-de-antioquia\\_748.html](http://yourholidayhomes.com/things-to-do/museums/museo-de-antioquia_748.html) (Letzter Zugriff: 5.3.2018).

Zambrano Benavides, D. [2017] 'Reclaman más espacios para goce ciudadano', El Colombiano, (February, 12), pp. 16-17. <http://www.elcolombiano.com/antioquia/reclaman-mas-espacios-para-goce-ciudadano-CK5914589>.



