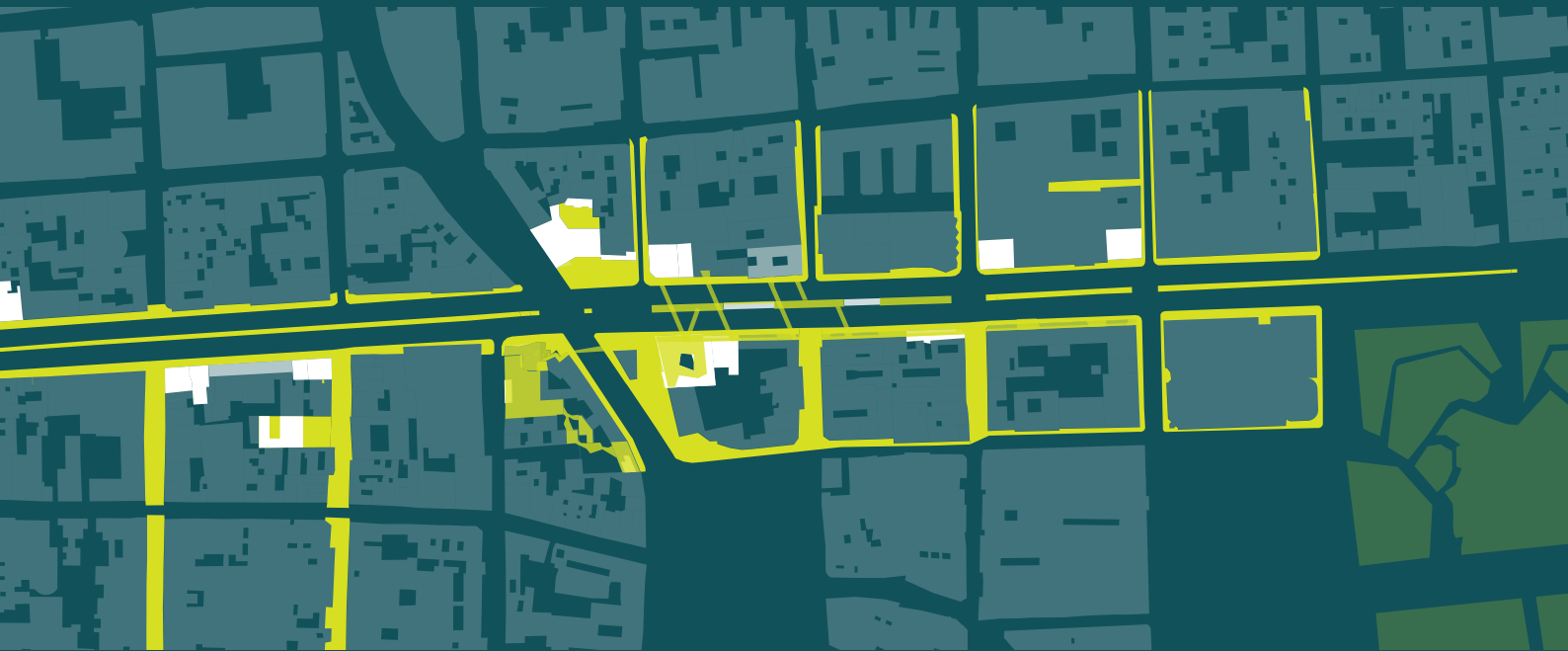


# Straße verbindet: Städtischer Raum für soziale Inklusion

Revitalisierung der Straße Carrera Décima in Bogotá, 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

# Straße verbindet: Städtischer Raum für soziale Inklusion

Revitalisierung der Straße Carrera Décima in Bogotá, Kolumbien

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des  
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin  
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

**Laura Scharf**

1028017  
Gentzgasse 144/18  
1180 Wien

Wien, am 23.10.2015

„Sie ist wie ein 15-jähriges Mädchen, ein Mädchen, das manchmal fröhlich ist, manchmal eigenwillig.“

„*Una niña de 15 años, que cambia, que a veces está alegre, a veces está voluntariosa.*“

- Consuelo Ayala, Bogotanerin, Interview

# Kurzfassung

Die einstige Prunkstraße Décima fällt durch Kriminalität, Leerstand und Überfüllung des Straßenraums negativ auf, hat jedoch zugleich großes Potenzial durch gute öffentliche Anbindung, ihre Nähe zum historischen und touristischen Zentrum Bogotá und zum wichtigen Einkaufsviertel San Victorino. Dieser interessante Straßenzug wird in der vorliegenden Arbeit untersucht und anschließend die auf diesen Ort wirkenden Problematiken herausgefiltert. Auch andere Themen, wie öffentlicher Raum, soziale Inklusion und Sicherheitswahrnehmung, werden näher beleuchtet.

Das städtebauliche Projekt konzentriert sich mit flexibel anwendbaren Tools auf mögliche Lösungen und Interventionen, welche diesen Problematiken sowie der physischen, sozialen wie emotionalen Segregation Bogotá entgegenwirken, um die Straße unter dem Blickwinkel der Stadt der Inklusion aufzuwerten und mit mehr Aufenthaltsqualität auszustatten. Anhand des Detailausarbeitungsgebiets „Kulturknoten“ wird die vorgeschlagene Strategie detaillierter angewandt und überprüft. Schaffung klarer Strukturen, Umnutzung, Durchmischung und Herstellung von Synergien zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen sowie Integration der Straßenverkäufer sind die Hauptziele unter der Devise Wohnbau, Sport, Kunst und Kultur für eine „gleichere“ Stadt.

Denn die Macht des öffentlichen Raums liegt in seinem Einfluss auf die Gesellschaft.

Straße verbindet:

Eine Décima für alle!

# Resumen

## LA CARRERA CONECTORA: ESPACIO PÚBLICO PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL

Revitalización de la Carrera Décima en Bogotá, Colombia

La Carrera Décima se destaca negativamente por su criminalidad, sus inmuebles abandonados y la gran congestión de la calle, tanto vehicular como peatonal. Sin embargo tiene gran potencial por su proximidad al centro histórico La Candelaria, la plaza principal Plaza Bolívar, el importante barrio comercial San Victorino y una buena conexión de transporte público.

En el siguiente trabajo, este importante eje urbano, su entorno y su uso a través de la historia serán analizados, con el objeto de filtrar las principales problemáticas, que influyen sobre este lugar. En particular se examinarán los temas espacio público y percepción de seguridad. Se enfocará en la inclusión social, rompiendo fronteras de clase, origen y edad, tanto como promover a la mujer como líder de la sociedad.

El proyecto urbanístico se dedica – con herramientas flexiblemente aplicables – a posibles soluciones e intervenciones con el fin de obrar contra las problemáticas diagnosticadas, y a la vez revalorizar la calle, desacelerarla y proveerla de cualidades que fomenten permanencia en el espacio público. Con el “Nodo Cultural”, en la intersección con Avenida Jiménez, se trata de aplicar y comprobar la estrategia propuesta en una escala arquitectónica. Un diseño claro, la readecuación de edificios, la mezcla social, creación de sinergias entre los diferentes grupos de población e integración de los vendedores ambulantes son los objetivos principales bajo la idea central de dotar de vivienda, deporte, arte y cultura para una ciudad más igualitaria,

¡Una Décima para todos!

# Abstract

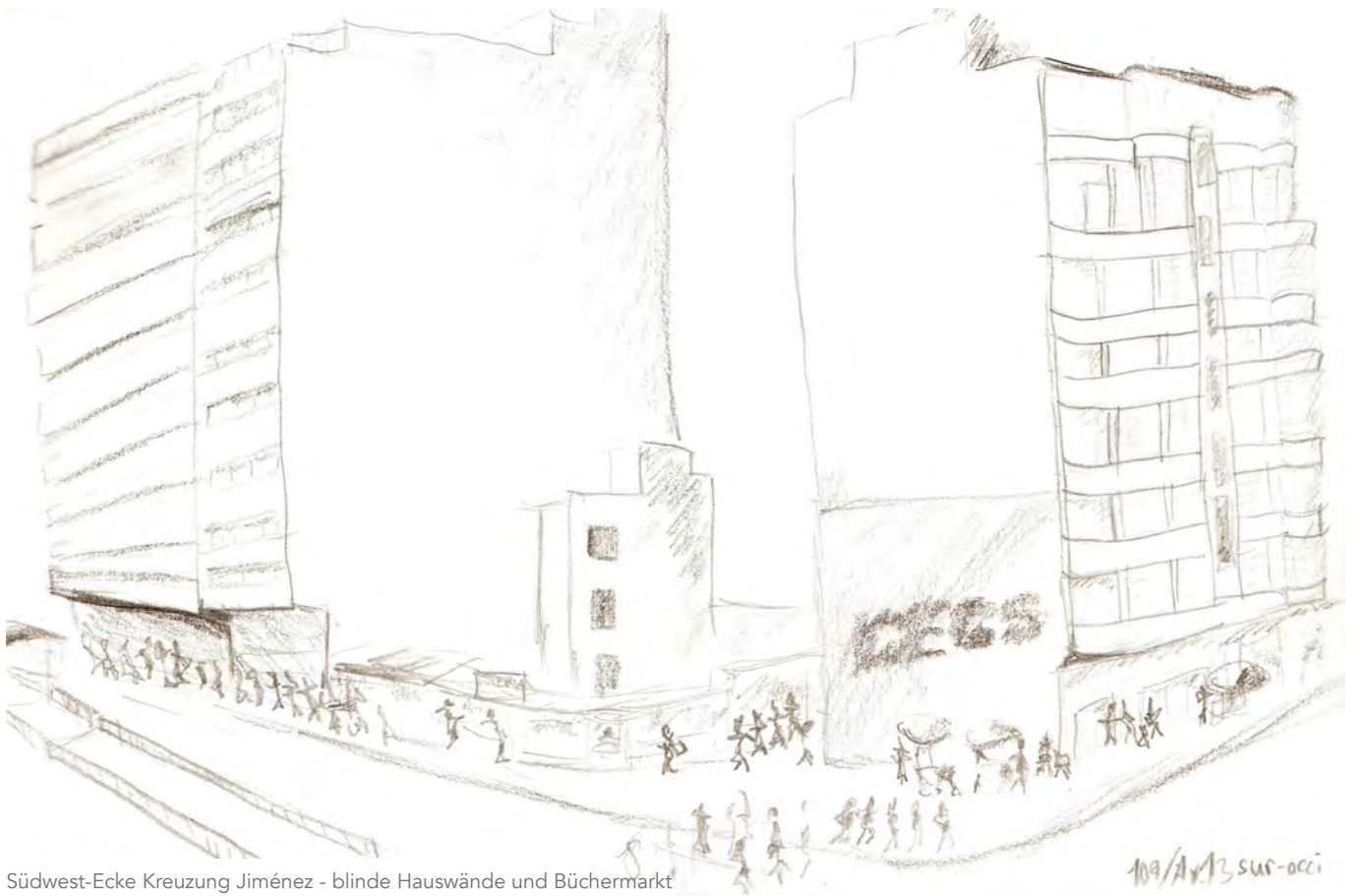
## THE CONNECTIVE STREET: URBAN SPACE FOR SOCIAL INCLUSION

Revitalization of the Carrera Décima in Bogotá, Colombia

The once magnificent boulevard Carrera Décima stands out negatively with its criminality, empty buildings and congestion. At the same time, it has big potential through its proximity to the historic and touristic heart of Bogotá, an important shopping area, and good public transport connections. This interesting street is first analysed and main impacting problems are then filtered out. Furthermore, the general topics of public space, social inclusion and perception of safety are discussed.

Via flexibly applicable tools, the following urban project focuses on possible solutions and interventions to counteract these problems, as well as the physical, social and emotional segregation of Bogotá. It aims at upgrading the street from the perspective of a City of Inclusion and providing it with more amenity values. The proposed strategy is then reviewed and applied in detail on the Cultural Node, the area around the intersection with Avenida Jiménez. Design of clear structures, reuse of buildings, social mix, creation of synergies between different population groups and integration of street vendors are the main goals under the central idea of housing, sports, art and culture for a „more equal city“.

¡Décima for all!



Südwest-Ecke Kreuzung Jiménez - blinde Hauswände und Büchermarkt



# Gracias

an all jene, die mich auf diesem Weg begleitet haben.

an mein wundervolles Atelier in der Werkstatt Meidling mit Gabi, Angi, Claudia und Do.  
an Cory und Kri für gemeinsame „Lernstunden“ an immer anderen Orten.

an Consuelo, die ihrem Namen alle Ehre machte und mich immer das Positive zwischen all dem scheinbar Schlechtem in „meiner“ Straße sehen ließ.

an meine dortigen Freunde und Begleiter in der Mission die Décima zu erforschen und zu dokumentieren, im Speziellen an Alejandro, Paco, Jafet, Paloma, Wily und Jimmy und die Minikamera, die ich immer in meiner Tasche mitführte. An Daniel, für unseren Décima-in-Farben-Nachmittag inmitten von Fußgängern, fahrenden Händlern und Schnellbussen. An Sara, für ihre Unterstützung bei den Interviews und ihren Frohmüt.

an Gustavo, der mir die Zusammenhänge der Décima aus einer anderen Sichtweise eröffnet hat, sowie die Interviewpartner und Straßenverkäufer in Bogotá, die mir einen tieferen Einblick in die Straße gewährten.

an Fernando Cortés und Marcela Duque, die mir in meiner Zeit in Kolumbien mit Rat und Tat zur Seite standen, für die Begeisterung den öffentlichen Raum und mit ihm die Stadt zu verbessern.

an Andreas Hofer für seine Motivation und begleitende Unterstützung während meiner Diplomarbeitsphase, für sein Engagement im Städtebau abseits gewohnter Staatsgrenzen, und vor allem dafür, meinen Kompass auf Bogotá gelenkt und mir damit eine neue Welt eröffnet zu haben.

an meine Eltern, die mir mit Geduld und Unterstützung mein Studium ermöglicht haben.

Besonderer Dank gilt David.

“Die Straßen in den Großstädten haben noch viele andere Funktionen außer der einen, Platz für Fahrzeuge zu bieten, und die Bürgersteige ... haben noch viele andere Funktionen, außer Platz für die Fußgänger zu bieten... Ein Bürgersteig in einer Großstadt ist, für sich genommen, ein leerer Begriff. Erst im Zusammenhang mit den angrenzenden Gebäuden und mit deren Nutzung oder erst in Verbindung mit der Benutzung anderer Bürgersteige in der Nähe gewinnt er Bedeutung...

**Die Straßen und ihre Bürgersteige  
sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt,  
sind ihre lebenskräftigsten Organe.**

Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.“

Jane Jacobs

in „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ (1963: 27)

# Inhalt

00 <b>Einleitung</b>	<b>xii</b>	Straßenabschnitte	84
Ziel & Aufbau	xvi	DER NORDABSCHNITT	98
Methodik	xviii	IMAGE DER CARRERA DÉCIMA	
Erläuterungen	xx	- die Interviews	116
		PROBLEMATIKEN	132
01 <b>Kolumbien &amp; Bogotá</b>	<b>2</b>	04 <b>Straße verbindet: Ein städtebaulicher Entwurf</b>	<b>136</b>
ÜBERBLICK & LÄNDERVERGLEICH	4	WEGE IN DIE ZUKUNFT	
KOLUMBIEN - ein Landesportrait	10	- Zielformulierungen & Maßnahmen	138
BOGOTÁ - ein Stadtportrait	14	STRATEGIE	146
02 <b>Themeneinführung</b>	<b>28</b>	Wegalternativen	150
ZUM WESEN DER STRASSE - Öffentlicher Raum & sein Einfluss auf die Gesellschaft	30	Circulos Coloreados	
HALB LEER? HALB VOLL!		- Aneignung des öffentlichen Raumes	152
- Das Potenzial urbaner Leerräume	36	DAS STÄDTEBAULICHE PROJEKT	154
„ICH FÜHLE MICH...“ - objektive und subjektive Wahrnehmung von Sicherheit	38	Strategische Tools: Gebäude	156
DIE STADT IST FÜR ALLE		Strategische Tools: Öffentlicher Raum	162
- über soziale Inklusion	42	Weiche Maßnahmen	175
STRASSENVERKÄUFER	48	Tracks	176
REFERENZPROJEKTE	54	DER KULTURKNOTEN	180
03 <b>Die Carrera Décima</b>	<b>60</b>	Kultur.Werk.Stadt	186
VERORTUNG UND ROLLE	62	Obdach.Synergieheim	196
AUFSTIEG UND FALL		Paradies.Garten	206
- Geschichte der Carrera Décima	64	00 <b>Verzeichnisse</b>	<b>210</b>
DER VERLAUF DER DÉCIMA		Literaturverzeichnis	212
- eine städtebauliche Analyse	80	Abbildungsverzeichnis	218

„Es ist das Verfolgen des Aufstiegs und des Falls einer Straße, die alles hatte und heute bloß Verachtung und Verstopfung erfährt; Es ist das Annehmen einer Herausforderung, um die Straße für die gesamte Stadt zurückzugewinnen, damit sie als Achse der Erneuerung agiere, der Rückeroberung des Zentrums, ohne dieses wertvolle Erbe aufzugeben; anstelle in die Sabana\* zu flüchten und diese planlos in Irrsinn zu invadieren.“

# 00 **Einleitung**



3 Worte zur Décima [aus den Interviews]  
 Größenverhältnis nach Häufigkeit der Nennung

# Zur Arbeit

„Public space and public health go hand in hand“  
Michael Kimmelman (2012: XVI)

In der (lateinamerikanischen) Welt stehen Themen wie Konfrontation sozialer Gegensätze, Ausschluss eines Teils der Bevölkerung aus dem öffentlichen Raum der gemeinsamen Stadt sowie ungerechte Aufteilung von Gütern an der Tagesordnung: Soziale Ungleichheit, die sich in physischer, sozialer wie emotionaler Segregation manifestiert.

Das „Recht auf Stadt“ und damit der gleichberechtigte Zugang zu ihr, steht all ihren Einwohnern zu. Diese Arbeit untersucht die verschiedenen Betrachtungsweisen zu sozial inklusiver Gestaltung öffentlichen Raumes und nützt dessen Einfluss auf das öffentliche Leben und der Verwandlung der Gesellschaft. Dabei lotet sie den Möglichkeitsraum für die Integration der gesamten Bevölkerung, quer durch alle Schichten, Generationen und Herkunftsregionen aus. Dies ist mit dem Bestreben der Autorin verbunden, die Ungleichheit und soziale Ungerechtigkeit, die das tägliche Leben unterspülen, zu korrigieren. So soll ein positiver Anstoß zur Wiederverwebung von Stadt und ein Beitrag zur Verbesserung der Gesellschaft gegeben werden. Denn soziale Inklusion auf städtebaulicher Ebene und fairer Zugang als auch Nutzung öffentlichen Raumes sind untrennbar miteinander verknüpft.

In der lateinamerikanischen 8-Millionen-Metropole Bogotá (SDP 2015: 4) treten die oben genannten sozialen Segregationsphänomene bedauerlicher Weise exemplarisch auf. Besonders in ihrem Zentrum: die Carrera Décima, eine ehemalige Prunkstraße und heute noch wichtige Verkehrsader. Kriminalität, Leerstand und gleichzeitig unzählige Menschen sowie massives Verkehrsaufkommen (Busetas; siehe Erläuterungen), machen sie zu einem Ort, an

den man nicht gerne geht und noch weniger gern verweilt – außer man muss. Sie wird verachtet und verschrien: „Geh da nicht hin.“ „Überquere sie einfach schnell, aber halte dich dort nicht auf.“ „Man fühlt sich nicht sehr wohl in dieser schweren Atmosphäre, doch manchmal gibt es auch Lichtblicke...“ (Interviews über die Décima)

Einst war sie eine der wichtigsten Einkaufs- und Bürostraßen im Herzen Bogotás, Sitz zahlreicher Ausschüsse und Gremien. Doch mit einer zunehmenden Verkehrsexplosion in dieser strategisch wichtigen Verkehrsader, ging auch ein starker Prestigeverlust einher. Doch ihre Probleme sind zugleich ihr Potenzial: Die leerstehenden bzw. als Lager genutzten Gebäude bieten sich für Umnutzungsprojekte an und könnten dazu beitragen, den hohen Wohnraummangel zu entschärfen. Weitere Vorzüge dieser Straße sind ihre Nähe zum historischen und touristischen Zentrum, der Altstadt La Candelaria, und dem wichtigen Einkaufsviertel San Victorino sowie die gute öffentliche Anbindung. Auch der Hauptplatz Bogotás, Plaza Bolívar, ist nur drei Häuserblöcke entfernt.

Zur Zeit läuft die Décima Gefahr, eine bloße Durchgangsstrecke ohne wahre Identität zu werden, ein Ort, an den man geht, um wichtige Erledigungen zu machen, die nur hier möglich sind, die man aber bevorzugt woanders machen würde, hätte man die Wahl. Es ist von Wichtigkeit, ihr eine feste und positive Identität zurückzugeben, damit sie wieder an die große stadtstrukturelle Bedeutung, die sie einst hatte, anknüpfen kann. Nur so könnte sie in den Herzen der Bogotaner wieder einen erfreulichen Platz einnehmen und höhere Appropriation ihrerseits erfahren.

Eine Décima für alle.





# Ziel & Aufbau

Im Fokus dieser Arbeit steht eine Untersuchung der verschiedenen Aspekte sozialer Inklusion und der dementsprechenden Gestaltung öffentlichen Raumes. Dabei soll der theoretische und praktische Möglichkeitsraum für die (Re-)Integration der verschiedenen Bevölkerungsgruppen ergründet werden, unabhängig von Klasse, Herkunft, Alter oder Geschlecht. Dieses zentrale Anliegen soll mit der Bearbeitung ortsspezifischer Problematiken der existierenden Situation überlagert werden, um Theorien auszutesten und innovative Ideen zu generieren. Indem die Geschichte und Entwicklung der Carrera Décima beleuchtet, und die Wahrnehmung dieser durch die Bogotaner erkundet wird, eröffnen sich neue Sichtweisen, die zu einem besseren Verständnis von Funktionsweise und Charakter dieser Straße führen.

Wie kam es zu den Entwicklungen, die die heutige Situation und Wahrnehmung der Carrera Décima ausmachen? Zu welchem Zeitpunkt hat sich die Straße zu dem verändert, was sie heute ist? Welche Assoziationen verbinden Bogotaner mit ihr und welche Erwartungen haben sie an sie?

Im inklusiven Revitalisierungsprojekt zur Carrera Décima gibt es folgende zentrale Fragenstellungen:

Wie sehen mögliche Zukunftsperspektiven für die Décima aus und wie könnte man diese mit den sozial schwachen Eigenschaften Bogotás sowie sozialen Ambitionen einengen? Was sind die Hauptproblematiken der Décima und wie kann man diesen entgegenwirken? Wie kann die Konnektivität zwischen öffentlichen Orten erhöht, urbane Barrieren durchlässiger gemacht, und wie öffentliche Aktivitäten generiert werden, die sowohl formelle als auch informelle Teilnehmer der Stadt anziehen und miteinander in Interaktion treten lassen?

Die Wechselwirkung zwischen öffentlichem Raum und sozialer Inklusion spielt bei diesem Projekt die zentrale Rolle, um die Grenzen physischer, sozialer wie emotionaler Segregation in Bogotá aufzulösen. Das oberste Ziel ist eine sozial inklusive Umgestaltung der Décima und eine positive (Syn-)Energien erzeugende neue Nutzungsbelegung der Gebäude. Dies soll in sensiblem Umgang mit dem Bestand geschehen und sinnvoll in das Netz bestehender Gebäude integriert werden. Es sollen vieldeutige, multifunktional nutzbare Räume mit offenem Zugang geschaffen werden, die die umliegenden Funktionen miteinander effektiv vernetzen. Damit soll die Décima wieder zu einem einladenden Ort gemacht werden, an den man gerne kommt, verweilt und den man nicht bloß aus einer Notwendigkeit heraus aufsucht. Offenheit, und vor allem Nutzungsoffenheit, ist gefragt, um eine Appropriation dieser neuen öffentlichen Räume herauszufordern und die Relevanz der Décima wieder zu aktivieren.

Zielgruppe dieses sozial inklusiven Straßenrevitalisierungsprojekts sind die Bewohner der umliegenden Viertel als auch aller anderen Teile Bogotás, vom benachteiligten Süden bis zum reichen Norden, vom Schüler, über den Büroangestellten, Verkäufer und informellen Händler.

Die Mission der Autorin ist die Generierung eines sozial verbindenden, integralen Projekts auf mehreren Maßstabsebenen. Es soll alternative Lösungsvorschläge für die Probleme der Décima aufzeigen und eine Inspiration für zukünftige Prozesse in der Décima und der Stadt generell, wie auch in anderen Großstädten, darstellen. Die Autorin hofft, den Protagonist Soziale Inklusion in Zukunft im Städtebau vielerorts an erster Stelle zu sehen.

Straße soll verbinden.



3 Worte zur Décima, wie ich sie mir wünsche  
[aus den Interviews] Größenverhältnis nach Häufigkeit der Nennung)

# Methodik der Arbeit

Um den Bearbeitungsort umfassend untersuchen zu können, war ein Besuch vor Ort unerlässlich. Dem dreimonatigen Forschungsaufenthalt ging eine vorbereitende Literaturrecherche, Auseinandersetzung mit der Geschichte von Land, Stadt und Straße in Wien voraus, sowie die Analyse der Themen Stadt der Inklusion, öffentlicher Raum und Décima. Letzteres erfolgte mit einer Einteilung in Straßenabschnitte, um eine adäquate Charakterisierung möglich zu machen.

In Bogotá wurden zahlreiche Begehungen und Fotodokumentationen durchgeführt, um u.a. Nutzungskataloge zu erstellen, Höhenentwicklungen festzuhalten und vorausgehende Analysen zu ergänzen und zu erweitern. Außerdem wurde dabei Kontakt zu Verkäufern und Straßenverkäufern hergestellt, um so direkt

Geschichten und Meinungen zur Carrera Décima in Erfahrung zu bringen. So wurden auch praktische Erhebungen in Form von qualitativen Befragungen (freies Leitfaden-Interview) in dreierlei Gruppen durchgeführt: Nutzer der Carrera Décima (Straßeninterviews), Bogotaner generell und auch Fachleute. Erstere deckten ein breites Spektrum an Personen beider Geschlechter ab: Obdachlose, Straßenverkäufer, Studenten, Büroangestellte und Unternehmer. Dem folgte eine Auswertung zur Herausfilterung der Problematiken in und um die Straße und die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs, der als Grundlage meines städtebaulichen Entwurfs dient. Der Maßnahmenkatalog wurde wie der Masterplan schon vor Ort angefertigt und zurück in Österreich weiterentwickelt und ausgearbeitet.

„(...) das Problem liegt bei der Vision, nicht bei der Frage nach Technologie oder Wirtschaft.“  
UNO World Urban Forum 7 // Carta de Medellín (2014: 86)

### **Geostete Pläne**

Die Pläne in dieser Diplomarbeit sind großteils „geostet“ anstatt „genordet“, da dies der seit der Kolonialzeit praktizierten, lokalen Plandarstellung von Bogotá entspricht.

### **Bogotá „Nord“ und „Süd“**

Hört man in Bogotá die Richtungsindikation „Nord“, ist damit nicht zwangsweise der geografische Norden gemeint. Meist bezieht man sich damit auf den „Norden“ des Straßenrasters, also wohin die Carreras verlaufen, der meist leicht verdreht zum tatsächlichen Norden ist. In der Carrera Décima bezeichnet „Nord“ meist ein tatsächliches „Nordnordwest“.

### **Österreichisches Standarddeutsch**

In dieser Diplomarbeit wird Österreichisches Standarddeutsch benutzt, im Unterschied zu Schweizer oder Deutschem Standarddeutsch. Großteils wird dieser kleine, aber feine Unterschied nicht bemerkbar sein. Ein kleines Beispiel: Geschoß statt Geschoss.

### **Geschlechtsneutralität**

Generalklausel: Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sind alle Aussagen in diesem Dokument als geschlechtsneutral zu verstehen.

## **WORTERLÄUTERUNGEN**

### **Avenida**

Wichtige Straße mit breitem Querschnitt, kann beliebigen Verlauf haben.

### **Barrio**

Viertel, das durch sein spezielles soziales, räumliches, kulturelles oder ökonomisches Gefüge charakterisiert wird, übersetzt oft auch als „Nachbarschaft“ bezeichnet; gibt es auf Deutsch nicht mit dem gleichen Bedeutungsgehalt. (vgl. Oxford Dictionary: o.J.)

### **Buseta**

Kleine Busse des öffentlichen Transports, normalerweise von Privatunternehmern geführt.

### **Carreras und Calles**

**Carrera:** (abgekürzt K, z.B. Carrera 12...K12) Nord-Süd-Verlauf, von Ost nach West durchnummeriert; also heißt die Carrera bei den Bergen K1.

**Calle:** (abgekürzt C, z.B. Calle 14...C14) Ost-West-Verlauf, vom Zentrum aus nach Norden durchnummeriert; südlich des Zentrums befindet sich die Calle Primera (C1), die nächste Straße nördlich davon heißt Calle Segunda (C2). Die nächstfolgende Straße südlich der Calle Primera ist die Calle Primera sur (C1S); eine Calle 0 gibt es nicht. So ist es von enormer Wichtigkeit, ob die gesuchte Adresse ein „S“ trägt oder nicht. Deswegen erhält man auch immer den Namen des jeweiligen Barrios als Zusatzinformation zu

# Erläuterungen

## ZUR VORLIEGENDEN ARBEIT

jeder Ortsbeschreibung. Mitunter fehlen dazwischen stellenweise Straßen oder aber es gibt sie mehrmals (Calle 12a, Calle 12b).

**Diagonal:** Diagonale Straße, die eher wie eine Calle – also circa in Ost-West-Richtung – verläuft.

**Transversal:** Diagonale Straße, die eher wie eine Carrera – also in Nord-Süd-Richtung – verläuft.

### **Estratos**

Einteilung der Häuserblöcke mit Wohnnutzung in Estratos 1 bis 6, die den ökonomischen Schichten entsprechen, wobei im Estrato 6 die Oberschicht wohnt. Diese Einteilung dient der gerechten Verteilung von Energiekosten, Förderungen und Ähnlichem. Die Estratos 3 und 4 zahlen die realen Kosten, Estrato 1 und 2 weniger und Estrato 5 und 6 mehr. Der unteren, mittleren bzw. oberen Mittelschicht entsprechen die Estratos 3, 4 bzw. 5. (vgl. Dane o.D.) Leider tragen die Nebeneffekte der „Stratifizierung“ zu einer weiteren räumlichen Segregation bei.

### **MEPOT**

Modificación Exepcional del POT 2013: außerordentliche Abänderung des Raumordnungsplans POT 2013

### **MV**

motorisierter Verkehr

### **Pico y Placa**

Einschränkung des Verkehrs zur Stoßzeit (Hora Pico) nach letzter Nummer der Nummerntafeln (Placa).

### **POT**

Plano de Ordenamiento Territorial...Raumordnungsplan

### **POT 2020**

neuer Raumordnungsplan basierend auf dem POT 2000 und der MEPOT 2013

### **TM Transmilenio**

Schnellbussystem (BRT-Bus Rapid Transit) von Bogotá

### **Einige Straßen und ihre alternative Bezeichnung:**

Eje Ambiental...Avenida Jiménez

La Caracas... Avenida Carrera 14

La Décima... Carrera 10a; die „zehnte Straße“, Protagonistin dieses Buches

La Jiménez... Avenida Jiménez, Avenida Calle 13, Eje Ambiental

La Treinta... Avenida Carrera 30





01 **Kolumbien &  
Bogotá**



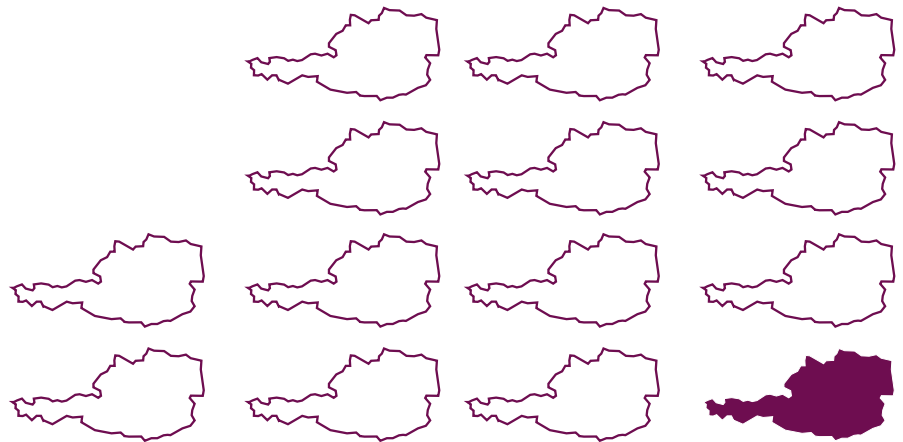
Fläche	1.141.748 km <sup>2</sup>	83.879 km <sup>2</sup>
Einwohner	47.965.868 (2015)	8.507.786 (2014)
Dichte	44 Ew/km <sup>2</sup>	101 Ew/km <sup>2</sup>
Staatsform	Präsidentialrepublik	Bundesrepublik
Hauptstadt	Bogotá D.C.	Wien
Departamentos / Bundesländer	32 Departamentos+Bogotá D.C.	9 Bundesländer
Sprache	Spanisch	Deutsch
GINI-Index	53,5 (19.Stelle der ungleichsten Länder in der Einkommensverteilung)	25-30
BIP (Mio. Eur)	348.587	322.595
BIP pro Kopf	€ 7.267	€ 38.100
Arbeitslosenquote	7,7% (Nov 2014)	4,9% (2013)
Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren	Primär 17% Sekundär 21% Tertiär 62% (2011)	Primär 4% Sekundär 26% Tertiär 70%
Lebenserwartung Frauen/Männer	83 / 76 (2014)	83,6 / 78,5 (2013)
Säuglingssterberate pro 1000 Geborene	14,6	3,1
Kinder pro Frau	2,35	1,44
Analphabetismus	5,7% (2014)	k.A.
Höchste Erhebung	6 Gipfel höher als 5000m	Großglockner 3.798m
Hauptgebirge	Anden (MAEC 2015, CIA o.D.)	Alpen (MA 23 2015, Statistik Austria 2015, World Bank 2014)



# Kolumbien vs. Österreich



**x10 = Europa**



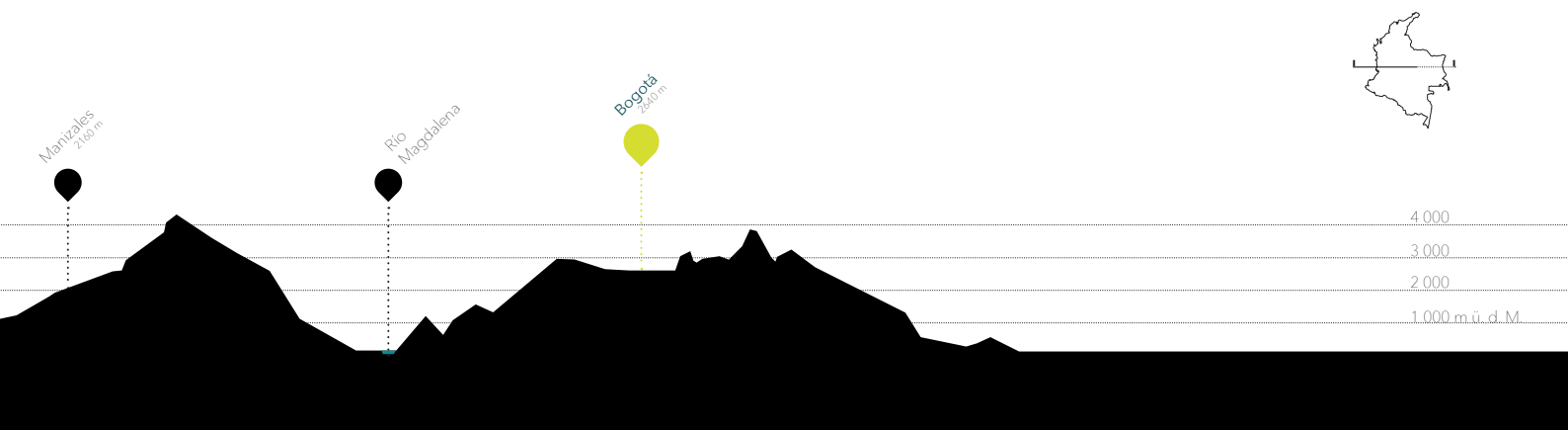
**x14 = Kolumbien**

## LAGE BOGOTÁS

Inmitten Kolumbiens auf der Ostkordillere der Anden, auf einer enorm großen Hochebene, der Sabana de Bogotá, befindet sich Bogotá. Das Hochplateau, 2600 Meter über Meeressniveau, ist östlich von den „Cerros Orientales“ (Ostberge) Monserrate und Guadalupe begrenzt, welche vorzüglich der Orientierung in der Stadt dienen, da sie allseits sichtbar sind.

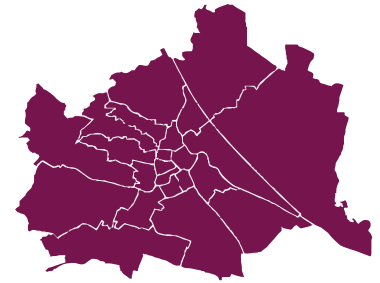
Pazifik





Profil der Andenkordilleren bei 5°N [Cabrales Solano]

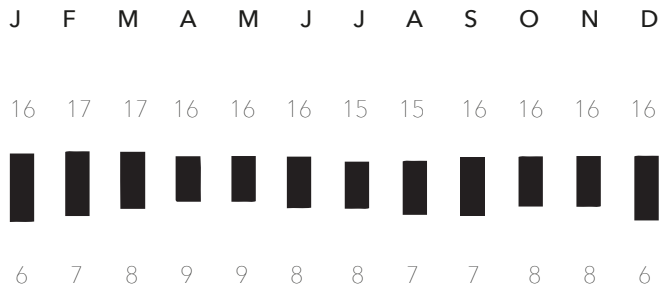
50 km



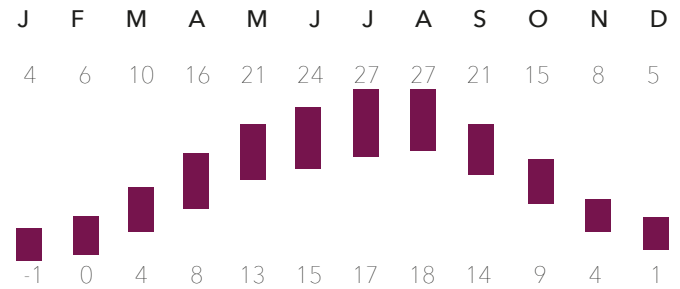
Höhe	2630m	151-543m
Durchschnittstemperatur Jahreszeiten	14°C keine, 2 Regenperioden/Jahr	11,4°C vier
Fläche davon urban	1.605 km <sup>2</sup> 376 km <sup>2</sup>	415 km <sup>2</sup> 226 km <sup>2</sup> (Annäherung ohne Grünflächen)
Einwohner Anteil der Landesbevölkerung	7.571.345 (2012) 16,3%	1.797.337 (2015) 21,1%
Dichte	47,17 201,37 Ew/ha (max.: 636)	43,31 Ew/ha 80 Ew/ha - ohne Grünfl., nicht repräsentativ
BIP (Mio. Eur) Anteil am Gesamt-BIP BIP pro Kopf	60.626 24,4% € 8.007	82.833 25,7% € 47.200
Bezirke	20 (Localidades) weitere Unterteilung in Barrios	23
Bevölkerungswachstum	1938: 325.650 1964: 1.697.311 1973: 2.855.065 2010: 7.363.782	2005: 1.632.459 (+10,1% bis 2015)
Arbeitslosenquote	8,5%  (SDP 2014, CIA, Dane 2015)	10,2 % (EU-Quote, 2014)  (MA 23 2015, ZAMG)

# Bogotá vs. Wien

Bogotá  
Klimadiagramm



Wien  
Klimadiagramm





Carnaval de Negros y Blancos, Pasto, Nariño, Kolumbien

## GEOGRAFIE UND KULTUR

Kolumbien ist das nordwestlichste Land Südamerikas und mit Panama die einzige Landverbindung zu Mittelamerika. Das von den Andenkordillern durchzogene Land ist reich an Klimazonen und Artenvielfalt. Im Süden Kolumbiens spalten sich die ganz Südamerika durchquerenden Andenkordillern in drei auf: die Ost-, Zentral- und Westkordillern. Auf Letzterer befindet sich Bogotá auf einer enormen Hochebene, 2600 Meter über Meeresebene.

Großteils liegt Kolumbien auf der Nordhalbkugel, erst im Süden des Landes wird es vom Äquator durchkreuzt, wo sich auch der Regenwald des Amazonas zu erstrecken beginnt. Es grenzt, als einziges Land Südamerikas, sowohl an den Pazifischen als auch an den Atlantischen Ozean (Karibik), in welchem sich ein eigenes Bundesland auf der Inselgruppe San Andrés und Providencia in der Nähe Nicaraguas befindet. Kolumbiens Nachbarstaaten (von Nordost nach Südwest) sind Venezuela, Peru und Ecuador.

Die verschiedenen Klimazonen spiegeln sich auch in der Kultur wieder. Generell ist die Bevölkerung als fröhlicher und offener im Vergleich zu der Mitteleuropas zu bezeichnen, in den höheren Klimaschichten jedoch weniger als in den Tieflagen und an der Küste. Kolumbien wird oft als Land der Feste und Karnevals bezeichnet (Caracol 2015) und bietet tatsächlich unzählbare verschiedenartige und bunte Blumen-, Musik- und Tanzfeste sowie Karnevals das ganze Jahr hindurch, wie den „Carnaval de Barranquilla“ im Norden, bis hin zum „Carnaval de Negros y Blancos“ in San Juan de Pasto im Süden.

# Kolumbien

## EIN LANDESPORTRAIT

### DIE ANFÄNGE KOLUMBIENS

Kolumbiens Karibikküste wurde im Jahr 1499 durch die Spanier entdeckt, erste Stadtgründungen folgten jedoch erst knapp 30 Jahre später mit Santa Marta (1525) und Cartagena (1533). Die erste Expedition ins Landesinnere den Río Magdalena hinauf, vermeintlich in Richtung Peru und seines Reichtums, erfolgte durch Gonzalo Jiménez de Quesada 1499 (König 2008: 19-21). Als spanische Kolonie war Kolumbien zunächst Teil des Vizekönigreichs Nueva Granada mit Bogotá als Hauptstadt (ebd: 35). 1819 erlangte es durch die vereinigten Truppen unter Simón Bolívar die Unabhängigkeit und wurde Teil des unabhängigen Großkolumbiens (ebd: 61f), der Zusammenfassung der Gebiete des heutigen Venezuela, Ecuador, Kolumbien und Panamá. Doch aufgrund fehlender nationaler Einheit und unvereinbarer Wirtschaftssysteme zerfiel es langsam (ebd: 67-72). Aus seiner Auflösung 1830 gingen die Staaten Venezuela, Ecuador und Kolumbien, damals noch inklusive Panama, hervor (CIA o.D.).

### NAHE GESCHICHTE

**SOZIALE UND ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG DES LANDES**  
Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts gab es einen großen Wirtschaftsaufschwung aufgrund des starken Kaffeexports, der monetären Entschädigung der USA für das Abtreten Panamas - damit die USA dort in Folge den Panamakanal bauen konnten, sowie einer teilweisen Modernisierung des Finanz- und Steuerhaushalts Kolumbiens (u.a. Stärkung der Zentralbank, die Bildung des Rechnungshofes), sowie der Gründung von Gewerkschaften (vgl. Ocampo zitiert nach NR 2010: 33).

Diese Zeit wurde schon damals von manchen Politikern als „Tanz der Millionen“ betitelt (König 2008: 113).

Bisher wurde der Boden Kolumbiens mittels Haciendas, Großlandgütern, bewirtschaftet. Doch nun wurden die Landwirte zunehmend unabhängiger, da die nicht mehr rentablen Haciendas zugunsten von kleineren Familienbetrieben abgelöst wurden. Durch diese neue Unabhängigkeit von den Großgrundbesitzern und durch den gut funktionierenden und einbringlichen Kaffeexport erhielten diese langsam Zugang zu Wohlstand und Bildung. Mehrere von ihnen stiegen durch die Jahrzehnte sogar zu einer neuen Elite auf, von der später so mancher die Carrera Décima in ihrer heutigen Form bauen wird (vgl. NR 2010: 32). Um 1930 wurden erstmals Zolltarife eingeführt, um die einheimische Produktion zu schützen und die erst junge Industrie zu fördern. Doch 1936 folgte, unter Druck der USA, die Aufhebung der kolumbianischen Bezollung diverser Importprodukte aus den USA, welche im Gegenzug mit einer Zoll- und Steuerbefreiung des Importes kolumbianischen Kaffees einherging. (vgl. ebd: 32f; Henderson z.n. ebd: 33)

In der Politik kam in den 30er Jahren zusehends die liberale Partei an die Macht, was die konservativen Parteien als einen Angriff auf ihre Autorität nur ungern sahen, weswegen in der Politik jener Zeit eine starke Polemik und Parteienkampf an der Tagesordnung standen. Unter anderem führte dies zu der paradoxen Feststellung, dass es dem Land schlecht gehe, der Wirtschaft aber gut, welche bedauerlicher Weise ein gutes Abbild der Wirklichkeit darstellte. Nach Jahrzehnten der Gremienbildung und Beeinflussung von Wirtschaft und Politik durch die Oberschicht zur ihren Gunsten, bei gleichzeitiger Ignoranz der Probleme des Landes, war dies abzusehen. (vgl. NR 2010: 33ff; Henderson z.n. NR 2010: 35) Nach dem zweiten Weltkrieg ging es wegen des ökonomischen Wachstums und einer starken Steigerung der Produktion für

Kolumbien wirtschaftlich weiterhin bergauf. So konnte das Land zwischen den Jahren 1950 und 1960 ein Industriewachstum von 89,5% verzeichnen (vgl. ebd: 33). Seitens der Weltbank, welche das Land mit Krediten unterstützte, wurde eine Steigerung der Investitionen in den Straßenbau sowie eine neuerliche Steuer- und Landwirtschaftsreform gefordert. Vieles davon wurde umgesetzt, Letzteres jedoch bis heute nicht. Dies stellte eine weitere Ursache für die Emigration von Kleinbauern in die Städte dar, welche vorher in prekären Lebensverhältnissen auf dem Land leben mussten – nur, um sich dann in der Stadt in Arbeitslosigkeit, Gelegenheitsarbeiten oder anderen informellen Anstellungen wiederzufinden. Kolumbien, so Del Castillo (2008: z.n. NR 2010: 34, Übers. d. Verf.), stach damals „mit einer verbreiteten Armut inmitten eines großen Reichtums an natürlichen Rohstoffen hervor sowie mit einem niedrigen Niveau der öffentlichen Verwaltung und dem Fehlen des Respektes vor dem Gesetz, welches sich auf die Amtspersonen vieler Bereiche ausgeweitet hat.“

1948 kam es zu einem geschichtsträchtigen Ereignis: Der Politiker und Präsidentschaftskandidat **Jorge Eliécer Gaitán**, der damals die immense Hoffnung des Volkes auf eine bessere Zukunft verkörperte, wurde Opfer eines politisch motivierten Attentats. Sein Tod verursachte einen Aufschrei des Volkes, der in Form von Brandschatzungen und Plünderungen das gesamte Land durchzog und seinen Höhepunkt im zerstörerischen Aufstand der Hauptstadt, dem „Bogotazo“, fand. Somit war das Attentat der Auftakt für den bis 1958 dauernden, durch die beiden führenden Parteien motivierten, Bürgerkrieg „**La Violencia**“ (die Gewalt) und der Grundstein für den bis heute anhaltenden bewaffneten Konflikt innerhalb Kolumbiens.

„Diese Proteste wurden von den höheren Klassen mit Grauen wahrgenommen, und so erkannten sie die Notwendigkeit, die Gemüter der Leute zu beruhigen, Meinungsunterschiede zu überwinden und ein Abkommen für den Wiederaufbau zu schließen (...). In der Politik hielt dieser Waffenstillstand der Spitze nicht lange an, in der Wirtschaft jedoch wurde er nie gebrochen; deswegen wurden die Politiker und ihre radikalen Doktrinen aufs Land ausgelagert.“  
(NR 2010: 36, Übers.d.Verf.)

Die wenigen Vermögenden, die aus den durch Kaffee und Industrie reichgewordenen Familien hervorgegangen sind, organisierten sich in Gremien, Berufs- und Fachverbänden. Deren Forderungen nach Rechten und Gesetzen machten nach und nach das fehlende Engagement der Regierung wett und schufen dabei auch eine Einigung Kolumbiens. Doch diese Organisation in Verbänden war vor allem ein städtisches Phänomen, denn auf dem Land herrschte weiterhin der interne Konflikt. Alleine dessen Opfer zwischen 1947 und 1966 werden mit 200.000 beziffert (ebd: 36). Zu dieser Oberschicht an der Macht gesellte sich allmählich eine wachsende Mittelschicht: In den 40er Jahren gab es mehr und mehr erfolgreiche Kleinhändler, (Guts-)Besitzer und dergleichen, die vielseitig und weltoffen waren: Damals überwog bereits der Individualismus im Kapitalismus – der Grund warum sich immer mehr Menschen von den Parteistreits abwandten und sich nur für das eigene Wohl und das ihrer Familien einsetzten, was ein Charakteristikum der heutigen Bevölkerung darstellt. (vgl. ebd: 38)

## BEWAFFNETER KONFLIKT

Der seit über 50 Jahren andauernde Bürgerkrieg in Kolumbien entstand indirekt aus den (politischen) Ungerechtigkeiten sowie der enormen sozialen Ungleichheit im Land. Die FARC (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – Revolutionäre Streitkräfte Kolumbiens) sind die wohl prägendste Fraktion in diesem Konflikt und haben ihre Wurzeln einerseits im Bürgerkrieg „La Violencia“ zwischen Liberalen und Konservativen, und andererseits in einer Bauernbewegung ausgebeuteter Landwirte, die ihren Ursprung in den 1920er Jahren hatte. Die Gruppierung wurde zunächst als marxistische Guerilla gegründet, bevor sie zur FARC wurde, und ist heute die älteste noch aktive Guerilla der Welt. Zunächst hatten die FARC durchaus positive Ansätze, doch in den 80er Jahren begann das erste Überschreiten von Grenzen durch Zwangsrekrutierung, Schutzgeldforderungen von Bauern und Drogenhandel, wodurch sie ihren Militärapparat finanzierten. Bereits in den 60er Jahren kam es zur Gründung weiterer Guerillas, deren in Kolumbien erfolgreichste und beliebteste die sehr aktionistische M19 (Movimiento 19 de Abril) war, die in den 70ern aufgrund von Wahlbetrug entstand. (vgl. Ebner 2013: 11.11.)

Die ständigen Entführungen Wohlhabender zu Beginn der 80er machten der Guerilla Feinde. Als die Tochter eines Drogenchefs



von der M19 entführt wurde, gründete dieser, anstatt Lösegeld zu bezahlen, die paramilitärische Gruppe MAS (Muerte a los Secuestradores – Tod den Entführern), indem er die 200 wichtigsten Leute aus Drogenhandel, Großgrundbesitzern, Polizei und Armee zusammenrief. Von wohlhabenden Leuten finanziert, wurde eine Gruppe aus Söldnern zusammengestellt, welche in Folge das M19-Kommando ermordete und die Entführte befreite. Bald schon sollte es in Kolumbien viele solcher paramilitärischen Gruppen geben, deren Gründer in der Regel Drogenbarone und Großgrundbesitzer waren, mit dem Hauptziel, die Guerilla zu bekämpfen. (vgl. ebd)

Die offizielle Theorie des Staates zum bewaffneten Konflikt ist der Kampf der Guerilla gegen die Paramilitärs, während der Staat versucht, als dritte Macht diesen Konflikt zu lösen. In der Realität besteht aber eine teils enge Beziehung zwischen dem Staat und den Paramilitärs, auf deren Gehaltsliste auch Offiziere des Militärs stehen. Demzufolge gibt es eigentlich nur zwei Parteien in diesem Krieg: die Guerilla und den Staat. Ebenso ist bekannt, dass die Regierung das Paramilitär gezielt für Sonderaktivitäten wie Massaker, Drohungen oder Lebensmittelblockaden eingesetzt hat. Morddrohungen gegen Journalisten, Opferaktivisten und Juristen standen an der Tagesordnung, nicht zuletzt wurden einige ermordet. (ebd: 12.11.)

Erste Friedensverhandlungen fanden Mitte der 80er Jahre unter Präsident Betancur statt, in denen es gelang, die Übergabe der Waffen, Demobilisierung und Rückkehr ins zivile Leben der Guerillagruppen M19, EPL, Quintín Lame und PRT zwischen 1989 und 1991 zu erreichen, von denen manche auch politisch aktiv wurden (vgl. Blumenthal 2000: 147f). Letztere Entwicklung hatte viele Gegner, vor allem Großgrundbesitzer, welche in Folge die ehemalige Guerillagruppe angriffen und gezielt ihren Führer ermordeten. Aus Protest besetzte die M19 1985 den Justizpalast, welcher durch das Militär mit einem Blutbad sowie unter Brandstiftung gewaltsam beendet wurde (vgl. Ebner 2013: 11.11.; König 2008: 159).

Ab 1998 gab es weitere Friedensverhandlungen unter Präsident Pastrana, direkt mit den FARC. Als Zuerkennung an die FARC wurde El Caguán, ein Gebiet im Amazonas etwa in der Größe der Schweiz, zur entmilitarisierten Zone unter Kontrolle der FARC erklärt. Doch die FARC nutzten den Waffenstillstand, um

## **“Es ist einzigartig in der Geschichte der weltweiten Friedensprozesse, dass sich die Feinde gegenüber sitzen und miteinander sprechen“**

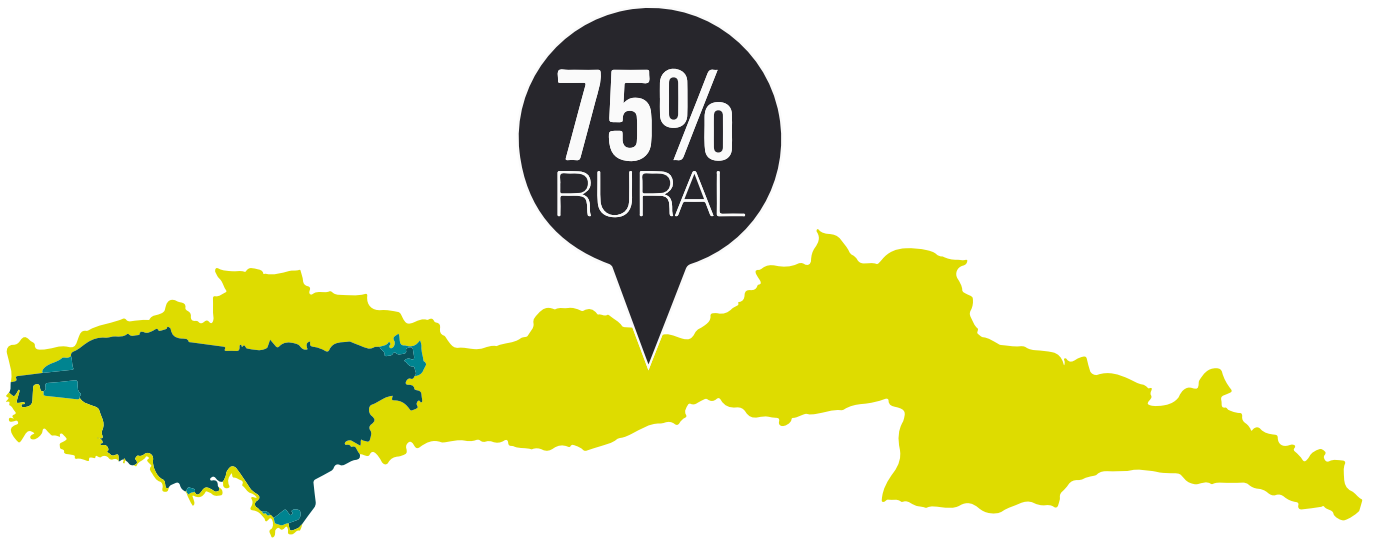
Fabrizio Hochschild, UN-Beauftragter für Kolumbien (zit.n. Graaff 2014)

in Ruhe Waffen, Truppen und Territorium aufzurüsten, und El Caguán als Rückzugsgebiet für gezielte Angriffe nutzen zu können. Nebenbei bauten sie dort außerdem ein autoritäres Regime auf. Schlussendlich mussten diese zweiten Friedensverhandlungen erfolglos abgebrochen werden. (vgl. Blumenthal 2000: 147f; Ebner 2013: 11.11.)

Heute gibt es den dritten Versuch eines Friedensprozesses: Seit Ende 2012 verhandeln die kolumbianische Regierung und die FARC in Kuba. Zur Verhandlung stehen die fünf vereinbarten Punkte Agrarpolitik, Drogenhandel, zukünftige politische Teilhabe, Umgang mit den Opfern der FARC und das Vorgehen im Falle eines Friedensschlusses. In ihrem dreijährigen Verlauf gab es mehrere Rückschläge, trotzdem wurden die Verhandlungen fortgeführt. Man darf hoffen, dass sie bald ein positives Ende finden werden und das Land Kolumbien nach so langen Jahren endlich zu Frieden kommt. (vgl. Graaff 2014; Graaf 2015)

## **KOLUMBIEN HEUTE**

Leider konnte der Wohlstand mancher nie alle Schichten erreichen. Ganz im Gegenteil: Die Ungleichheit in der kolumbianischen Gesellschaft wurde immer größer. Die Armut überwiegt auf dem Land nach wie vor, gleichzeitig werden die informellen Siedlungen um die Städte zunehmend größer. Auch die stetige Inflation und die steigenden Lebenskosten wirken sich in erster Linie auf die Armen aus. Selbst die wachsende Industrie kann nicht genug Arbeit bieten, und so werden Leute sukzessiv in die Informalität gedrängt, sowohl im Beruf, in der Behausung und im täglichen Transport, als auch im gesamten Gesellschaftsleben (NR 2010: 38). Heute leben nach wie vor 32,7% der Kolumbianer in Armut und 10,4% in extremer Armut (Dane 2013: 3ff). Aufgrund der gewaltvollen Vergangenheit ist die Gesellschaft Kolumbiens von generellem Misstrauen geprägt (Ebner 2013: 11.11.), was sich auch im Verhalten der Nutzer der Carrera Décima widerspiegelt.



● Urban 376 km<sup>2</sup> ● Stadterweiterung 18 km<sup>2</sup> ● Rural 1243 km<sup>2</sup>

Flächenaufteilung Bogotá [SDP 2014]

# Bogotá

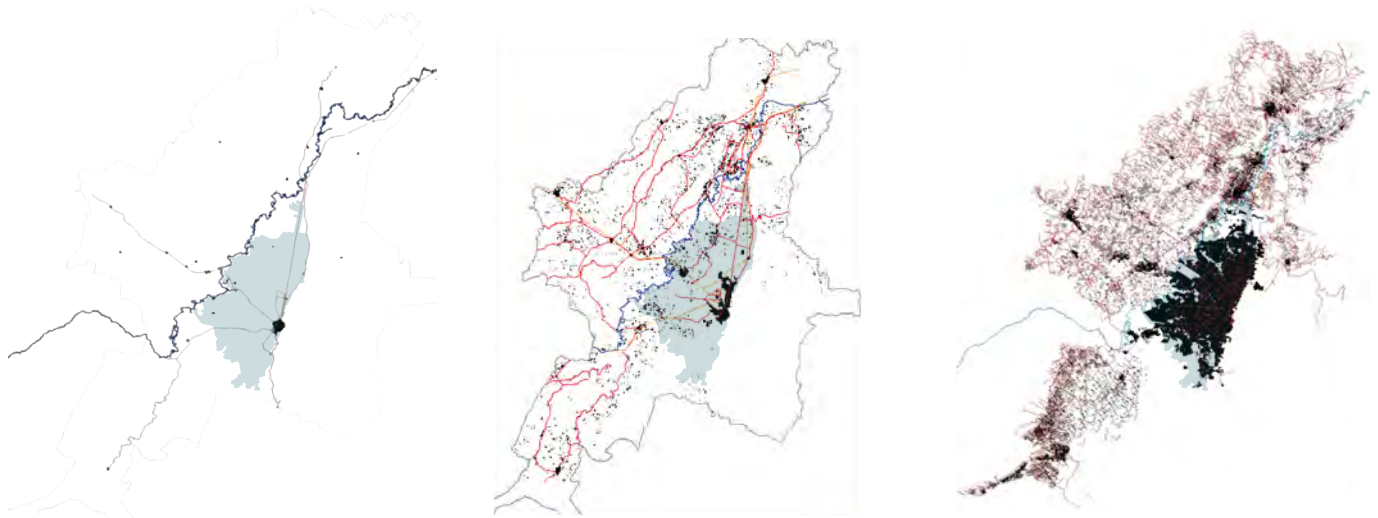
## EIN STADTPORTRAIT

Das hoch in den Anden gelegene Bogotá ist eine der am schnellsten wachsenden Metropolregionen der Welt. 1945 hatte sie noch 500.000 Einwohner (NR 2010: 39), heute fast acht Millionen. Alleine zwischen 2005 und 2015 gab es einen Bevölkerungsanstieg von mehr als einer Million (15%), von 6.840.116 auf 7.878.783 Menschen (SDP 2015). Die Einwohnerzahl im Jahr 2020 wird auf 8.380.801 geschätzt, das wären um knapp 500.000 Personen mehr als jetzt (SDP 2007b: 1). So hat sich auch Bogotá's Fläche in den letzten 50 Jahren verdreifacht (SDP 2014).

Bogotá steht den gleichen Problemen gegenüber, wie die meisten lateinamerikanischen Städte. Deren wichtigste urbane Herausforderungen sind nach Coy (2011) Kontrolle des Stadtwachstums,

Armutsbekämpfung, Wohnraumsicherung, Basisinfrastrukturen, Interessensausgleich zwischen formeller und informeller Stadt sowie Partizipation und Empowerment. Das weitverbreitete Problem der degradierten Innenstadt wurde in Bogotá bereits in Angriff genommen.

Die Andenmetropole konnte bisher schon in mehreren Bereichen eine Vorreiterrolle einnehmen. Sie ist die erste Stadt, die das Bus Rapid Transit-System (BRT) großflächig umgesetzt hat. Außerdem war sie vor über 30 Jahren die Erfinderin des Trends Ciclovía, der von dort aus langsam die Welt eroberte. Für die jeden Sonntag stattfindende Ciclovía werden eigens wichtige Verkehrsstraßen der Stadt gesperrt, um diesen Raum den Fußgängern, Skatern und



Stadtwachstum Bogotá's seit der Gründung: Die Fläche hat sich in den letzten 50 Jahren verdreifacht [SDP 2014]







Radfahrern zurückzugeben und so die Appropriation der Stadt zu fördern.

Diese beiden Innovationen tragen ebenso zur sozialen Inklusion bei, wie der in den 90er Jahren begonnene Bau wichtiger Einrichtungen inmitten der benachteiligten

Stadtteile Bogotás. Damals entstanden dynamische, öffentliche Bibliotheken im Stile Medellín's, neue Schulen und Parks. So wurden drei ansprechend gestaltete und sehr gut ausgestattete Megabibliotheken in diesen Gebieten umgesetzt – samt vieler Computerarbeitsplätze und Kinderspielwiesen (vgl. Drekonja 2004: 159; Gouverneur 2008: 29). Dieses Programm steigerte die soziale Interaktion zwischen den Einkommensklassen, förderte Gewaltreduktion (ebd.) und schuf damit einen enormen Aufschwung in der Lebensqualität für die Bewohner Bogotás.

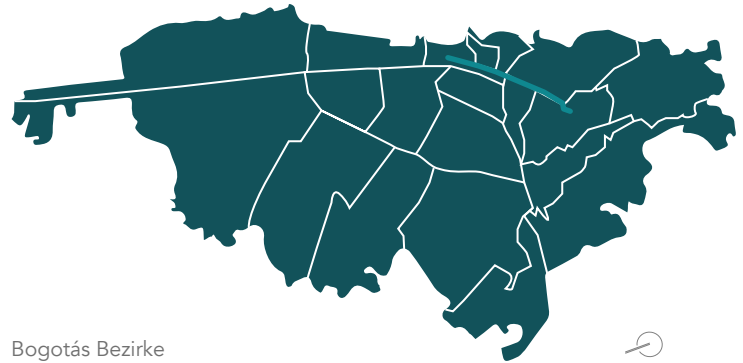
## BOGOTÁ IM DETAIL

### KLIMA

Der Jahresverlauf ist gegliedert durch eine zweimalige Regenzeit, in der es fast täglich, doch meist nicht übermäßig, regnet. Dabei werden die Temperaturen durch die bei unbewölktem Himmel sengende Höhensonne meist höher wahrgenommen, als sie tatsächlich sind. Über das gesamte Jahr schwanken die Temperaturen jedoch nur geringfügig zwischen 6°C und 17°C im Schatten (IDEAM o.D.).

### ZEITZONE UND LEBENSWEISE

Bogotá's Zeitunterschied zur mitteleuropäischen Zeit (MEZ) beträgt -6 und während der Sommerzeit (MESZ) -7 Stunden. Durch die Nähe zum Äquator besteht kaum eine Differenz in der Länge der Tage während dem Jahr. Genau am Äquator geht die Sonne um 6 Uhr auf und um 18 Uhr unter, in Bogotá verschiebt sich dies, je nach Sonnenstand, um etwa zwanzig Minuten nach vorne oder hinten (vgl. SAS o.D.). Da prinzipiell um 18 Uhr die Nacht hereinbricht, hat dies natürlich auch Einfluss auf die Lebensweise der Bogotaner. Ein Arbeitstag dauert in der Regel von 8 bis 17 Uhr, Ausbildungsstätten hingegen starten manchmal

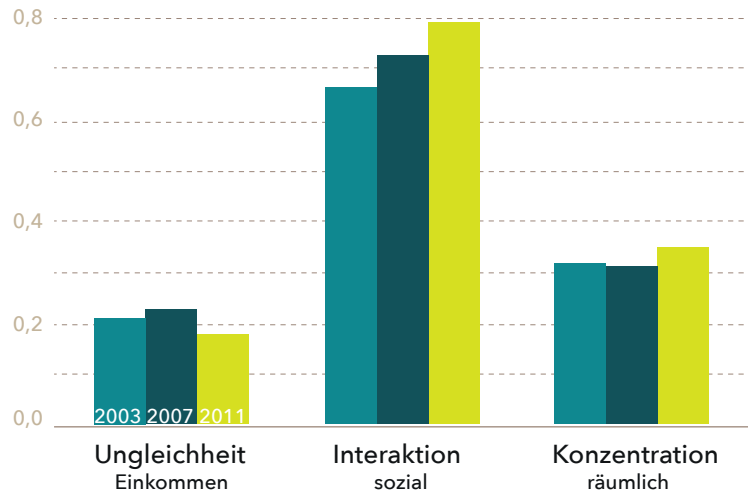


Bogotá's Bezirke

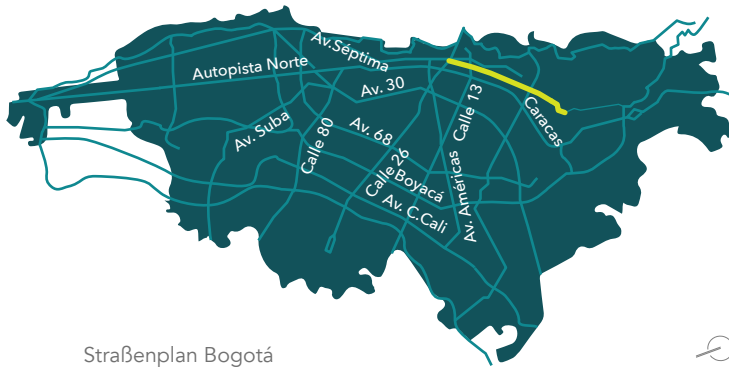
schon um 7 Uhr früh, während die Normalwochenarbeitszeit offiziell 40-48 Stunden beträgt (Mintrabajo o.D.). Nachts meidet man es, alleine hinauszugehen, und gewisse Zonen gar komplett. So bestimmt die Uhrzeit mehr als in unserer Region über die Nutzung des öffentlichen Raumes, denn das frühe Dunkelwerden fördert die Unsicherheitswahrnehmung.

### DEMOGRAFIE

Bogotá hat, wie das ganze Land, eine reiche ethnische Zusammensetzung. 42% sehen sich selbst als Schwarze oder Mulatos (afrostämmig), 20% als Indigene, 19% als Mestizos (mit Spanischen und Indigenen Vorfahren) und 10% als Weiße.\* Die größten Minderheiten Bogotás sind Raizales (0,64%; von den



Indikatoren für Segregation [SDP 2014]



Straßenplan Bogotá

kolumbianischen Inselgruppen in der Karibik), Romas (0,42%) und Palenqueros\*\* (0,5%) (SDP 2015b: 44). Diese Minderheiten wurden, laut eigenen Angaben, häufig Opfer von Diskriminierung, und zwar zu 69% (Raizales), 28% (Romas) und 63% (Palenqueros) (Bogotá Humana 2015).

Offiziell lebt ein Zehntel der Bogotaner (11,6%) in Armut und 2,0% in extremer Armut (Dane 2013: 3ff). So geben 57% der bogotanischen Haushalte an, ihre minimalen monatlichen Ausgaben decken zu können, 24% haben selbst dafür nicht genügend Einkommen. Das bedeutet, dass nur knapp 20% der Haushalte

mehr Einkommen zu Verfügung steht als die erforderlichen minimalen Haushaltsausgaben (SDP 2009: Cuadro 3). So steht Bogotá auch beim Thema Segregation noch vor einer großen Aufgabe. Immerhin konnte sich die Stadt in Bezug auf Ungleichheit über das letzte Jahrzehnt (2003-2011) zum Teil verbessern: Die Einkommensungleichheit ist gesunken und auch die Interaktion zwischen den (armen und anderen) Bevölkerungsgruppen ist gestiegen; die räumliche Konzentration dieser Gruppen in ihrem jeweiligen Gebiet jedoch auch (SDP 2012).

## STADTMORPHOLOGIE

Bogotá ist eine typische lateinamerikanische Rasterstadt, deren Ursprünge in der hispanokolonialen Altstadt La Candelaria, auf einer Anhöhe der Cerros Orientales, liegen, wo der Raster noch enger und die Häuser noch niedriger sind. Der reguläre Raster passt sich nur selten an die topografischen Gegebenheiten an. Er wird einzig von Parks, vom geschwungenen Verlauf heute meist überbauter Flüsse und von Diagonalverbindungen wichtiger Verkehrsachsen unterbrochen. Den noch offenen Flüssen und Bächen wird städtebaulich und ideell allzu oft der Rücken zugewandt, doch gibt es bereits ein erstes Umdenken in diese Richtung. An manchen Stellen bricht der Raster, um darauf in leicht verdrehtem Winkel mit der Bebauung fortzufahren.

Mitte des 20. Jahrhunderts kam es zu vielen Straßenerweiterungsprojekten und dem Bau großer Avenidas, die das Stadtbild maßgeblich verändern sollten.

## VERKEHR

Die Millionenmetropole steht seit Jahrzehnten einem großen Verkehrsproblem gegenüber. Durch eine endlose Zahl an privat betriebenen Busunternehmen und die verkehrsplanerische Bevorzugung von KfZs sind die Straßen stark überlastet. Bis vor 15 Jahren waren die Verkehrsstaus im Zentrum aber noch wesentlich massiver, als sich dort eine Buseta hinter die andere reihte, da nur eine Route, die dort hindurchführte, auch wirtschaftlich einbringlich war. Im letzten Jahrzehnt hat sich die Situation durch die Einführung des öffentlichen Schnellbussystems Transmilenio jedoch drastisch verbessert, und seit drei Jahren befindet sich das integrale öffentliche (Klein-)Bussystem SITP in Umsetzung. Doch immer noch gibt es hier einen langen Weg zu gehen, denn das Transmilenio-System ist bereits überlastet und das SITP-System noch nicht von der Bevölkerung angenommen.



U-Bahn für Bogotá

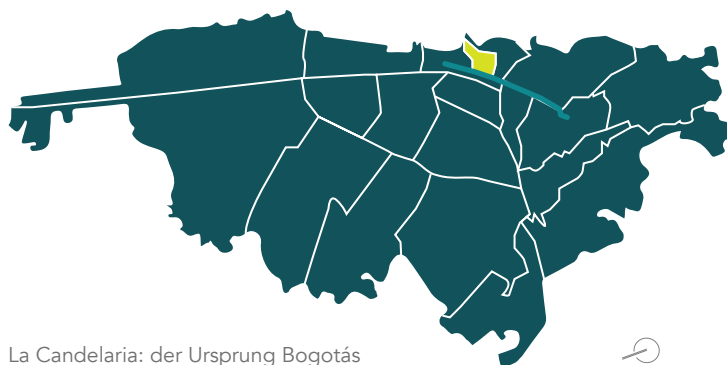
Seit über 50 Jahren wird vom Bau einer U-Bahn gesprochen, jetzt erst befindet sie sich in Planung. Im Herbst 2014 wies Bürgermeister Petro auf einen gewünschten Baubeginn Ende 2015 hin (Bogotá Humana 2014). Der Erwerb der betreffenden Grundstücke ist zwar noch nicht abgeschlossen, die Bodenuntersuchungen dürften es jedoch bereits sein, sodass die Fertigstellung für das Jahr 2022 angesetzt wäre (Valenzuela 2015). Aktuellere Neuigkeiten gibt es dazu keine. Es bleibt zu hoffen, dass die kommenden Stadtregierungen diese dringend benötigte U-Bahn diesmal tatsächlich umsetzen werden.

## BOGOTÁ DAMALS EIN GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

Der Ursprung von Santa Fé de Bogotá liegt im Bezirk Candelaria, der kolonialzeitlich anmutenden Altstadt mit ein- bis zweigeschoßigen Gebäuden, die von den Spaniern im Jahr 1538 (König 2008: 22) auf einer Erhebung am Fuße der „Cerros Orientales“ gegründet wurde. Zu diesem Zeitpunkt war Bogotá von einer Sumpflandschaft in der weiten Sabana de Bogotá umgeben, durch welche sich im Westen der Fluss Río Bogotá schlängelt, der noch heute von den vielen Bächen, die großteils aus den Ostbergen herunterfließen, gespeist wird, jedoch restlos kontaminiert ist.

Von diesem Zentrum ausgehend dort hat sich Bogotá langsam nach Norden, Süden und später in den Osten ausgeweitet, blieb aber noch lange ein „Provinznest“ mit lediglich 145.000 Einwohnern im Jahr 1918 (NR 2010: 39), ehe es Mitte des 20. Jahrhunderts zu einem plötzlichen Bevölkerungszuwachs (siehe Grafik) und damit zu einer unkontrollierten Stadterweiterung kam, ohne Rücksicht auf ökologische Gesichtspunkte. Zwischen 1951 und 1964 betrug die jährliche Wachstumsrate der Bevölkerung 7,5%, von der knapp 65% auf Immigration vom Land zurückzuführen waren (ebd: 39). Mittlerweile ist der jährliche Bevölkerungszuwachs auf etwas über 1% gesunken (DANE 2011: Cuadro 1).

Einen wesentlichen Grund für das damalige massive Bevölkerungswachstum stellte die Gewalt im ländlichen Raum dar. Im internen Konflikt zwischen Paramilitärs und Guerilla verhielt Bogotá nicht nur Arbeit und Wohlstand, sondern insbesondere auch Sicherheit. Nicht zuletzt durch die verbesserten Standards in



La Candelaria: der Ursprung Bogotás

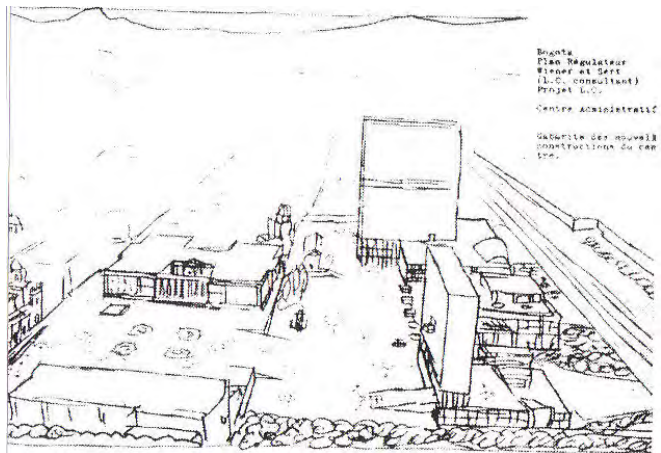
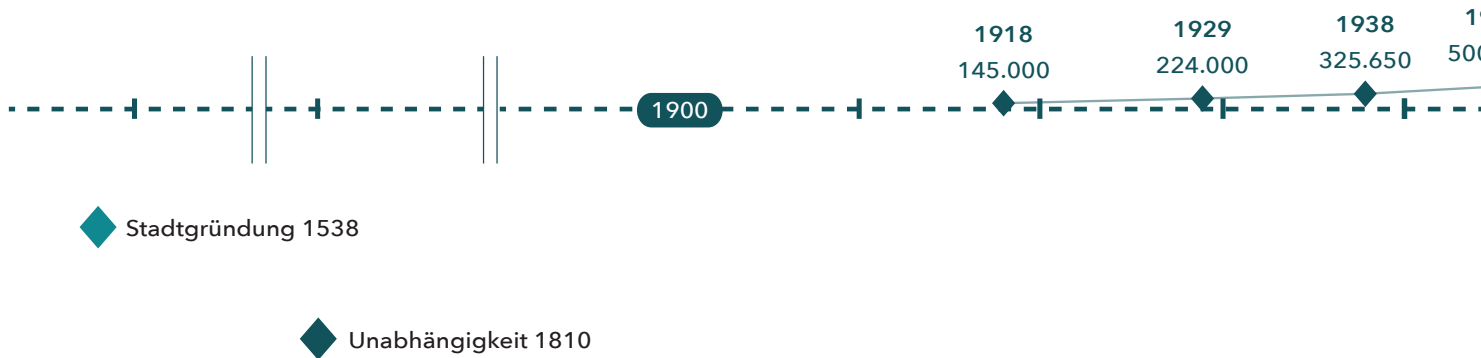
der Medizin kam es schließlich auch zu einem massiven Anstieg der Geburtenrate. Im Unterschied zum europäischen Industriezeitalter fand die neue Stadtbevölkerung ihre Arbeit nicht in der Industrie, sondern im Servicebereich. Dies reichte vom Bankangestellten bis zum Losverkäufer, um nur einige zu nennen. Bereits existierende Defizite der Stadt verschlimmerten sich, und es entstanden zusehends mehr informelle Siedlungen ohne jeglichen Anschluss an sanitäre Versorgung oder Elektrizität (vgl. NR 2010: 39ff). So bildete sich eine Peripherie mit eigener Dynamik (Borthagaray 2009: 27). Das unkontrollierte Wachstum Bogotás geschah auf Kosten kurzer, effizienter Wege und lange Zeit zugunsten des privaten, motorisierten Verkehrs, was im Zusammenhang mit dem immensen Ansteigen der Bevölkerung und deren schlechter Verteilung auf die Stadt zu verstopften Straßen und hoher Luftverschmutzung führte (SDP 2013b).

Schon damals manifestierten sich die Grundzüge einer segregierten Stadt. Bogotá wuchs sowohl horizontal als auch vertikal. Moderne Bürobauten schossen in die Höhe und niedrige Wohnhäuser in diversen Stilen verbreiteten sich flächig getrennt nach Einkommensklassen. Immobilienspekulationen gingen einher mit Transportunternehmen, denn der Bus war der Vorreiter der horizontalen Ausdehnung. Wo ein Bus hinfuhr, konnte Handel entstehen, wo Handel war, kamen Menschen, und wo Menschen waren, kam schließlich die Stadt, um sie mit der nötigen Infrastruktur auszustatten (NR 2010: 39ff), was dem genauen Gegenteil einer sinnvollen und kosteneffizienten Stadtentwicklung entspricht.

\* Nicht repräsentative Umfrage, 7% ohne Zuordnung

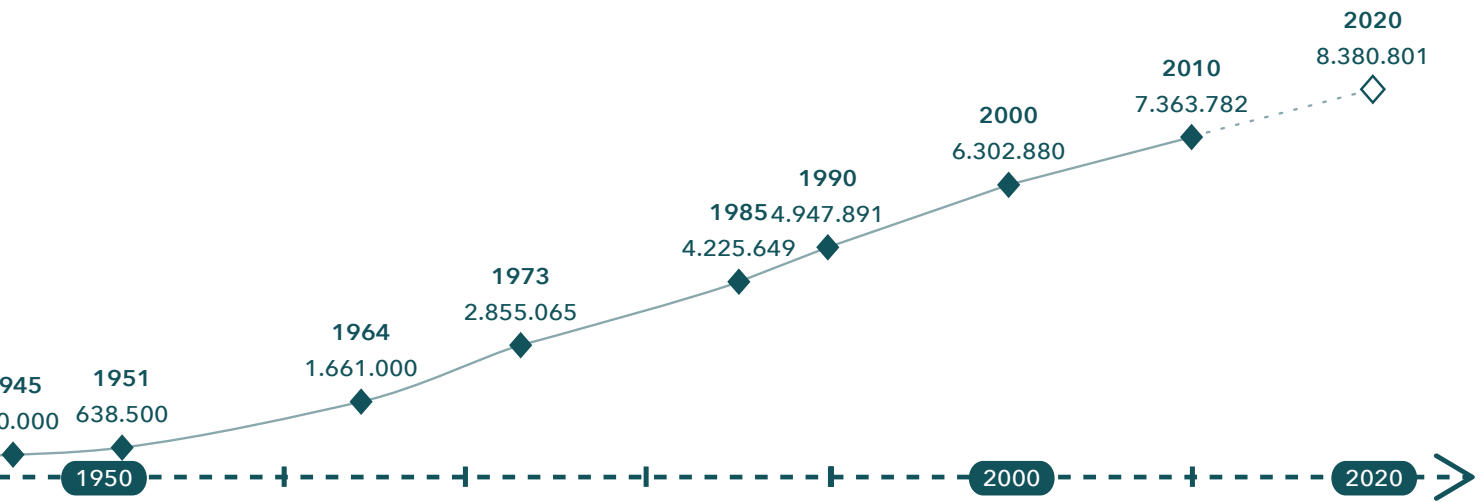
\*\* afrostämmiges Volk spezieller Kultur, immaterielles Weltkulturerbe der UNESCO, an der Nordküste Kolumbiens (UNESCO o.D.)

- Timeline und Bevölkerungsanstieg von Bogotá -



Trotz den großteils unkontrollierten Entwicklungen fanden Mitte des 20. Jahrhunderts zahlreiche Stadtmodernisierungen statt, und damit die Eröffnung zahlreicher neuer Straßen wie der Carrera Décima (1948-1959), der Calles 13, 19, 26 und Las Américas sowie der Avenida Caracas, der Carreras 30, 68 und Boyacá, mit anderen Worten der meisten der aktuell wichtigen Verkehrsadern. Das Zentrum war bis dahin noch von engen Gassen und der scheinbaren „Unordnung“ der kolonialen Häuserblöcke geprägt, was so gar nicht in das Bild des „modernen Bogotá“ jener Zeit passen wollte. Das Zentrum sollte, als Sinnbild für die ganze Stadt, schön, geordnet und vor allem durchlässig für das Fortschreiten des neuen Trends „Automobil“ sein. Zusätzlich lag die Altstadt direkt neben dem Zentrum der (kolumbianischen) Macht. Demzufolge waren auch die Marktplätze, als Symbol von Schmutz und Unsicherheit, der Elite und den Stadtplanern ein Dorn im Auge.





Bau der Décima

Ciclovía

Transmilenio

Friedensverhandlungen Kuba

Attentat Gaitán

Bürgerkrieg „La Violencia“

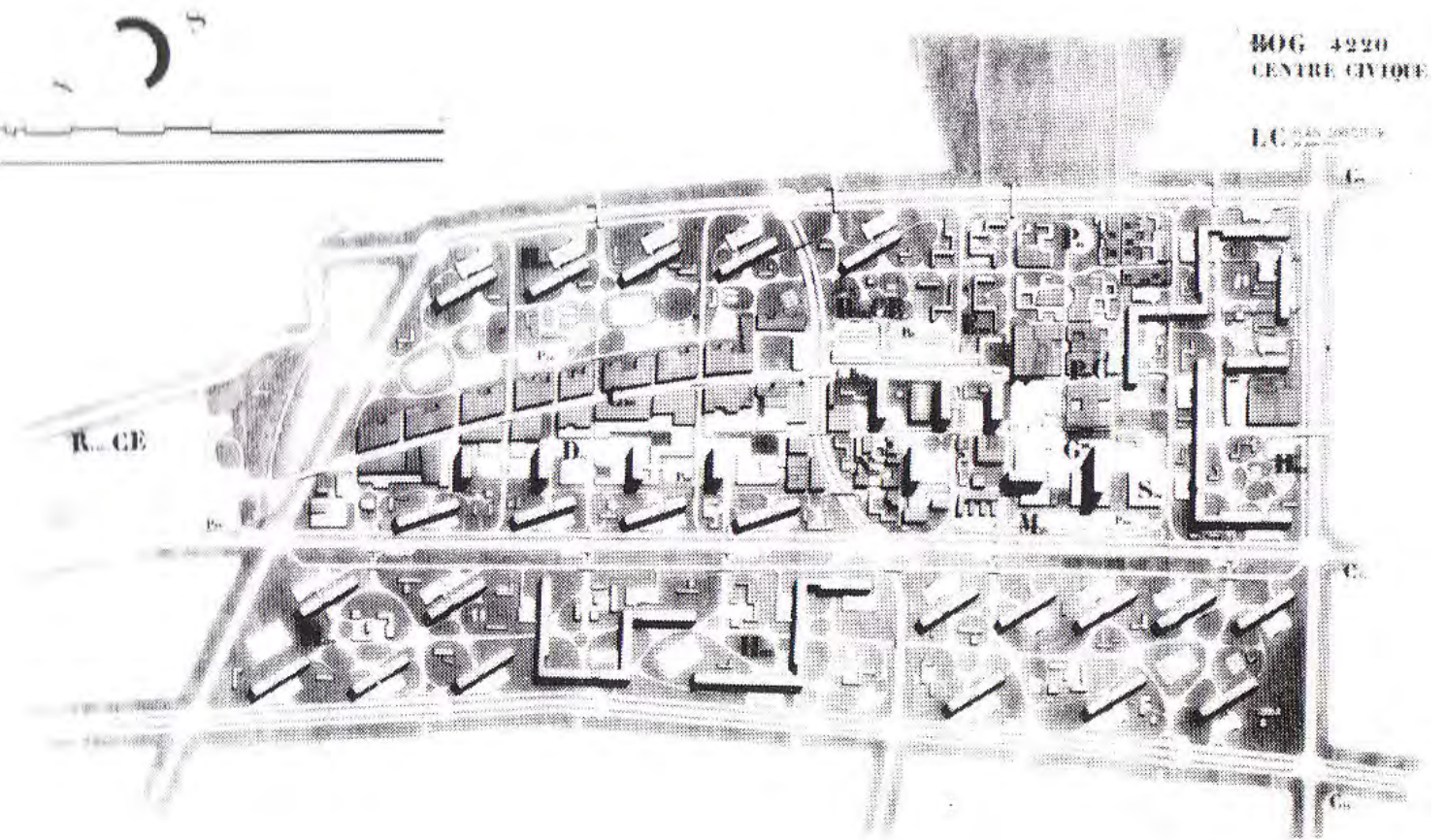
Interner Konflikt Kolumbiens

So wurden zahlreiche Stadterneuerungs- und Flächennutzungspläne entwickelt. In der Altstadt sollten Durchlässe für die neue Mobilität geschaffen und somit die gesamte Stadt verbunden werden. Doch meist bauten Spekulanten, völlig unkontrolliert von der Obrigkeit, wo es ihnen am besten zusagte, und erst danach wurde dem Resultat der öffentliche Transport hinzugefügt. So entstand in der Savanne von Bogotá ein städtischer „Fleckerlteppich“, der sich erst im Laufe der Jahrzehnte wieder zu einer einzigen Stadt schließen sollte (ebd: 42).

Selbst der berühmte Le Corbusier entwarf um 1950 einen Stadtentwicklungsplan als Auftragsarbeit für die Stadt Bogotá. Mit den Konsulenten Sert und Wiener entwickelte er neben einem Regional-, Metropolitan- und Stadtentwicklungsplan auch einen detaillierteren Plan für das Zentrum, dem „Centro Cívico“. Vor allem die beiden letzteren folgten den Doktrinen der Charta von Athen. So wollte er im Zentrum die „Tabula Rasa“-Strategie

einsetzen, also den gesamten Bestand abreißen, und es als „Cité Radieuse“ mit viel „Licht und Luft“ neu errichten, mit Wohnscheiden in grüner Prärie. Dies hätte eine großflächige Schleifung des historischen Zentrums bedeutet. Verständlicherweise war dieser Stadtentwicklungsplan stark umfochten und sorgte für harsche Kritik. Die grundlegende Problematik hierbei war seine Ignoranz gegenüber den lokalen Bedingungen und der historischen Entwicklung Bogotás. Allerdings machte er auch durchaus gültige Vorschläge zur sukzessiven Verdichtung des Zentrums, Pläne zur Lösung des Verkehrs mittels Durchzugsstraßen verschiedener Größenordnung und einer Begrenzung des Stadtwachstums gen Westen. (vgl. Hofer 2010: 209-212)

Fast zeitgleich geschah das eingangs erwähnte – für Kolumbien schicksalhafte – Attentat an Präsidentschaftskandidat Gaitán,



„Plan Piloto“ für das Zentrum von Bogotá von Le Corbusier, Sert & Wiener: der „Centro Cívico“ 1950

mit dem das Land in die „Violencia“ stürzte, und damit in den Jahrzehnte andauernden Bürgerkrieg.

Während die reiche Oberschicht immer weiter nordwärts flüchtete, wurde Bogotá zunehmend überbevölkert und verslump. Bis es Ende der 90er einen ersten Lichtblick gab: Mit den zwei innovativen Bürgermeistern Enrique Peñalosa und Antanas Mockus kam frischer Wind in die Stadt. Beide gehörten nicht den sonst üblichen Traditionsparteien an und waren damit unabhängig. Sie evaluierten den Ist-Zustand Bogotás sowie das Befinden der benachteiligten Gruppen und begannen so, gegen die Abwärtsentwicklung anzukämpfen. Es wurden administrative Reformen durchgeführt und kommunale Steuern eingehoben. Dann fiel der

Entschluss, das Transmilenio-System zu bauen und, begleitend dazu, großflächig Radwege und öffentlichen Raum anzulegen, um dem Verkehrsproblem Herr zu werden. (vgl. Drekonja 2004: 160f) Zugleich bedeuteten diese Maßnahmen eine Umverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten der Ärmeren (ebd: 160f), die generell eher nicht die finanziellen Ressourcen für ein Auto, und damit entweder keine Reichweite hatten, oder auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen waren. Ohne beides haben die nicht privilegierten Bevölkerungsschichten nur einen beschränkten Bewegungsradius, der beschränkte Einkommensmöglichkeiten und soziale Interaktion mit sich zieht. Eine Verbesserung der Mobilität verbindet die Stadt, und erleichtert daher die soziale Durchmischung.



Initiative gegen den Bürgerkrieg: Foro Arte y Cultura para la Paz – Forum Kunst und Kultur für den Frieden.

## BOGOTÁ HEUTE

Trotz dem über 50 Jahre andauernden internen Krieg bemerkt man in Bogotá nicht, dass es in einem vom Bürgerkrieg geschüttelten Land liegt, und das schon gar nicht im mondänen Norden der Stadt. Im Süden der Stadt, wo die informellen Siedlungen weiterhin wachsen, sieht es etwas anders aus, auch wenn viele ältere informelle Siedlungen, die größte davon Ciudad Bolívar, zunehmend konsolidiert sind. (Ebner 2013: 12.11.)

Generell zeichnet Bogotá ein politisch und kulturell sehr fortschrittlicher Geist aus. Es finden Theater- und Filmfestivals am



Plan der Ciclovía

laufenden Band statt, darunter auch viele kritische Produktionen (ebd: 12.11.).

So wenig sich der interne Konflikt im Land auch in der Stadt widerspiegelt, so zahlreich sind die Initiativen der motivierten und inspirierten Bevölkerung gegen ihn: Bogotá's Bewohner haben dieses Streben nach vorne und den Glauben an eine bessere Zukunft.

## CICLOVÍAS – DAS VORREITERPROJEKT BOGOTÁS

Bogotá's Fahrradtag „Ciclovía“, initiiert durch den Stadtplaner Jaime Ortiz, gibt es schon seit Mitte der 1970er (Ebner 2013: 12.11.). Dabei werden an Sonn- und Feiertagen – und manchmal auch abends – große Straßen für den Autoverkehr gesperrt. Mit Rad,



Die sonntägliche Ciclovía in Bogotá



Roller, Inlineskates oder zu Fuß kann man daraufhin einen halben Tag lang die Stadt erobern. Kombiniert wird dies mit Essens- und Reparaturständen, an denen man sich oder sein Fahrrad fit für den Weg machen kann. In den Parks und an öffentlichen Plätzen gibt es gleichzeitig Bühnen mit einem reichhaltigen Angebot an Aktivitäten, wie Fitness, Yoga oder lokalen Tänzen.

An sonnigen Tagen mobilisiert die Ciclovía bis zu 1,3 Millionen Leute auf 121km für sie reservierter Straßen (Sarmiento 2010: 169) und fördert so die Wiederaneignung der Stadt. Auch mit der Ciclovía wurde Bogotá weltweit zum Vorzeigebispiel (vgl. Ebner 2013: 12.11.).

#### NEUER AUFSCHWUNG – DER TRANSMILENIO KOMMT

Transmilenio ist die bogotanische Version eines Bus Rapid Transfer Systems (BRT), eines Schnellbussystems, welches in der brasilianischen Wunderstadt Curitiba entwickelt wurde. Im Jahr 2000 (Kaufmann 2012: 7) wurde es von Bogotá erfolgreich übernommen und adaptiert. Transmilenio stellt die erste großflächige Umsetzung dieses Systems dar und hat damit bereits zahlreiche Städte der Welt

inspiriert. Es gilt als Vorbild für nachhaltige Verkehrsplanung in Entwicklungsländern (ebd: 7).

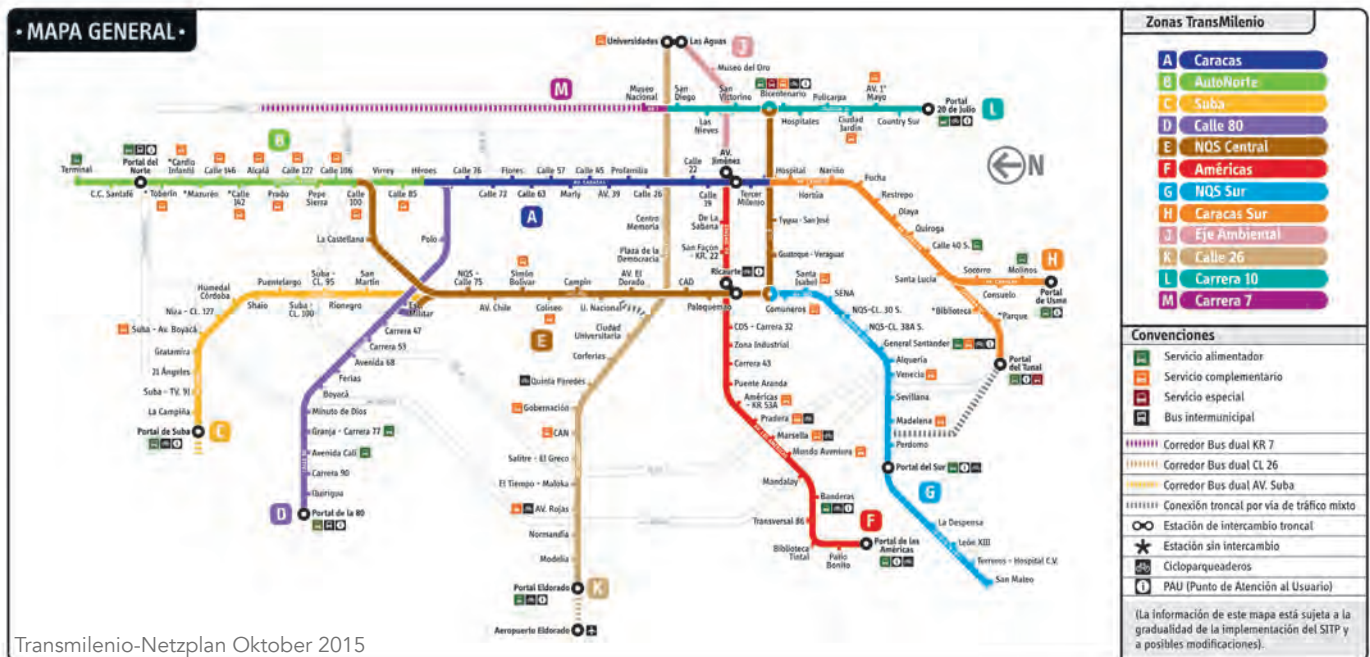
Es basiert darauf, die Probleme eines normalen Bussystems zu unterbinden, und so ein schnelleres Massenverkehrsmittel zu generieren. Es kann sehr schnell umgesetzt werden, ohne die enormen Kosten einer U-Bahn. Im Normalfall besteht es aus zwei bis vier baulich vom Individualverkehr getrennten Fahrspuren (ein bis zwei pro Richtung). Diese sind entweder von einem Mittelstreifen oder durch geschlossene Stationsboxen voneinander getrennt. Meist besteht eine Station aus zwei bis drei solcher, von erhöhten Plattformen verbundenen, Stationsboxen, welche sich mittels Schiebetüren zu den Bussen hin öffnen und über Fußgängerbrücken, manchmal auch ebenerdig, an die Gehsteige angeschlossen sind. Das Lösen der Fahrkarte erfolgt bereits am Eingang zur Station und vermeidet so unnötige Wartezeiten beim Einsteigen.

Schon seit knapp fünf Jahren ist das System nun überlastet und stößt, wegen der großen Anzahl zu transportierender Menschen und mangels aktueller Alternative, an seine Grenzen (ebd: 7).



„Eine **entwickelte Stadt** ist nicht  
 wo **Arm** ein **Auto** hat,  
 sondern wo **Reich**  
 mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** fährt.“

Philosoph und Mathematiker Antanas Mockus,  
 ehemaliger Bürgermeister von Bogotá (Ebner 2013: 12.11.)



Das geplante Transmilenio-Gesamtnetz hat eine Länge von 390km und sollte in 8 Phasen bis 2016 errichtet werden (ebd.: 101). Bedauerlicherweise gab es Verzögerungen beim Ausbau, weswegen heute, Ende 2015, die dritte Phase noch nicht abgeschlossen ist. Der Transmilenio-Zweig der Décima ist ebenso Teil der dritten Phase (ebd.) und wurde im Jahr 2012 fertiggestellt.

## BOGOTÁ HUMANA

Bogotá Humana ist der Name des Regierungsprogramms des derzeitigen Bürgermeisters Gustavo Petro, dessen vier Jahre dauernde Amtszeit im Dezember 2015 enden wird. In der Entwicklungsstrategie (plan de desarrollo) für seine Amtszeit definiert Bogotá Humana die drei grundlegenden Ziele soziale Inklusion, Natur und öffentlicher Raum sowie Sicherheit und Partizipation.

Beim ersten Ziel geht es darum, eine egalitäre Stadt ohne soziale Segregation zu schaffen, egal welcher Herkunft oder Klasse, welchen Alters oder Geschlechts die Menschen sind. Das zweite Ziel hat den Fokus, die Natur zu schützen, gegen die starke Kontamination der Flüsse vorzugehen sowie qualitätsvolle öffentliche Räume und bessere, großflächige Mobilität zu schaffen. Drittens heißt es gegen Unsicherheit und Korruption anzukämpfen und sich für eine partizipative Demokratie und Empowerment der Bürger einzusetzen. (Bogotá Humana 2012)

## URBANE HERAUSFORDERUNGEN – DIE PROBLEME UNGEREGLER DICHTE

Da das Stadtwachstum so ungleichmäßig verlief, wohnen heute die meisten Menschen in den Gebieten, die am weitesten vom Zentrum entfernt sind. In manchen Randgebieten leben mehr als 600Ew/ha mit für diese Anzahl inadäquater städtischer Infrastruktur. So wohnen zum Beispiel im Barrio Patio Bonito im Südwesten 636Ew/ha, womit dieses eines der am dichtesten bewohnten Gebiete der Welt ist (SDP 2013b). Es hat damit



Warten zur Stoßzeit vor der Transmilenio-Station

eine höhere Dichte als die dichtesten Zonen New Yorks – nur mit dem Unterschied, dass New York aus einem engen Netz an Hochhäusern besteht, während Patio Bonito mit zwei- bis dreigeschoßigen Häusern bebaut ist. Demzufolge gibt es kaum Platz für soziale Einrichtungen, geschweige denn ausreichend öffentlichen Raum. (vgl. ebd.)

Zusätzlich leben mehr als 3 Millionen Bogotaner in Gebieten mit Überschwemmungs- oder Erdbehrtschgefahr. Im Gegensatz dazu steht das Zentrum mit relativ guter Infrastruktur und dem größten Angebot an formalen Arbeitsplätzen und Gebäuden des öffentlichen Dienstes, wo hingegen kaum jemand ansässig ist (durchschnittlich 140Ew/ha). Diese Situation zieht lange Anfahrtswege nach sich. Viele Leute müssen die halbe Stadt durchqueren, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen, manche durchaus über zwei Stunden. Diese Fahrten werden oft mit dem Privatauto zurückgelegt und verursachen verstopfte Straßen und hohe Luftverschmutzung. Die Stadt steht vor dem typischen Problem, dass der Individualverkehr mit 10% aller Verkehrsteilnehmer 90% der Straßen beansprucht. Dagegen können nur ein weiterer Ausbau des Transmilenio-Systems und des SITP, vor allem aber der U-Bahnbau helfen. Doch auch der mit 59% überraschend hohe Anteil an mehr als 15 Minuten dauernden Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bringt keine Verbesserung der Situation, da Bogotás Straßen nicht für eine zahlenmäßig so hohe Belastung – und räumlich ungleiche Bevölkerungsaufteilung – ausgelegt sind.

Besonders ärmere Schichten leiden unter dieser Situation, da deren Wohnviertel, statistisch gesehen, die am dichtest bewohnten und entlegensten Gegenden sind, und noch dazu die schlechteste Straßeninfrastruktur aufweisen. Zudem zeichnen sich die langen Anfahrtswege negativ in den Familienbudgets ab. (SDP 2013b) Deswegen ist es dringend notwendig, städtische Innenverdichtung anzustreben und für eine stärkere Durchmischung der Bevölkerung zu sorgen.

Dies sind einige der Herausforderungen, die mittels des MEPOT 2013, der „Außerordentlichen Änderung des Raumordnungsplans“, bearbeitet wurden und in den aktuellen Raumordnungsplan übernommen werden sollten. Dieser wurde leider am 27.3.2014 wieder suspendiert (SDP o.D.).

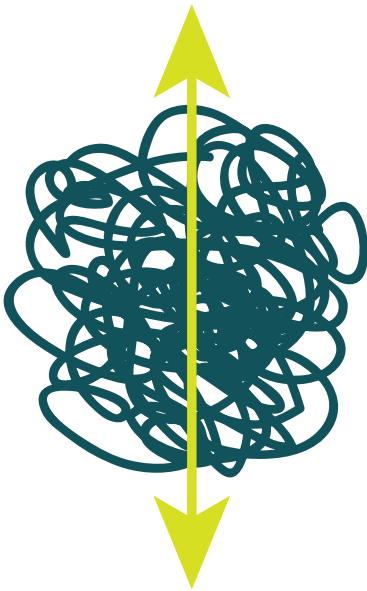
Weitere Problematiken, wie die hohe Kriminalität und Unsicherheit im öffentlichen Raum, werden in den folgenden Kapiteln (Kapitel 02 und 04) diskutiert.

„A street is a room, a community room by agreement.“

Louis I.Kahn

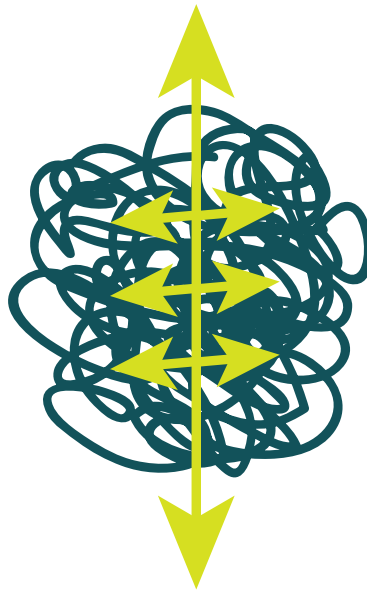


# 02 **Themeneinführung**

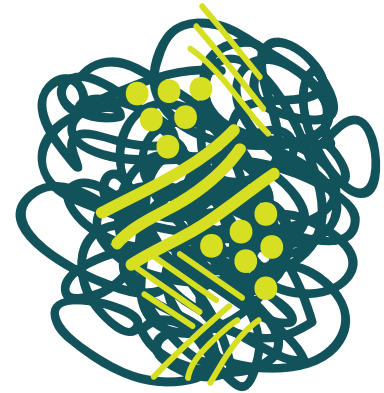


Durchqueren

Funktionen von Straße



Verteilen



Aktivität

# Zum Wesen der Straße

## ÖFFENTLICHER RAUM UND SEIN EINFLUSS AUF DIE GESELLSCHAFT

### *Öffentliche Raum, der*

Ist städtischer „Raum, der von der Öffentlichkeit genutzt wird oder dessen Nutzung der Öffentlichkeit dient.“ (Fülscher 2004)

### *Straße, die*

ist ein länglicher öffentlicher Raum in einem bebauten Gebiet, der in erster Linie die Funktion Durchqueren, Zugehen bzw. Verteilen und/oder Aufnehmen kollektiver Aktivitäten der Nutzer erfüllt. (Ascher 2007: 18)

So dient die Straße der Durchquerung eines Gebietes, dem Zugang zu einem bestimmten Ort an dieser Straße oder der Produktion von kollektivem Raum für vielfältige Aktivitäten (ebda.). Straßen können monofunktional sein, wie Wohnstraßen, Schnellstraßen oder Einkaufspassagen. Andere sind multifunktional, wie große Boulevards mit breiten Gehsteigen, Baumreihen und den Autospuren in der Mitte. Die Koexistenz der verschiedenen Teilnehmer hat schon immer zu Konflikten geführt. Vielerorts hat das Auto den Fußgänger zurückgedrängt und so den einst vielfältigen und lebendigen öffentlichen Raum zu einer bloßen Restfläche zwischen Fahrbahn und Fassade verwandelt (vgl. ebda.), auf welcher sich Passanten, Bewohner und Händler vorbeidrängen oder hastig die Fahrspuren überqueren: Leere, verwaiste Plätze, an denen man bevorzugt, schnell vorbeizugehen statt sich aufzuhalten. Mürrische, graue Orte mit grober, liebloser Oberflächenbehandlung und abgenutztem, spärlich oder nicht vorhandenem urbanen Mobiliar.

Die Straße ist Teil des öffentlichen Raumes einer Stadt, dessen Qualität wiederum maßgeblich die Qualität dieser Stadt bestimmt. Öffentlicher Raum kann einladend oder abweisend gestaltet sein, zum schnellen Durchgehen oder Verweilen veranlassen, im besten

Falle so, dass er „(...) die Kommunikation mit anderen Menschen ermöglicht und damit zum verlängerten Wohnzimmer wird“ (Gemeinde Wien (o.J. b)).

Die Gründe, öffentlichen Raum zu nutzen, sind vielfältig: zum



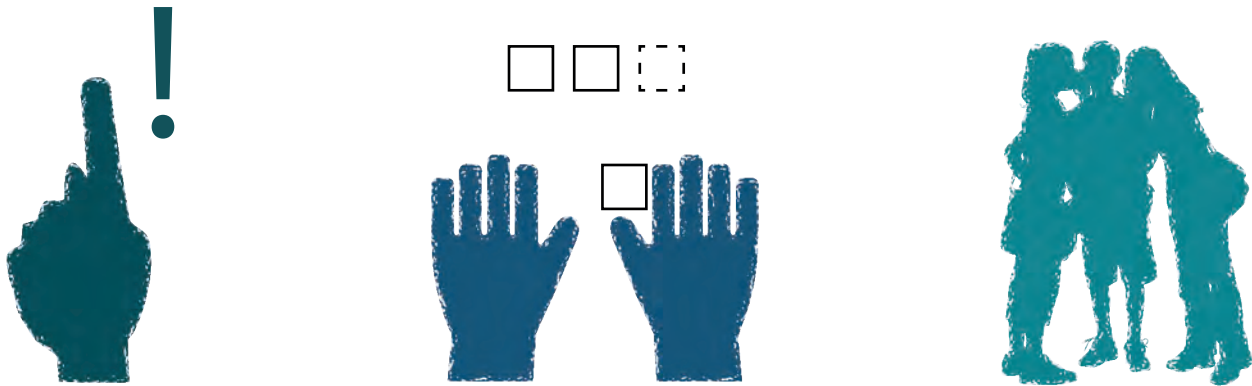
Erledigungen machen, um jemanden zu besuchen oder, und das hauptsächlich, für das simple Gelangen von A nach B. Manche halten sich auch nur in ihm auf, um den Ort um seiner selbst Willen zu genießen, dort „auf einen Café“ zu gehen oder sich „auf ein Pläuschchen“ zu treffen. So benennt der Architekt und Theoretiker Jan Gehl (2004) drei Arten von Aktivitäten im Außenraum: notwendige, optionale und soziale. Qualitätsvoller öffentlicher Raum ermöglicht wesentlich mehr optionale Aktivitäten, von unterschiedlicher Art und Dauer, begründet durch den Bedarf des Menschen an sozialem Austausch. Während notwendige Aktivitäten zwangsweise auch an qualitätsarmen Orten ausgeführt werden. Der öffentliche Raum gibt uns nicht nur die Möglichkeit, unsere Bedürfnisse – zum Beispiel mittels Demonstrationen – auszudrücken, er formt auch, wer und was wir sind. Er soll Platz sozialer Interaktion sein, und damit befähigen zu teilen, voneinander zu

lernen und miteinander respektvoll umzugehen. Die physische Konfiguration der Stadt ist es, die Art und Charakter dieser Zusammentreffen konditioniert, und so erst ermöglicht oder etwa unterbindet. Demzufolge sollte öffentlicher Raum in einer Weise gestaltet sein, die das Entstehen dieses „öffentlichen Lebens“ unterstützt.

Schwierigkeiten entstehen hier oft durch die Überlagerung diverser Nutzungsansprüche, hier stehen sich zwangsläufig öffentliche, private und kommerzielle Interessen entgegen. Diese gilt es zusammenzuführen und so sollte das „Ziel der Stadtgestaltung (...) [sein], eine Balance zwischen diesen Interessen zu finden und eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten. Dem öffentlichen Raum ist die gleiche Aufmerksamkeit und planerische [sowie politische] Verantwortung zu schenken wie dem bebauten Raum. (...) Je

Bewegungsflüssen evident ist: „Die Möglichkeit des ziellosen Umherschlenderns und somit zum Verführen zu Gelegenheits- und Impulskäufen sind die wichtigsten Faktoren des Handels, denn das Bedürfnis etwas zu kaufen, gilt es in unserer von Konsumgütern übersättigten Welt erst zu wecken“ (vgl. Borthagaray (2009): 19f). Die Vorteile von „mehr Plätzen und öffentlichem Grün sowie Vereinfachung der Fußgänger- und Radfahrermobilität liegen also auf der Hand: Sie bringen einen hohen Nutzen für die Umwelt, Gesundheit und soziale Faktoren. Außerdem kann dies Immobilienwerte und Handelserlöse erhöhen. Sicherer und attraktiver öffentlicher Raum macht es nachweislich einfacher, zu Geschäften zu gelangen, und so mehr Zeit beim shoppen und Geld ausgeben zu verbringen“ (Schwartz 2007, Übers. d. Verf.).

Doch was macht nun qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum



Die drei Arten von Aktivitäten im Außenraum: notwendige, optionale und soziale.

nach Lage im Stadtgebiet kommen unterschiedliche Aufgabenstellungen zum Tragen, zum Beispiel ein hoher Nutzungsdruck im dicht bebauten Gebiet oder die Sicherung größerer Freiräume am Stadtrand.“ (Gemeinde Wien (o.D. a))

Manche Anrainer sind wirtschaftlich von der Nutzungsdichte und -qualität des öffentlichen Raumes abhängig, wobei der Zusammenhang zwischen Geschäften und deren Abhängigkeit von

aus? Er sollte Ästhetik und hohe Benutzungsqualität in Gestaltung und Ausstattung aufweisen, sich an den unterschiedlichen Menschen und deren Bedürfnissen orientieren: „Alterungsfähigkeit und Flexibilität sind weitere Qualitätsmerkmale öffentlicher Räume“ (Gemeinde Wien (o.D. a)).

Anders kategorisiert gibt es folgende Parameter, die, je ob Tag oder Nacht, für behagliche Orte sorgen (siehe Grafik):  
- Thermische Bedingungen: Klimadaten und Materialität

- Proportionen: Breite, Gebäudehöhen
- Auslastung: Verwendungszweck, Kapazität, kritische Masse
- Umgebung: Attraktives Umfeld (Diversität der Erdgeschoßzone, kurze Fassadenfronten, Begrünung als Gestaltungselement, Abwechslung im Bodenbelag)
- Sicherheitswahrnehmung: Transparenz und Sichtbarkeit
- Akustische Bedingungen
- Luftqualität: Steuerung von Verkehrsströmen, Pflanzenartenauswahl nach CO2-Absorption
- Ergonomie: Qualität des Urban Designs (Cabezas 2014)

Gerade Rhythmus und Proportion von Gebäuden zur Straße, machen diese entweder interessant oder eintönig: „Niedrige Gebäude an einer Straße sind in Harmonie mit der Art, wie Leute sich fortbewegen und mit der Art, wie ihre Sinne funktionieren, im Unterschied zu hohen oder langen Gebäuden, die das nicht tun“ (Gehl 2004: 111).

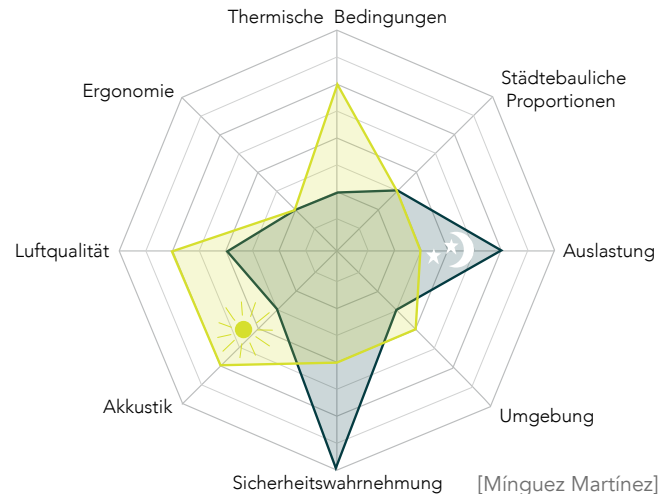
## ÖFFENTLICHER RAUM FORMT GESELLSCHAFT – GESELLSCHAFT FORMT ÖFFENTLICHEN RAUM

Die Konstruktion des Raumes ist ein soziales Produkt, er wird bestimmt und geformt durch soziale Entwicklungen und doch ist er gleichzeitig die Determinante für die Ereignisse, die in ihm stattfinden (vgl. NR 2010: 13): Die Macht öffentlichen Raumes liegt in seiner Gestaltung; er formt die Gesellschaft und die Gesellschaft wiederum formt den öffentlichen Raum. Diese Korrelation ist nicht zu unterschätzen:

„The spaces we move through in our daily life are constantly telling us stories about „how to behave“ or „who we are“ within that space. They speak to us. Soothe us. Even yell at us. The stories that are told by the spaces that surround us shape us just as much as we shape them. It is in this dialogue – of creating space and it creating us – that we become who we are and who we hope to be“ (Golan 2012: 72).

Wie wirkt nun Straße auf uns, wie nehmen wir sie wahr?  
Eine Straße, ein öffentlicher Raum, wirkt auf jede Person anders.

Einerseits ist sie objektiv funktional und geografisch beschreibbar, andererseits wird sie von jedem einzelnen Individuum differenziert wahrgenommen. Es entstehen unterschiedliche subjektive Bilder der Straße, im Gegensatz zum, für alle einheitlichen, rein geografischem Bild, welches etwa ihren Verlauf beschreibt und die Verortung bestimmter Punkte; wo sich welches Gebäude und welches Geschäft befindet. Sie wird ebenso zu zwei unterschiedlichen Tageszeiten die geografisch „gleiche“ Straße sein. Doch zu jedem Zeitpunkt wird sie verschieden auf die Menschen wirken; die Art und Anzahl der Leute, die Beleuchtung und die Nutzung ist in stetigem Wandel begriffen (vgl. Braz 2009: 148f). Die Weise, wie eine Person einen Raum wahrnimmt, ist einerseits von ihrer Weltanschauung abhängig, andererseits vom Ort selbst. So kann der Mensch durch Gestaltung vielschichtig beeinflusst werden:



[Mínguez Martínez]  
Parameter für qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum, Tag/Nacht

Ob breit und offen oder schmal, wirkt sich auf das Verhalten aus. Man kann Leute daran hindern, sich zu versammeln, sich für Revolutionen aufzurüsten. Oder eben öffentliche soziale Interaktion fördern, unterschiedliche Menschen, Altersklassen und Schichten verbinden. Durch gute Ausleuchtung, übersichtliche Gestaltung und Einsehbarkeit von Aufenthaltsbereichen fühlt man sich sicherer, in dunklen Ecken hingegen eher bedroht. Aus diesen könnte jemand hervorspringen und einen überfallen. Napoleon beispielsweise verfolgte hinter seinem Pariser Straßenerweiterungsprojekt von 1853 mit Haussmann ein bestimmtes

politisches Ziel: Das Volk sollte – durch die Organisation der neuen Straßen - daran gehindert werden, sich zu versammeln, und stattdessen zum zirkulieren gezwungen sein. Er hatte als Ziel, die Gesellschaft zu trennen und so Rebellionen zu unterbinden (Braz 2009: 151f)

Ein aktuelles Thema hierbei ist auch die Wirkung öffentlicher Räume auf Mädchen und Frauen, welche unter anderem in der Gestaltung von Parks eine Rolle spielt.

„Ich begriff allmählich, dass die Straße nicht nur die Art veränderte, wie Menschen reisten, sondern auch, wie sie die Welt wahrnehmen.“

J.B. Jackson // The Necessity for Ruins

## MÄDCHEN UND ANEIGNUNG VON RAUM

Studien haben ergeben, dass sich Mädchen vor allem ab dem 13. Lebensjahr immer mehr aus dem öffentlichen Raum zurückziehen, was ein Problem darstellt. Dies ist teilweise durch soziale Faktoren bestimmt, doch werden diese durch räumliche Konfiguration unterbunden oder verstärkt. Es ist wichtig, „geschlechtssensible Gestaltungsideen zu realisieren. Durch die Berücksichtigung ihrer spezifischen Interessen werden Mädchen in der Aneignung von öffentlichem und sozialem Raum unterstützt (...) durch (...) Umgestaltungsmaßnahmen [soll] eine tatsächliche Erweiterung des Aktionsradius und der Präsenz von Mädchen erfolgen“ (UN-Habitat 2000). Auch höheres Sicherheitsgefühl fördert eine stärkere Aneignung öffentlichen Raumes durch Frauen und hilft ihnen so, größere Autonomie zu erlangen (vgl. Punt 6 2010b: 1).

“Public spaces working as urban connectors can play a key role in achieving integration, minimizing inequality, and fighting violence and resentment.” (Gouverneur 2008: 30)


## URBAN ACUPUNCTURE

Ein weiteres Konzept für die Verbesserung öffentlichen Raumes, ist das der „Urban Acupuncture“, urbaner Akupunktur, welches die Theorie von Städtebau mit der der Akupunktur verbindet. Durch das Lösen von Spannung (Nutzungs- bzw. Problemdruck) an strategischen Punkten, soll Druck von der ganzen Stadt genommen werden. Dies wird mittels kleinster Eingriffe erreicht, welche die Lebensqualität sowie die soziale Inklusion und Interaktion massiv fördern. (vgl. Casagrande 2013)

„I believe that some medicinal “magic” can and should be applied to cities, as many are sick and some nearly terminal. As with the medicine needed in the interaction between doctor and patient, in urban planning it is also necessary to make the city react; to poke an area in such a way that it is able to help heal, improve, and create positive chain reactions. It is indispensable in revitalizing interventions to make the organism work in a different way“ (Lerner 2007).

Taipei Organic Urban Acupuncture [Casagrande 2013]





"A weed will root into the smallest crack in the asphalt and eventually break the city. Urban acupuncture is the weed and the acupuncture point is the crack."

Marco Casagrande (2013) // über Urban Acupuncture



Aldo van Eyck: Nutzung von Baulücken in der Nachkriegszeit als Mehrwert für die Bevölkerung



# Halb leer? Halb voll!

## DAS POTENZIAL URBANER LEERRÄUME

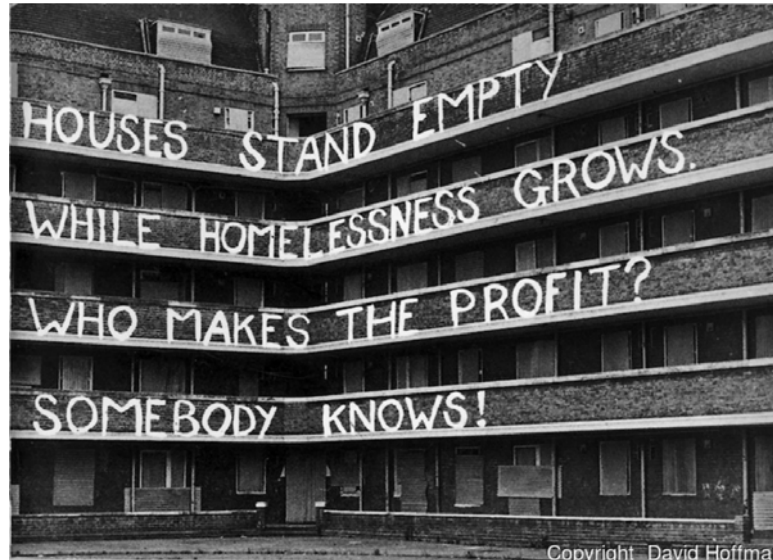
*Leerstand, der:*

(in Bezug auf Häuser, Wohnungen, Büros usw.) das Nichtbewohntsein, Leerstehen

(Duden 2013)

Die gängige Meinung über Leerstand ist selten positiv: „Leerstand ist aus der Sicht der Ästhetik des Stadtbildes etwas, das negativ wahrgenommen wird und strahlt dann imagemäßig auch auf die Umgebung aus. Für eine Handelszone ist er daher immer auch ein Zeichen von Schwäche“ (Richter 2013). Doch gibt es immer mehr Bestrebungen, das Bild der Gesellschaft über Leerstand zu ändern. Im ersten Moment mag er zwar von ehemaligen Geschäften zeugen, aber gleichzeitig eröffnet er einen großen Möglichkeitsraum, der ein hohes Potenzial für zukünftige Entwicklungen mit sich bringt. Auch immer mehr gemeinnützige Projekte nutzen diese – temporär oder längerfristig - freistehenden Flächen für Kunstprojekte sowie günstige Werkstätten- und Co-Working-Flächen, die Synergien zwischen ihren Benutzern fördern. In Wien gab es beispielsweise die Werkstadt Meidling, Co-Working-Space mit Büros, Werkstätten, Veranstaltungsraum und Gemeinschaftsküche für diverse Studenten, Kunst- und Gewerbetreibende. (vgl. Grabner 2013) Umnutzung ist Recycling von Gebäuden: Für leerstehende Gebäude wird eine neue Nutzung mit neuer, angepasster Architektur gesucht, und ihnen so - im Idealfall mit guter Nutzungsdurchmischung - ein zweites Leben geschenkt. Das Potenzial für die Umnutzung geeigneter Bürogebäude in Wohngebäude wird dabei von Wernhart (in: Matzanetz 2013a) auf fünf bis sechs Prozent geschätzt. Wichtig sei dabei, „dass keine isolierte Lage ohne Infrastruktur oder eine in einem Büroviertel vorhanden sei.“

Ebenso existiert im 6. Wiener Gemeindebezirk Mariahilf das nachhaltige Projekt, leerstehende Geschäftslokale in Fahrradgara-



Copyright David Hoffma

gen umzuwandeln, die gegen einen kleinen monatlichen Beitrag angemietet werden können. So gleichen sie den häufigen Mangel an geeigneten Abstellorten aus und schützen obendrein gegen Diebstahl oder Beschädigung (vgl. BZ 2010).

Einen Bezirk weiter wurden mehrere ehemalige Straßenlokale in vollständig autarke Hotelzimmer umfunktioniert: Diese innovativen „Streetlofts“ der Architektengruppe Urbanauts, die mit elektronischen Schlüsselsafes am Eingang personalunabhängigen Zutritt zu diesen speziellen Hotelzimmern gewähren, beleben als Nebeneffekt das Viertel neu. Benannt sind die Zimmer etwa als „Schneiderei“. Nach ihrer ehemaligen Funktion, die im Inneren noch weiterhin erkennbar bleibt (vgl. Matzanetz 2013b).

Baulücken zählen ebenfalls zu urbanem Leerstand mit großem Potenzial. Oft stehen Grundstücke in dicht bebautem Gebiet jahre- oder jahrzehntelang leer, während es gleichzeitig an urbanen Grün- beziehungsweise Erholungsflächen mangelt. Amsterdam war eine der ersten Städte, die sich dies zunutze machte: Dort gab es, wie in ganz Europa, nach dem zweiten Weltkrieg viele Baulücken durch zerbombte Gebäude. Intention von Mulder, der Chefin des Stadtplanungsamtes von Amsterdam, war es, der jungen städtischen Bevölkerung Freiraum für Erholungszwecke zu Verfügung zu stellen. Infolgedessen designte der beauftragte



„esto no es un solar“ Gravalosdimonte Arquitectos

Architekt Aldo van Eyck zwischen 1948 und 1978 mehr als 700 Kinderspielplätze in von der Bevölkerung identifizierten Baulücken. In Sevilla folgte, Jahrzehnte später, im Jahr 2004, ein Projekt von Cirugeda für die temporäre Nutzung von Grundstücken mit Unterstützung durch die lokale Bevölkerung und der Gemeinde. Ähnliches passierte nach dem Platzen der Immobilienblase in Spanien in Zaragoza 2006, wo viele Grundstücke in bester Lage leer und ungenutzt auf ihr weiteres Schicksal warteten, und mit der Initiative „Esto no es un solar“ (Das ist kein Bauplatz) in diesen Baulücken Miniaturparks als neue Anziehungspunkte für die Stadt geschaffen wurden.

All diese Projekte konnten mit einem Bruchteil eines normalen Budgets für Schaffung neuer öffentlicher Räume durch traditionelle Systeme umgesetzt werden und sollten weltweit als Vorbild dienen (vgl. Nonomartin 2012).



Sicherheitswahrnehmung der Bogotaner  
[Eigene Grafik, Daten: DANE 2014]

# „Ich fühle mich..“

## OBJEKTIVE UND SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNG VON SICHERHEIT

Sicherheit kann objektiv-real oder subjektiv-persönlich wahrgenommen werden. Subjektive Wahrnehmung stimmt nicht immer mit der tatsächlich bestehenden Sicherheit eines Ortes überein, wenn dieser unbewusst Gefahr suggeriert. Umgekehrt kann ein scheinbar sicherer Ort tatsächlich unsicher sein.

Die von Wilson und Kelling geprägte Broken Window Theory hat als zentrale Idee, dass kleine Zeichen von Verfall oder Unordnung, wie Graffitis, Müll oder Beschädigungen (Broken Window), längerfristig einen Anstieg von Kriminalität nach sich ziehen. Dieses erste, noch geringfügige, Zeichen erhöht zunächst das persönliche (subjektive) Unsicherheitsgefühl, was das Verhalten der Menschen in dieser Gegend verändert. Es führt zu einer geringeren Frequentierung der Straße, was wiederum einen weiteren Anstieg des subjektiven Unsicherheitsgefühls bedeutet. Gleichzeitig fühlen sich etwaige Kleinkriminelle eingeladen und sorgen für noch mehr Unordnung. Schließlich kommt es zu mehr kriminellen Akten und damit zu tatsächlich größerer (objektiven) Unsicherheit des Gebiets (vgl. Keizer 2008: 1681).

„Sicherheit geht von einem selbst aus!“ „Man sollte sich für das Sicherheitsgefühl entscheiden und nicht für Gefahr, denn die schlechten Leute merken, wie man sich fühlt. Sämtliche Leute, die mit viel Angst oder Nervosität durch die Straßen gehen, laden nur dazu ein, sie zu überfallen“ (Interview Gustavo).

### FAKTOREN ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEITSWAHRNEHMUNG

Um Sicherheit und Sicherheitsgefühl zu steigern gibt es einige Faktoren, die es zu beachten gilt. Wichtig ist Klarheit im Design, Übersichtlichkeit, gute Ausleuchtung und die Möglichkeit zu

Alternativen in der Auswahl von Wegen. Erdgeschoße sollten eine öffentliche Nutzung aufweisen und mit der Straße interagieren. Mauern, Zäune und Treppen, die schwer zugängliche Ecken und versteckte Nischen erzeugen, sind zu vermeiden. Tagsüber verbessern Elemente, die Aktivität bringen, die Situation. Bänke fördern beispielsweise die Vitalität einer Straße und geben zur bloßen Durchzugsnutzung, als beispielsweise Einkaufsstraße, eine neue Konnotation. Statt dem reinen Erfüllen eines Zweckes, wie dem Finden eines benötigten Produktes, sollte man weitere Motive erzeugen, die Anziehungspunkt für Leute sind, wie gezielte Freizeitaktivitäten, das Treffen von Leuten, Zeitung lesen oder einfach nur andere beobachten. Durch die größere Präsenz von Menschen bringt man mehr „eyes on the street“ (vgl. Muxí 2011: 119; Punt 6 2010b: 1). Diese Theorie von Jane Jacobs (1961) ist wahrscheinlich das stärkste Konzept für Sicherheit: Je mehr „Augen auf die Straße“ gerichtet sind, umso mehr beiläufige, soziale Überwachung – durch Anrainer, Verkäufer und Passanten – findet statt.

Eine weitere deutliche Ursache für unsichere Gegenden, ist das „Zoning“, das Zonieren der Stadt nach ihren Nutzungen. Ziel sollte es sein, eine vielschichtige und so über den Tag verteilte differenzierte Nutzungsbelegung anzustreben. Viertel mit rein tertiären Nutzungen, wie Büro- und Geschäftsviertel, neigen beispielsweise dazu, abends menschenleer und damit unsicher zu sein. Eine Lösung hierfür wäre, Wohnen und andere komplementäre Nutzungen anzusiedeln, um eine menschenreiche 24/7-Nutzung herbeizuführen.

„Attempts to design and regulate sidewalks must balance competing, even incompatible activities“ (Loukaitou 2009: 273).

**“I am, because we are; and s**



Blick auf die Cerros Orientales (Ostberge) von der Calle 26

# ince we are, I am"

Desmond Tutu // Afrikanisches Sprichwort

Als Ausdruck seines Protests am immer mehr vorherrschenden Individualismus und ein Aufruf, den gesellschaftlichen Entsolidarisierungstendenzen entgegenzuwirken. (vgl. Bek 2004)

Zugang zur  
Carrera Décima



“When a kid with a basketball and a dream becomes another victim of barrio crossfire, something has to be done. We cannot stop the purchasing, selling, and firing of bullets. But we can create novel spaces, nurturing values such as fair play, tolerance, and civic community; where youths measure up one another in sportive competition rather than in violent street fights”

Urban-Think Tank

# Die Stadt ist für alle

## ÜBER SOZIALE INKLUSION

Der Begriff der sozialen Inklusion wird am treffendsten durch sein Gegenteil definiert: In sozialer Exklusion befinden sich jene Gruppen von Menschen, deren ökonomische, soziale und/oder geografische Eigenschaften ein Hindernis darstellen, welches sie von einem oder mehreren Ereignissen bzw. Angeboten (der Gesellschaft) ihrer Wohnumgebung und ihrer Stadt ausschließt, wie beispielsweise Ausgrenzung bei Bildung, Chancen am Arbeitsmarkt oder Freizeitgestaltung. Räumlich schlägt sich diese soziale Polarisation in geteilten Städten nieder (vgl. EU 2001: 15f).

Gründe für diese Segregation gibt es viele. Manchmal ist sie selbst gewählt, meist aber stellt sie eine teils unsichtbare, unüberwindbare Hürde dar. Die betroffenen Bevölkerungsgruppen können aus armen Schichten, sozial schwachen Familien oder aus speziellen Altersgruppen (vor allem SeniorInnen) bestehen. Auch Geschlechtszugehörigkeit, sexuelle Orientierung, Ethnie, Religion, Migrationshintergrund, geistige oder körperliche Beeinträchtigung können zu Ausgrenzung führen (vgl. Muxí 2011: 108). Doch ebenso kann soziale Exklusion auf eigentlich positivem Hintergrund aufbauen, wie Zugehörigkeit zu sehr einkommensstarken Schichten, die sich oft selbst von ihrer Umgebung abgrenzen.

Soziale Inklusion ist nun also der zusammenfassende Begriff für Maßnahmen, die die Ursachen für soziale Exklusion abmildern und damit Grenzen abbauen sollen. Es ist das Recht auf Stadt eines jeden einzelnen. Auf gerechten und ansprechenden (Wohn-) Raum und Wohnumgebung, die chancenschaffend und nicht chancenvermindernd wirken sollten, die Möglichkeiten dieser Welt auch für die ärmeren Schichten eröffnend. Denn „für die Nachhaltigkeit des sozialen Friedens und der sozialen Gerechtigkeit ist eine Integration der verschiedenen sozialen Gruppen in die

Ökonomie der Stadtlandschaften notwendig, bei der die Potenziale des Einzelnen zur Geltung gebracht werden“ (EU 2001: 16).

In Europa befasst sich soziale Inklusion in erster Linie mit Barrierefreiheit und altengerechter Entwicklung von Quartieren in Vorbereitung auf den demografischen Wandel, der schon jetzt vielerorts einzieht. Da soziale Inklusion nun eigentlich ein sehr breites Thema darstellt, bedarf es für diese Arbeit einer näheren Definition und Eingrenzung:



**Straße verbindet:** In Betracht der aktuell dringenden Themen in Bogotá bezieht sich soziale Inklusion in dieser Arbeit auf Alter, Geschlechter und Schichten über räumliche, soziale und mentale Grenzen hinweg.

### FÖRDERUNG SOZIALER INKLUSION

Segregation in all ihren Facetten „kann durch gezielte Verbesserung der physischen und sozialen Zugänglichkeit von öffentlichen Räumen entgegen gewirkt werden“ (EU 2001: 16). Auch Grauer (1991: 28) beschreibt die Wichtigkeit der Zurverfügungstellung von guten öffentlichen Räumen sowohl in der formellen als auch informellen Stadt, welche von Bewohnern beider genutzt werden sollen:

„(...) cross-sector interaction can be fostered through interventions in the urban fabric essentially by providing good public spaces within both formal and informal cities that will be used by residents of both.“ Hier sieht man nochmals, wie die Macht, soziale Zusammenhänge signifikant zu ändern, mit großer Häufigkeit der Gestaltung und Konfiguration öffentlicher Räume zugeschrieben wird.

Dazu gilt es, die Verknüpfung der Bevölkerung innerhalb der einzelnen Barrios (Vierteln) zu aktivieren, aber auch zwischen diesen und der Stadt, also auf Barrio-Stadt-Ebene. Mit gezielter Investition in Kultur und Freizeit kann gerade bei Jugendlichen viel Veränderung herbeigeführt werden, wobei die Aneignung der Projekte durch ihre zukünftigen Nutzer von großer Wichtigkeit ist. Eine Nutzungsoffenheit dieser neuen Orte sollte generiert werden: Das bedeutet gewollt unvollständige und zumindest teilweise ungeplante Räume zu designen, die von den unterschiedlichen Nutzern verschiedentlich vollendet werden können (vgl. Kimmelman 2012: XV).

#### LEUTE VERBINDEN: BARRIO-STADT-EBENE

Es gibt Theorien, „die Barrios nicht als isolierte urbane Einheit sehen, sondern als einen Ort der mit sozioökonomischen, Arbeits-, nationalen sowie transnationalen Prozessen verbunden ist. Daher ergibt sich die Wichtigkeit, städtische Regenerierungsmaßnahmen auf Barrio-Ebene zu entwickeln, aber gleichzeitig mit starker Verbindung zu sozialen Projekten auf Bezirks- und Stadtebene. Mit dieser Doppelpassfähigkeit zu arbeiten, könnte den Möglichkeitsraum für Bewohner erweitern, Isolation und mentale Barrieren durchbrechen, positive Bestärkung bieten um vertikale soziale Mobilität voranzutreiben, das soziale Kapital zu bereichern und den Zugang zu sozialen Netzwerken zu steigern, welche wiederum Quelle für Chancen und Mechanismen von Zusammenarbeit und Bürgerbeteiligung sind. Das bedeutet, internen sozialen Zusammenhalt in der Nachbarschaft sowie die Integration in die Stadt und ihre angebotenen Möglichkeiten und Ressourcen zu fördern.“ (Cano 2011: 367, Übers. d. Verf.)

#### FREIZEIT UND KULTUR

Besonders Kultureinrichtungen gelten als Katalysatoren für sozialen Wandel, indem sie finanziell Benachteiligten einen Zugang zu Bildung ermöglichen und Chancengleichheit fördern (vgl. AzW 2014). Ähnliches gilt auch für Freizeitgestaltung: Cano Hila (2011: 81-83, 365-368) untersucht in ihrer Doktorarbeit die Auswirkung der Wohnumgebung stigmatisierter Viertel auf die dort lebende Jugend und deren Zukunft daraufhin, ob diese sozial benachteiligten Gegenden ein Leben in sozialer Exklusion begünstigen. Dabei kommt sie zu dem Schluss, dass es nicht die Umgebung, sondern die Art der Freizeitbetätigung und sozialen Interaktion ist (mit Institutionen, Schulen im Bereich Freizeitge-

staltung) sowie die gesammelte Lebenserfahrung in Ausbildung, Arbeit und Freizeit sowohl in- und außerhalb des Viertels, die über deren späteres Verhalten außerhalb ihrer gewohnten Umgebung und damit über ihren beruflichen Erfolg und somit über Inklusion oder Exklusion entscheiden.



Deswegen haben Kultur- und Freizeiteinrichtungen einen hohen Stellenwert im Projekt „Straße verbindet“.

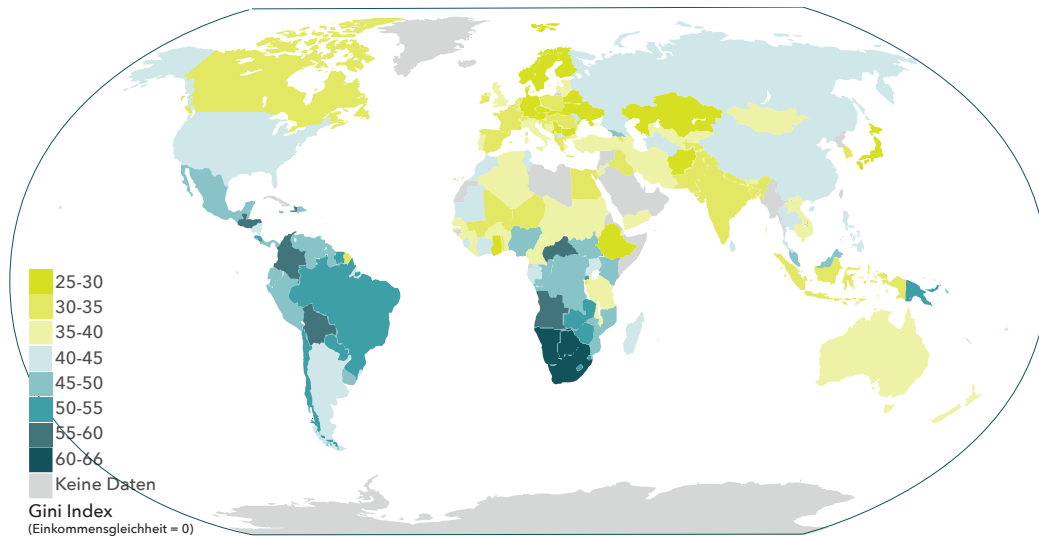
Es gilt also anzustreben, schon in der Jugend mentale Barrieren abzubauen, die eine starke Auswirkung auf Selbstbewusstsein und Zukunftserwartung haben. Mittragend daran sind Segregation in Schule und Freizeit und eine Umgebung mit Mangel an positiver Bestärkung. Diese Faktoren tragen zu geringen Zukunftserwartungen in Beruf und Ausbildung bei, genauso wie zur schulischen Leistung und Schul-, Arbeits- und Freizeiterlebnissen. Das koppelt sich wiederum auf ihr geringes Selbstbewusstsein und Zukunftserwartungen rück und bringt so Desillusionierung und Frustration mit sich (vgl. Atkinson/Kintrea 2001; Bauder 2002).

#### LATEINAMERIKA UND BOGOTÁ – EINE SEGREGIERTE GESELLSCHAFT

„(...) in developing countries, most socioeconomic, political, and cultural tensions occur because parallel worlds coexist with little room for interaction“  
(Grauer 1991: 28)

Die Gesellschaft von Bogotá ist in unterschiedliche soziale und ökonomische Klassen und Herkunft ge- wie auch zerteilt. Sie ist die segregierte Hauptstadt, eines extrem segregierten Landes. Im Jahr 2012 lebten 11,6% der Bogotaner in Armut und 2,0% in extremer Armut (DANE 2013: 3, 6). Sehr markant erkennt man diese Unterschiede an dem Fakt, dass je nach Bezirk in zwischen 2,4% und 12,7% der Haushalte ein Haushaltsmitglied an einem oder mehr Tagen die Woche aufgrund Geldmangels keine der drei Hauptmahlzeiten eingenommen hat. Im Bogotávergleich ist das eine Abweichung von (!) 40-200% (SDP 2007a: 23).





GINI: Grad der Ungleichheit in der Einkommensverteilung [World Bank 2014; Hunter]

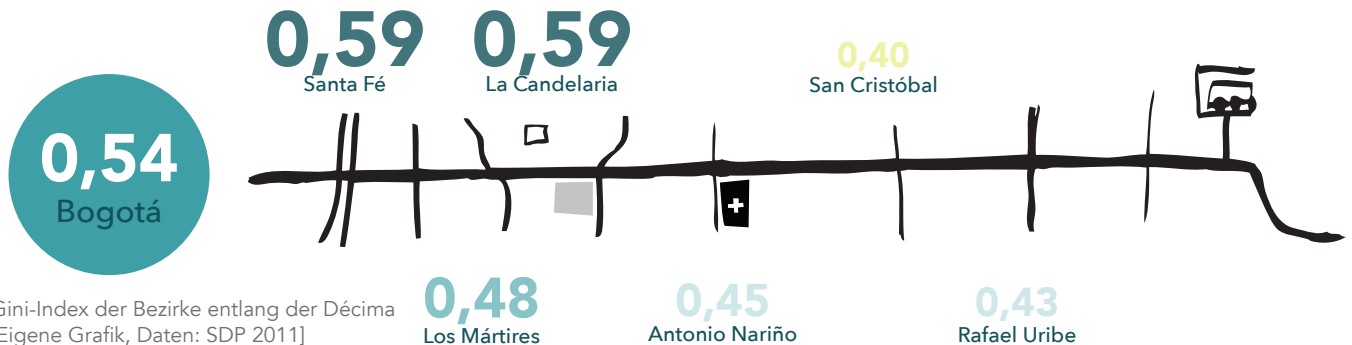
Laut Gini-Index, der den Grad der Ungleichheit misst, stand die Stadt 2012 bei 0,497 mit einer geringfügigen Verbesserung von 0,025 im Vergleich zum Vorjahr. In Kolumbien selbst, war der Gini-Koeffizient 2012 mit 0,539 schlechter in seiner Hauptstadt (DANE 2013: 1, 6). International befindet sich Kolumbien in der zweit schlechtesten Gruppe (siehe Grafik). Dieser Wert bestimmt die Ungleichheit in der Einkommensverteilung: In einem Land mit einem Index von 0,0 würde jeder gleichviel verdienen. In einem Land mit 1,0 (bzw. 100, je nach Skala) würde die stärkste Ungleichheit herrschen.

Der Gini-Index der die Décima umgebenden Stadtbezirke lag 2011 zwischen 0,59 im Norden und 0,40 im Süden (siehe Grafik).

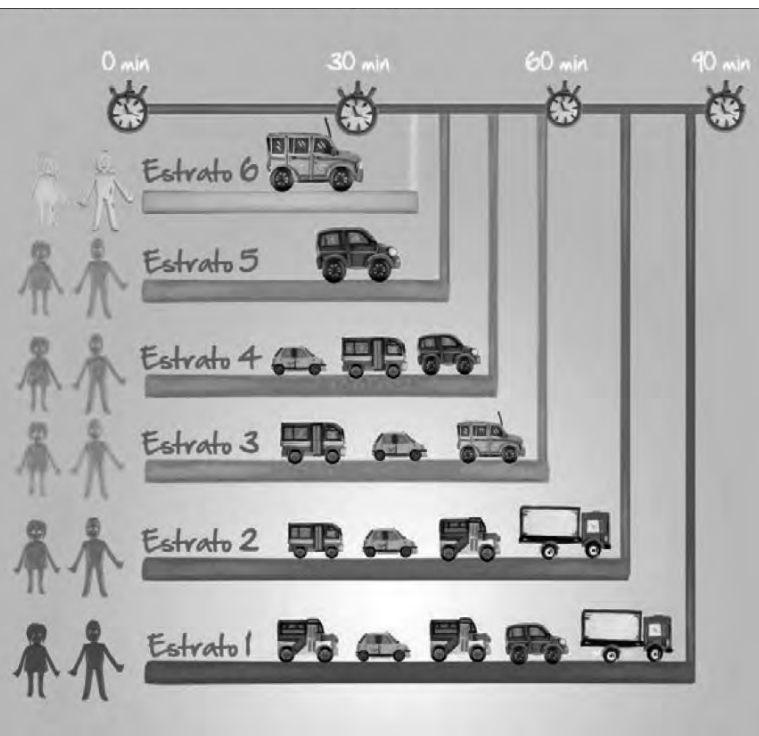
Damit ist sie nördlich schlechter als der Durchschnitt Bogotá und als die südliche Hälfte, wo also mehr Einkommensgleichheit herrscht (SDP 2011: 187).

Diese ökonomische Segregation, die eng mit der sozialen und mentalen verbunden ist, macht sich auch in der räumlichen Separierung sichtbar:

„(...) sie leben in ihrer eigenen Welt, da oben in den Wolken, mit so extrem viel Geld, dass sie von klein auf glauben, dass sie nicht nur ausgeraubt, sondern auch umgebracht würden, wenn sie von dort oben unter die Carrera Tercera herunterstiegen“ (Interview Barreto Cardoso).



Gini-Index der Bezirke entlang der Décima  
[Eigene Grafik, Daten: SDP 2011]



Durchschnittliche Fahrzeit je Estrato [SDP 2013b]

Im Norden Bogotás sind die reichsten Klassen angesiedelt. Bis zum Zentrum nimmt sozialer Status und Reichtum immer mehr ab, steigt südlich davon wieder leicht an, bis er im Süden Bogotás in (ehemaligen und gegenwärtigen) informellen Siedlungen endet. Zu dieser sozialen Fragmentierung innerhalb der Stadt tragen auch die sogenannten „Gated Communities“ der oberen Schichten bei, mit denen sich ihr Lebensstil wie eine große, symbolische Barriere erhebt, gelenkt durch das Bestreben nach Prestige und Sicherheit, der sie auch - als Schutzmechanismus - vom, teils zu Unrecht, verrufenen Zentrum abgrenzt. Das ist typisch für lateinamerikanische Städte mit starker kapitalistischer Struktur und mit einem System, das von Angebot und Nachfrage bestimmt wird. Es wirkt fast so, als wäre dies Teil der natürlichen urbanen Vorgänge dieser Städte (vgl. Ballén 2009: 152).

Durch diese Entwicklung entsteht eine „Dynamik des Vorwärtskommens“ in der Stadt, wie in der Gesellschaft: Das Streben nach oben, weg von dem, wo die Eltern einmal waren und die Nachbarn sind, hin zu einem besseren Leben. Der Wunsch ist

höheres Einkommen und damit Wohnen in einem besseren Viertel. Dadurch generiert sich Migration innerhalb derselben Stadt: Wo sich die Ärmere endlich hochgekämpft haben, fühlen sich die Alteingesessenen in ihrer Exklusivität bedroht und „flüchten“ in abgelegene oder teurere Gebiete.

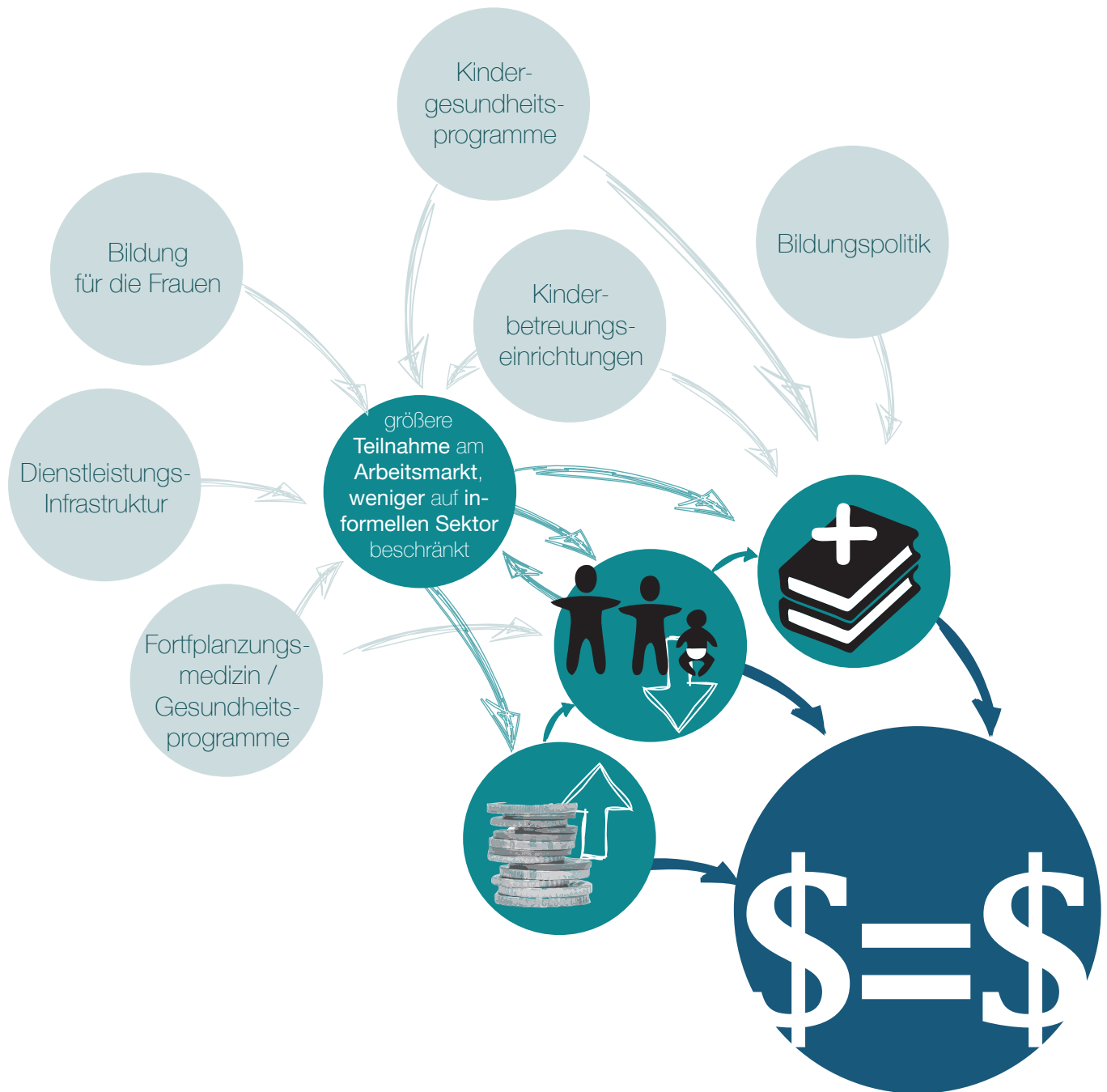
So gibt und gab es Gebäude und Viertel, die rasant ihren Ruf änderten, und nach ihrer Prestigephase allmählich zu verfallen begannen, eine stetige Erosion des kulturellen Ansehens. Die Carrera Décima ist nur ein Beispiel dafür, doch dazu später.

Während sich in Bogotá Technik, Literatur und die Künste immer weiter entwickeln und modernisieren, blieb die Gesellschaft in den barocken Ideen der Förmlichkeit und (Klassen-)Trennung stecken, welche auch im unausgewogenen räumlichen Abbild eine starke Ausprägung finden. Die Stadt wurde zusehends modernisiert und erneuert, die soziale Struktur der Gesellschaft jedoch nicht, womit eine Basis für die heutige breite Einkommensschere und soziale Ungleichheit gelegt wurde (NR 2010: 41, 39ff).

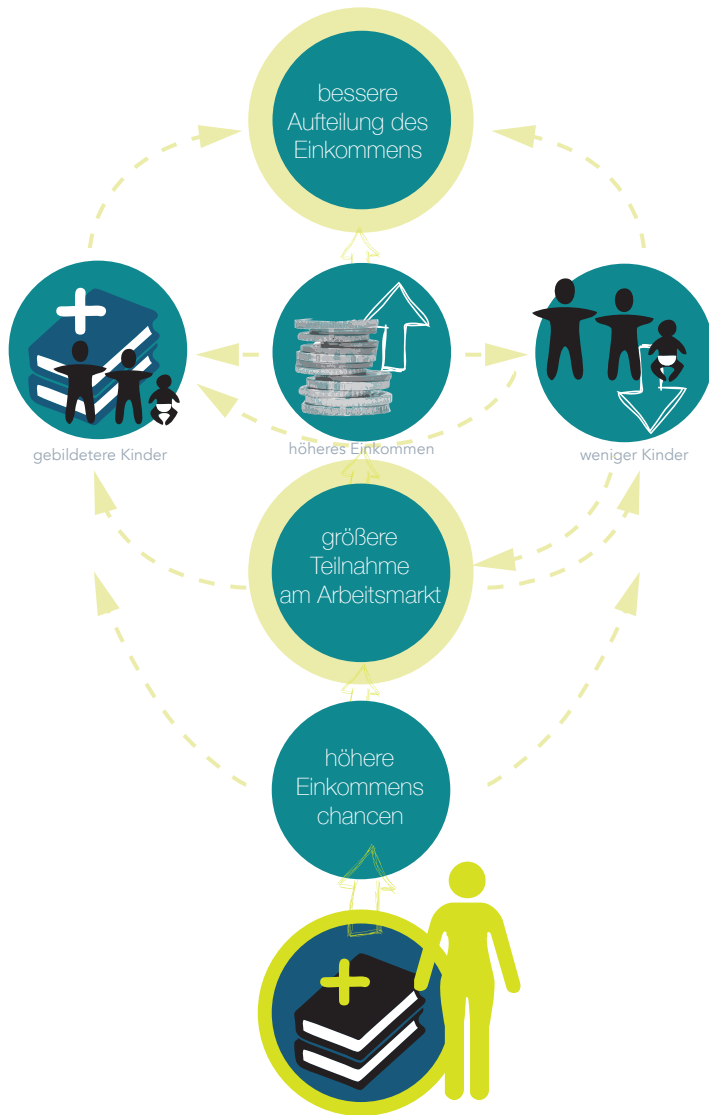
Die räumliche wie soziale Segregation ist also in Bogotá an der Tagesordnung und wird zusätzlich durch das massive öffentliche Verkehrsproblem verstärkt. Vor allem die unteren Estratos (Schichten) leiden unter dieser schlechten Aufteilung, da deren Barrios, die vom Zentrum am weitest entfernten und meist bevölkerten sind. So liegt die durchschnittliche Fahrtzeit einer Person des Estratos 6 (Oberschicht) noch unter 40 Minuten, einer des Estratos 1 hingegen schon bei fast 90 Minuten, und kann durchaus zwei Stunden und mehr erreichen (vgl. SDP 2013b). Durchmischung und sozialer Austausch, aber auch das Erreichen des Arbeitsplatzes, ist trotz Einführung eines neuen Schnellbussystems oft nur mit mehrstündiger Fahrzeit möglich. Um dennoch gegen die Segregation anzukämpfen, gibt es schon seit einigen Jahren die Initiative zum Bau öffentlicher Bibliotheken und Universitäten direkt vor Ort: (Höhere) Bildung kommt zu den Leuten, damit der Zugang dazu auch in den abgelegeneren Gebieten mit geringem Aufwand ermöglicht wird. Trotzdem gibt es noch eine Vielzahl an Aufgaben und Herausforderungen zu meistern.



Dabei muss respektvoll die Diversität von Bedürfnissen und Interessen der Einzelnen in Betracht gezogen werden, um eine inklusivere Stadt zu ermöglichen, die räumlich und quer durch Klassen und Altersstufen verwebt ist.



Effektive Sozialpolitik für eine bessere Aufteilung des Einkommens [Eigene Adaption, Daten: BID 1998]



Vorteile davon, die Frau besser zu bilden  
 [Eigene Adaption, Daten: BID 1998]

## DIE FRAU – ANFÜHRERIN DER GESELLSCHAFT

In der Diskussion um Zugang zu öffentlichen Raum fällt ebenfalls auf, dass „das Subjekt des Rechts des Bürgertums ursprünglich männlich war. Das Problem dabei ist, dass sich das Recht auf Stadt und ihrer Gestaltung mit Referenz auf die öffentliche Welt entwickelt hat, also an der Beteiligung am Warenmarkt, einem den Männern zugeschriebenen Ort. Der häuslich-weibliche Raum wurde nicht in die Kategorie des Bürgertums inkludiert“ (Punt 6 2010a: 3) und ihm damit nicht genügend Wichtigkeit eingeräumt. Dies gilt es auch heute noch auszugleichen, die Frau zusätzlich zu fördern und in das öffentliche Arbeits- und somit Stadtleben zu integrieren. Dies mag antiquiert klingen, aber die Fakten sprechen für sich: Je besser gebildet die Frau, umso höher der Bildungsgrad der Kinder. Im direkten Zusammenhang damit steht auch eine höhere weibliche Teilnahme am Arbeitsmarkt und damit höheres Familieneinkommen. Höheres Einkommen, ebenso wie Bildung, bewirken eine bessere Gesundheitsvorsorge, und damit wiederum weniger Kinder, die dann wiederum von einer längeren Schulbildung profitieren können. Dies führt in weiterer Folge zu einer nächsten Generation mit höher gebildeten Menschen und somit ebenfalls höher gebildeten Müttern und löst schließlich eine Aufwärtsspirale aus. Fazit: Ist die Frau besser gebildet, geht es allen besser.



Straße verbindet: Deswegen ist die dritte Säule der sozialen Inklusion die „Frau als Anführerin der Gesellschaft“

# Straßenverkäufer

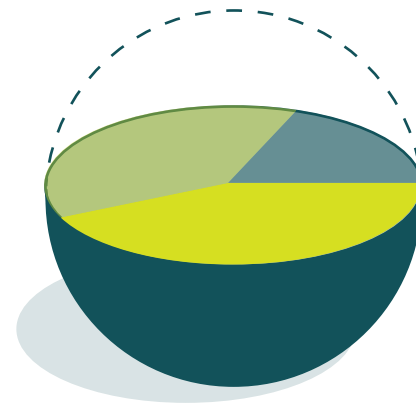
Straßenverkäufer sind ein allgegenwärtiger Anblick und integraler Bestandteil lateinamerikanischer öffentlicher Freiräume. Gleichzeitig sind sie ein sehr polarisierendes Thema: Laut Legoretta, Bürgermeister von Mexiko Stadt, sei es ein „nicht zu lösender Konflikt“ (Wilder 2003) um die Nutzung öffentlichen Raumes. Beklagt wird die Unordnung und Überfüllung von Straßen und Plätzen durch Straßenverkäufer, sodass manchmal das Durchkommen erschwert wird. Kritisiert wird auch, dass sie durch die Informalität keine Steuern und Abgaben zahlen würden. Manche vermuten sogar, dass sie Kriminalität fördern indem sie mit Dieben zusammen arbeiten würden.

Andere sehen jedoch sehr wohl ihren großen Wert und Nutzen für das positive Funktionieren der Stadt.

Straßenhandel ist ein Zeichen für einen Mangel an formellen Arbeitsplätzen, der einen guten Nährboden für informelle Beschäftigung bildet. Bogotá wies im Juni 2015 eine offizielle Arbeitslosenrate von 8,5% auf (vgl. Ibague 2010; DANE 2015). 1.843.140 Personen sind im informellen Sektor tätig, also 44,2% der arbeitenden Bevölkerung (DANE 2015a: 17), Tendenz steigend. Davon waren 2005 laut SDP bloß 169.672 Personen informelle Verkäufer. Die Ermittlung dieser genauen Zahl ist schwer nachvollziehbar, wahrscheinlich kann von einer wesentlich höheren Anzahl ausgegangen werden.

## FRAUEN IM STRASSENHANDEL

Frauen stellen in vielen Ländern den Großteil der im Straßenverkauf Tätigen dar, was durch die niedrigen Einstiegskosten und flexiblen Arbeitszeiten begründet ist. Oft ist es ihre einzige Möglichkeit, ein Einkommen zu erzielen. In Peru sind beispielsweise 65%



**45-82%**

nicht-landwirtschaftlicher Arbeit im  
globalen Süden ist informal

[Eigene Grafik, Daten: Roever 2014]

der im Straßenhändler weiblich, und verdienen noch dazu oft mehr als die Hälfte weniger als ihre Kollegen. So hat frau 2006 in Peru nur 45% vom Einkommen ihrer Kollegen erworben. (vgl. WIEGO o.D.)

## VORTEILE INFORMELLEN STRASSENHANDELS

Fakt ist, dass Straßenverkäuferinnen und Straßenverkäufer einen wichtigen Beitrag zum Leben in der Stadt leisten, sowohl in wirtschaftlicher, sozialer und auch kultureller Hinsicht: Sie tragen zur Lebendigkeit des öffentlichen Raumes bei, zu Kriminalitätsminimierung und Sauberkeit. Durch ihre Präsenz wirken sie wie eine Vervielfachung der Ordnungskräfte in der Straße, da sie überall ihre Augen haben: “You cannot commit a crime in front of traders” (Roever 2014). Meist sorgen sie auch für Reinigung des unmittelbaren Straßenbereichs um ihren Stand, um mehr Kunden anzuziehen (vgl. ebda.).

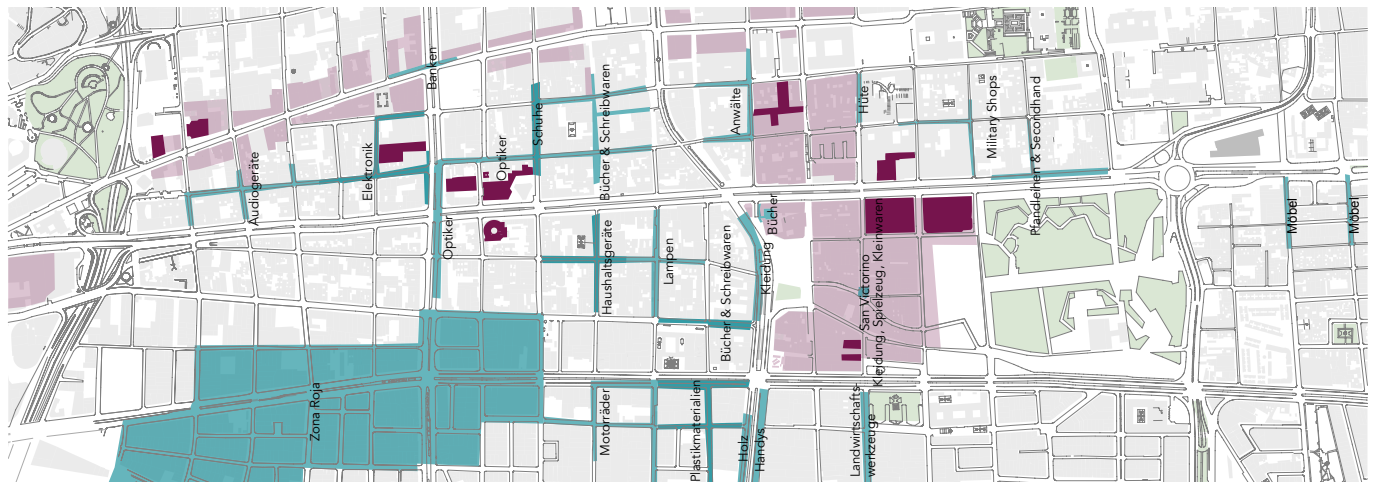
Auch ihr Beitrag zur Wirtschaft sollte nicht unterschätzt werden. Einerseits tragen sie sehr wohl zum Steueraufkommen bei: Zwei Drittel aller informellen Händler weltweit zahlen Abgaben für die Verkaufserlaubnis in ihrem Gebiet (vgl. ebda.). Andererseits profitiert auch die formelle Wirtschaft, weil Straßenverkäufer ihre Waren und Rohstoffe mehrheitlich von formellen Unternehmen beziehen. Ohne informelle Händler würden diese eine große Anzahl von Abnehmern verlieren. Gleichzeitig weitet Straßen-

verkauf das vorhandene Netzwerk an Einzelhandelsbetrieben aus, indem sie das Angebot vergrößern, angepasst an die finanziellen Möglichkeiten armer Leute, welche sich manche Produkte sonst nicht leisten könnten. (vgl. Roever 2014; WIEGO 2013)

Straßenhandel ermöglicht den Menschen, sich auf kurzem Weg und zu günstigen Preisen mit Speisen und Snacks in großer Vielfalt zu versorgen. So ist man auch in Bogotá gewohnt, einfach wo hinausgehen zu können und beim Händler vor der Tür mit seinem kleinen Verkaufswagen schnell zwei Kaugummis oder eine einzelne (!) Zigarette zu erwerben. Dies zeigt, dass eine gute Mischung von formellem und informellem Handel für ein gutes, ausgeglichenes und vielfältiges Warenangebot sorgt. Stiegen viele Straßenverkäufer auf formellen Handel um, wäre dieser rasch übersättigt (vgl. WIEGO 2013).

Für ärmere Haushalte sind Einkünfte aus informellem Handel eine sehr wichtige, wenn nicht die einzige Einkommensquelle (vgl. Roever 2014). Working Poor können sich so ihre Jobs selbst generieren. Dies soll auch der Stadt Geld sparen, anstatt von ihr abhängig zu sein oder womöglich in kriminelle Aktivitäten abzurutschen (WIEGO 2013).

Mittlerweile boomt das „Street Food Movement“ auch in Europa und Nordamerika, und wird aufgrund der wirtschaftlichen Rezession noch verstärkt (vgl. ebda.). Viele US-amerikanische Großstädte fördern dies besonders, weil sie begreifen, dass es



Handelsgebiete ähnlicher Warengruppen

eine Bereicherung für den öffentlichen Raum darstellt und auch ein praktisches, komplementäres Produktangebot bietet. (vgl. Lydon 2012: 38)

## GEGENMASSNAHMEN

Beliebte Vorgehensweisen gegen den Straßenhandel sind das Bauen von Verkaufshallen und das Umsiedeln oder Vertreiben von Straßenverkäufern, verbunden mit regelmäßigen Polizeikontrollen. Die häufigste Strategie ist eine Umsiedelung auf andere, manchmal weit entfernte Standorte und oft in Gebiete wo kaum Nachfrage besteht, wodurch Einnahmen nicht gesichert sind und somit auch nicht das Fortbestehen an diesem Standort (vgl. Wilder 2003). Dieser „globale Trend“ verschlimmert auch den Kreislauf von Räumung und anschließender Wiederbesetzung öffentlicher Räume durch die gleichen (oder andere) Straßenverkäufer. (vgl. Sinha 2011: 6f) Manchmal werden die nun freigewordenen Flächen auch von anliegenden Geschäften mit Tischen okkupiert. Angesichts dessen und für die Verringerung des informellen Straßenverkaufs, sieht Legoretta es als einzige Lösung, „den zurückeroberten öffentlichen Raum mit neuen Inhalten zu füllen“. Die umliegenden Bewohner sollten sich also „(...) für eine konkrete und lokale Nutzung des freigewordenen Raumes, z.B. als Spielplatz oder Park, einsetzen und sich dementsprechend für diesen verantwortlich fühlen“ (in: Wilder 2003).

## ANERKENNUNG

Mittlerweile gibt es erste Tendenzen der Anerkennung des Bedarfs an und Nutzen von Straßenverkäufern als integraler und fixer Bestandteil urbaner Ökonomien. Diese Tendenzen sehen das schlechte Stadtmanagement als Grundproblem, welches erst zu den Problemen wie Verschmutzung und Überfüllung von Orten führt, anstatt den Straßenhandel selbst. Das bedeutet in weiterer Folge, dass es notwendig ist, den Straßenhandel und seine Bedürfnisse in die Verwaltung der Stadt zu integrieren. Viele Städte wenden sich deshalb einer inklusiveren Stadtplanung zu (vgl. WIEGO 2013), fördern die Bildung von Interessensvertretungen, die mit der Stadtverwaltung kommunizieren und sich Rechte und Pflichten aushandeln (vgl. Wilder 2003). Mit dieser Zusammenarbeit werden mancherorts innovative städtebaulichen Richtlinien und Programme diskutiert und geschaffen, die die Interessen beider

**„Because vendors play a key role in animating the various spaces of a city,...“**

**Lydon (2012: 38)**

Partner, also von Stadt und Straßenverkäufern, verbinden (vgl. Roever o.D.). So gibt es in Indien bereits Richtlinien, die die Wichtigkeit inklusiver Raumplanungsprozesse hervorkehren und die Anerkennung von ortsspezifischen „natürlichen Märkten“ sowie Zuteilung von Orten für Straßenhandel, je nach Nachfrage fordern (vgl. Sinha 2011: 6f).

Ebenfalls von Bedeutung ist eine Aufklärung beider Seiten in Schulungen über ihre jeweiligen Aufgaben und Pflichten. Zusätzlich kann der Arbeitsalltag von Straßenverkäufern durch die Schaffung einer Basisinfrastruktur, wie öffentliche Toiletten, Strom, Wasser und Witterungsschutz, verbessert werden. Im Gegenzug wird der öffentliche Raum durch Sicherheit, Flair und Ästhetik bereichert (vgl. Roever o.D.).

**„The street is the river of life  
where we come together**



**of the city, the place  
r, the pathway to the center."**

William H. Whyte // Project for Public Spaces



[Echeverri]

## PUI NORORIENTAL MEDELLÍN (PROYECTO URBANO INTEGRAL)

Medellín, Kolumbien | Planung: Alejandro Echeverri | seit 2004

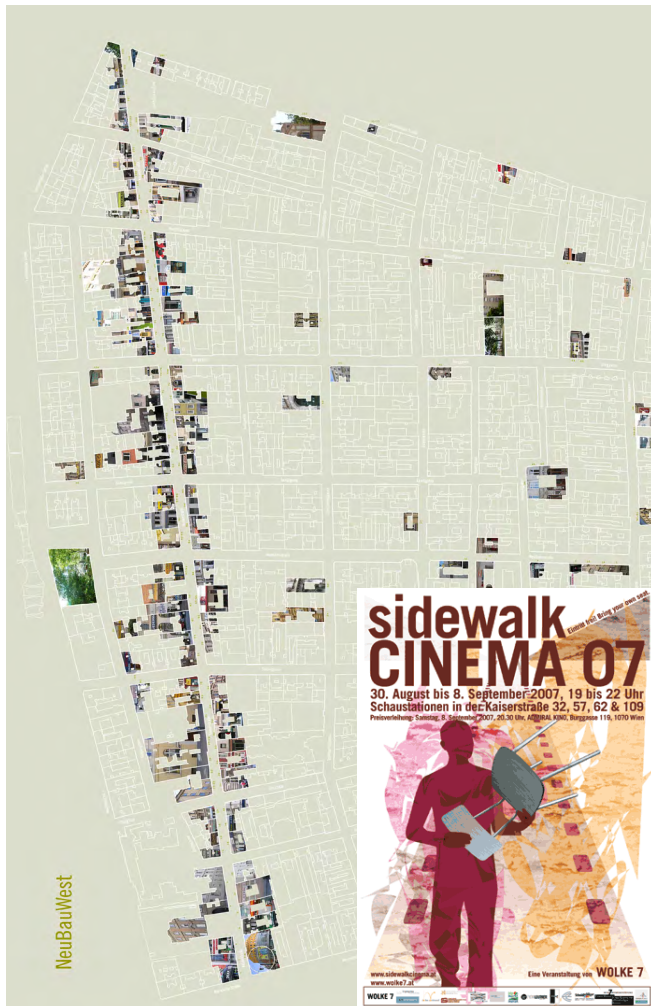
Medellín ist eine der Pionierinnen im Social Urbanism, der Umsetzung sozialer Inklusion im Städtebau. Am Ausgangspunkt stand die Stadt enormen Problemen gegenüber, geprägt durch hohe Gewalt, starke Ungleichheit und räumliche Segregation. Ihr sozial nachhaltiges Stadterneuerungsprojekt sollte dem entgegenwirken und bei den ärmsten und gefährlichsten Gebieten der Stadt ansetzen, auf die es seine Ressourcen fokussierte.

Die formelle und informelle Stadt wurden mittels öffentlicher Rolltreppenanlagen und Seilbahnen vernetzt. Ein Netz von Plätzen, Parks und Bibliotheken generiert neue urbane Zentren als Pole der Sicherheit sowie Zugang zu Bildung in den benachteiligten Vierteln. Dabei werden diese informellen Gebiete aufgewertet und ihnen ein wichtiger Stellenwert in der Stadt eingeräumt. (Ford Foundation 2011; Gouverneur 2008: 29f)



[PUI]

# Referenzprojekte



NeuBauWest

## WOLKE 7 KAISERSTRASSE

Wien, Österreich | Idee und Durchführung: artminutes, archipel architekten, dsp architekten und inprogress consulting | 2004-2008

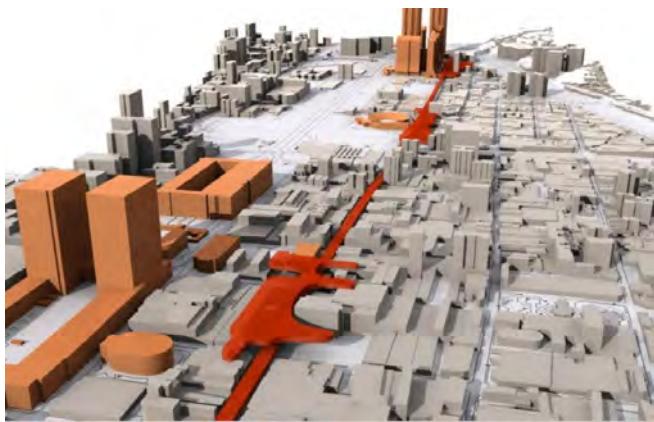
Diese neue Form eines innovativen lokalen Stadtteilmanagements zielte auf eine Belebung des öffentlichen Raumes im 7.Bezirk Wien ab, genauso wie auf wirtschaftliche Impulse mit Fokus auf die Kaiserstraße.

Dabei setzte das Projekt unter Einbeziehung unterschiedlicher Akteure aus der öffentlichen Verwaltung, Organisationen, privaten Initiativen, Anrainern, Gewerbetreibenden und Kunstschaffenden auf partizipative Gestaltung und Vernetzung.

Das kulturelle und soziale urbane Leben im Bezirk für alle soziale Gruppen und Altersstufen sollte damit gefördert werden, mit dem Schwerpunkt auf Kunst im öffentlichen Raum und Kulturvermittlung. Die Absicht war, die Bewohner des Viertels zu verbinden und gleichzeitig Außenstehende auf selbiges aufmerksam zu machen. So fanden im Zuge dieses Projekts zahlreiche Workshops und Veranstaltungsreihen statt: Artists in Residence, Workshops, Performances, temporäre Galerie, Ausstellungen und das sidewalkCINEMA. (Wolke 7 o.D.)

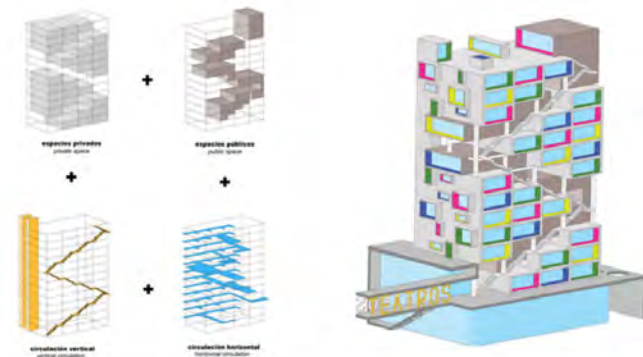


[Wolke 7]



## RE-URBANIZACIÓN AVENIDA LECUNA

Caracas, Venezuela | Urban Think-Tank | 2008-2011 (Entwurf)



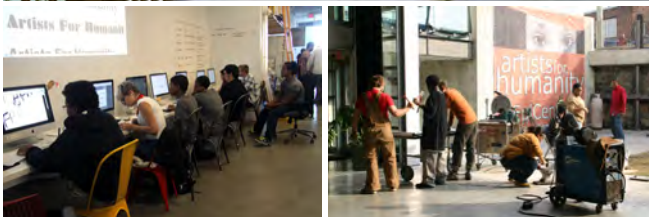
Im Rahmen des Masterplans „Misión Villanueva“ wurden die urbanen Restflächen, die der Bau einer U-Bahnlinie hinterlassen hat, für Wohngebäude und kommunalen Einrichtungen für Leute aus niedrigen Einkommensschichten genutzt. Die Straße Avenida Lecuna ist das Rückgrat dieses Projekts, in der eine Reihe von Interventionen, vor allem um die neuen U-Bahnstationen, zu einer Aufwertung des Gebiets beitragen sollten. Die Intention war, diverse neue Einrichtungen, wie öffentliche medizinische Ambulatorien, Kindergärten, Sport- und Kulturstätten, vertikal zu überlagern und horizontale Querverbindungen über die Straße hinweg herzustellen.



Besonders hervorzuheben ist das Gebäude „Edificio Teatros“, welches in seiner Gesamtheit einen vertikalen öffentlichen Raum bildet und mit der gleichnamigen U-Bahnstation verbunden ist. Die innovativen, gebäudehohen Außentreppen, an die ein vertikales Band öffentlicher Einrichtungen und dahinterliegend ein Band an privaten Wohnungen angeschlossen ist, dienen dabei der allgemeinen Erschließung.

Bedauerlicherweise wurde der von Urban-Think Tank entwickelte Masterplan von der Stadtregierung ohne Anerkennung übernommen und nur teilweise nach deren Konzept umgesetzt. (vgl. U-TT o.D.a; U-TT o.D.b)

[U-TT]



[Arrowstreet]

## ARTISTS FOR HUMANITY EPICENTER

Boston, MA, USA | Architektur: arrowstreet für AFH Boston | 2000-2005 | Größe: 2.140m<sup>2</sup> + 460m<sup>2</sup>

Die Mission von Artists For Humanity (AFH) ist, wirtschaftliche, rassistische und soziale Grenzen zu überbrücken, indem man Jugendlichen aus ärmeren Verhältnissen den Schlüssel für Selbstversorgung durch Erwerbstätigkeit in der Kunst vermittelt. Das EpiCenter bietet dafür einen umfassenden Kunst- und Ausbildungsbetrieb, dessen Angebot von Bildhauerei, Malerei, urbanen Künsten und Medien, Siebdruck und Fotografie bis zu Wandmalerei und Web-Design reicht. Offene fließende Räume sorgen, je nach Bespielung, für eine flexible Adaptierbarkeit.

Dieses von Jugendlichen betriebene Kunst-Kleinunternehmen, widmet sich dem Programm „voice, vision and virtuosity of urban teens“, welches versucht den Kreislauf von urbaner Armut durch die Fusionierung von Kunst und Unternehmergeist zu brechen. Selbstwertgefühl und finanzielle Unabhängigkeit dieser Jugendlichen, aber auch Respekt und Verantwortungsgefühl, werden durch die bezahlte Anstellung gefördert. Während ihnen durch die Möglichkeit von öffentlichen Ausstellungen eine Stimme verliehen wird.

Das innovative Kunst-Non-Profit-Programm setzt sich aus zahlreichen Studios, einer Galerie, einem Versammlungssaal, sowie einer Innenstadtgalerie zusammen, welche sowohl Wechselausstellungen der eigenen Jugendkunst dient, als auch für Partys oder Veranstaltungen anmietbar ist. (vgl. AFH; Arrowstreet 2014)



## SESC FABRIK POMPÉIA KULTUR- UND FREIZEITZENTRUM

São Paulo, Brasilien | Architektur: Lina Bo Bardi | 1977-1982 |  
Größe: 22.026m<sup>2</sup>



Auf dem Gelände einer alten Fassfabrik sollte ein Kultur- und Freizeitzentrum errichtet werden, doch die Architektin Bo Bardi entschied sich gegen einen Abriss und verwebte die neuen Funktionen in den alten Bestand. Diesen ergänzte sie mit zwei neuen, massiven Sichtbetontürmen, welche übereinandergeschichtete Turnsäle beherbergen, die durch kantig-skulpturale Betonstege verbunden sind.

Die vielschichtigen Räume, Freiflächen und Gebäude sind wie in einem Dorf angeordnet. Hier durchfließt der öffentliche Raum den privaten, und wird von Jung und vielerlei Alt genutzt. Es ist eine „Living Architecture“, unvollendete Architektur, die - sich ständig verändernd - zum Komplettieren durch die Nutzer einlädt. Viele unterschiedliche Tätigkeiten können hier gleichzeitig vonstatten gehen.

Das Zentrum erlaubt ein Nebeneinander von vermeintlich Gegensätzlichem wie Schach und Ballett, Weben und Fußball, Alt und Jung oder verschiedener sozialer Schichten, wodurch es eine „Kultur des vielfältigen Miteinanders“ eröffnet. (Duque 2011; LBBT o.D.; Moore 2012)

[Kok]

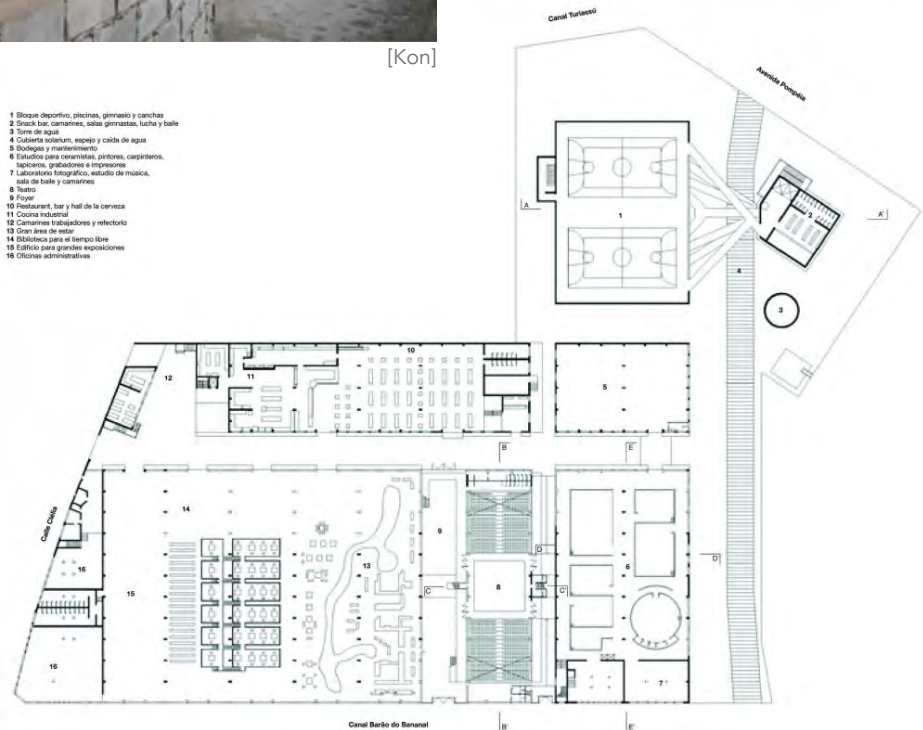


[Kon]



[Kok]

- 1 Bloque deportivo, piscinas, gimnasio y canchales
- 2 Bloque bar, camarines, salas gimnásticas, lucha y baile
- 3 Torre de agua
- 4 Cubierta interior, espejo y caída de agua
- 5 Bodega y mantenimiento
- 6 Edificio para camarines, gimnasios, carpinteros, tapiceros, grabadores e impresores
- 7 Laboratorio fotográfico, estudio de música, sala de baile y camarines
- 8 Sano
- 9 Foyer
- 10 Restaurant, bar y hall de la cerveza
- 11 Cocina industrial
- 12 Camarines, tabuladores y reflector
- 13 Gran área de estar
- 14 Biblioteca para el tiempo libre
- 15 Edificio para grandes exposiciones
- 16 Oficinas administrativas



Planta general, primer nivel

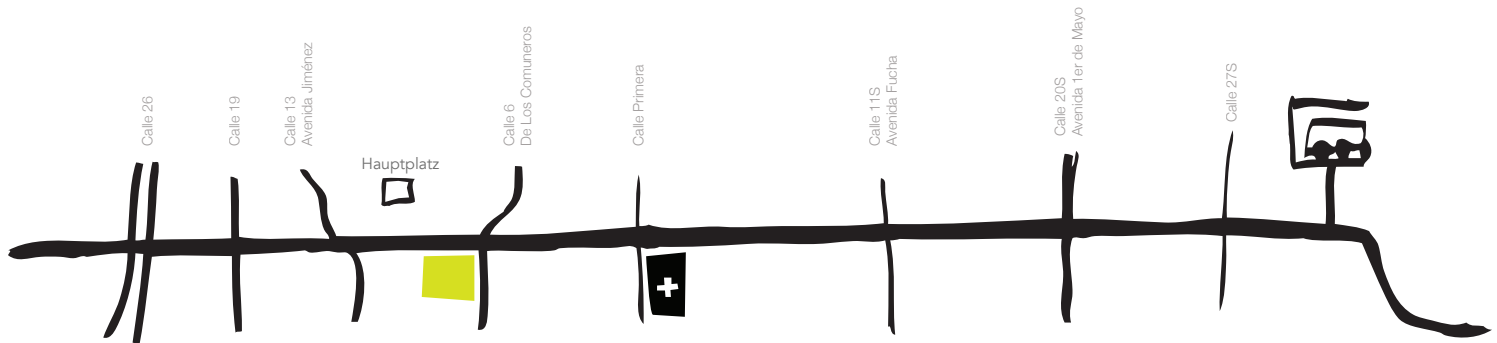






# 03 **Die Carrera Décima**

ANALYSE DES STÄDTEBAULICHEN UMFELDES



Die Carrera Décima mit wichtigen Intersektionen

Die Architektur als Abbild der Gesellschaft: Der gern zitierte „Turm als Ausdruck der Macht“ findet auch in Bogotá sein Zitat. Das noch kolonial anmutende Bogotá sollte eine moderne Prunkstraße wie Paris oder New York bekommen, wo sich ein Hochhaus neben das andere reiht. Das Straßenerweiterungsprojekt der Carrera Décima um 1950 stellte die Verkörperung dieses Traumes dar. Sie galt als Symbol der neuen Ordnung, der Errungenschaft Kolumbiens, sich vom maßgeblich im primären Wirtschaftssektor produzierenden in die Sphären eines im sekundären und tertiären Sektor tätigen Staates vorgedrungen zu sein. Die Carrera Décima sollte den Fortschritt demonstrieren und das Volk dabei unterstützen, sein Sicherheitsgefühl und sein Vertrauen in das Land wiederzugewinnen. (vgl. NR 2010: 32)

**„Öffentlicher Raum kann natürlich als solcher definiert werden, aber er WIRD erst dazu, wenn er auch als solcher genutzt wird.“ - Shields (2013)**

Die Décima heute mag zwar öffentlich sein, doch als öffentlicher Raum nach Shields fungiert sie kaum. Vielmehr dient sie dem Durchgang, sei es motorisiert oder zu Fuß. Man kommt nicht, um zu bleiben, sondern um sie so schnell wie möglich wieder zu verlassen.

# Verortung und Rolle in der Stadt



Lage der Décima ↻

Mit dem Begriff „Décima“ bezieht man sich meist auf den nördlichen, im Zentrum gelegenen Teil der Straße. Tatsächlich zieht sich die Carrera Décima jedoch von der Calle 28 auf über 6,8km bis weit in die südlichen Bezirke hinein. Diese Strecke kann in etwa eineinhalb Stunden zu Fuß und, je nach Verkehrslage, in 12-40 Minuten motorisiert zurückgelegt werden (Google Maps 2015). Die Carrera Décima, oder Carrera 10a, ist die zehnte in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straße Bogotás, auch „Avenida Fernando Mazuera“ genannt, nach dem am stärksten Impuls gebenden Bürgermeister während ihrer Erweiterung Mitte letzten Jahrhunderts (NR 2010: 88, 137).

Durch diese radikale Erneuerung wurde aus einer einfachen und unbedeutenden, kolonialen, acht Meter breiten Straße ein fünfmal so mächtiger Prunk-Boulevard und eine wichtige Verkehrsachse.

Davor kämpfte die Stadt mit ihrem engen kolonialen Raster und einer aufstrebenden technischen Neuerung, dem Automobil, welches nach mehr Platz verlangte. So kam es zur Straßenerweiterung und -verlängerung der Carrera Décima, mit der sie zu einer der wichtigsten Einkaufs- und Bürostraßen und dem Sitz zahlreicher Ausschüsse und Gremien Bogotás avancierte. Doch der Verkehr ließ nicht lange auf sich warten, und schon bald war die Décima von Autos und Busetas verstopft, die sich ihren Weg durch diese wichtige Verkehrsader der Stadt bahnen wollten. Die zunehmend übermäßige motorisierte und nicht motorisierte Nutzung dieser Straße zog schließlich einen starken Anstieg der Kriminalität nach sich, was in der Folge zu einem einschneidenden Prestigeverlust und teilweise Leerstand führte, der die Décima zu dem machte, was sie heute ist.



Motorradwettbewerb Carrera Décima, Ecke Avenida Jiménez, 1952 [González]

# Aufstieg und Fall

## GESCHICHTE DER CARRERA DÉCIMA

Die Geschichte der Carrera Décima reicht wahrscheinlich zu den Ursprüngen der Stadt Santa Fé de Bogotá zurück, damals noch eine Straße wie jede andere, nur zwei Querstraßen vom Hauptplatz, der Plaza Bolívar, entfernt. Sie hatte einen für die Stadt typischen durchschnittlichen Straßenquerschnitt von etwa acht Metern und eine Länge von 2,6km, gesäumt von zweigeschoßigen Häusern, mehreren Kirchen, dem Hauptmarkt Plaza Central de Mercado und dem damaligen Markt Las Nieves. Ihr Verlauf erstreckte sich von der Calle 23 im Norden bis zu den Gründen des Krankenhauses San Juan de Dios in der Calle 1. (NR 2010: 31, 59-73)

Im Verlauf der Jahrhunderte konnte der koloniale Raster mit den Entwicklungen der Zeit und den daraus entstandenen Bedürfnissen nicht mehr mithalten. Die Durchsetzung des Automobils machte mehrere Straßenerweiterungen in Bogotá notwendig, darunter auch die der Carrera Décima, welche zwischen 1945 und 1960, in „einer blutigen Epoche großer Gewalt und Polarisierung“ (NR 2010: 26), erweitert wurde.

### DER AUFSTIEG: DIE VERWANDLUNG

**Ziel** der Straßenerweiterung war es, den Norden mit dem Süden zu verbinden, den Mangel an Parkplätzen zu beseitigen und gegen die wachsende Verstopfung der Straßen anzukämpfen. Es war ein Projekt des Fortschritts und urbaner Verbesserungen, der Verschönerung und Modernisierung Bogotá. Auch wollte man eine neue kommerzielle und zentrale Arterie schaffen. Die Idee zu dieser Straßenverbreiterung und –erneuerung kam von der Finanzelite: Ausgeweitet zu einer breiten Durchzugsstraße, boten die durch weiträumige Abbrüche freigewordenen große Bauplätze Raum für viele moderne Bauten, und somit das Herz

des neuen Finanzzentrums Bogotá. Die neu erstehende Décima war Schauplatz der Moderne in der Architektur der 50er und 60er-Jahre, eine Zeit, die auch „época de oro“, goldene Epoche der kolumbianischen Architektur genannt wurde. (NR 2010:7f, 65)

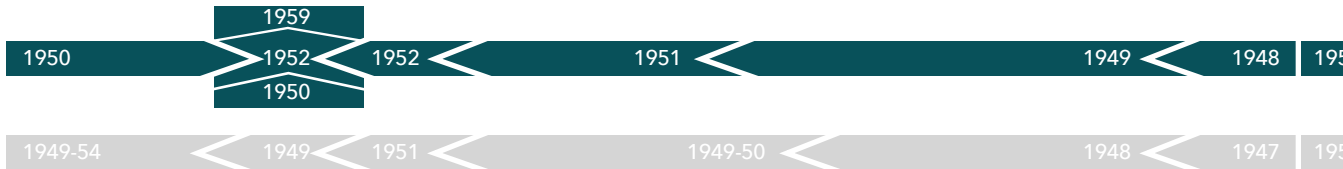
**Planung.** Die Pläne zur Aus- und Durchführung der Straßenerweiterung änderten sich mehrmals aufgrund der Abfolge verschiedener Bürgermeister und deren Adaptionen.

Anfang 1945, unter Bürgermeister Llinás, sollte sie von der Calle 27 Sur bis zur Calle 26 (Nord) und der Avenida 32 reichen, mit einer regelmäßigen Platzierung von Parkplätzen in beinahe jedem zweiten Häuserblock (El Tiempo zit.n. NR 2010: 62). Wohn- und Büroflächen sowie Geschäftsflächen im Erdgeschoß sollten an der 36m breiten Straße gebaut werden. Die Décima sollte eine 7m breite Doppelfahrspur in beide Richtungen, einen 2m breiten Mittelstreifen mit Bäumen sowie 5m seitliche Parkflächen und 5m Gehsteige in beide Richtungen beinhalten (Acuerdo del Concejo 206-1945 zit.n. NR 2010: 65).

Als im Mai 1945 Bürgermeister Llinás zurücktrat, wurde im Gemeinderat unter seinem Nachfolger Ramón Muñoz Toledo, welcher sonst so manches urbane Projekt der Stadt stoppte, im Juni die Erweiterung der Décima zwischen Calle 1 (Hospital San Juan de Dios) und Calle 24 beschlossen (El Tiempo zit.n. NR 2010: 62). Unter seiner Feder würde sie nun „Avenida del Libertador“ heißen und 40m breit sein, indem der Mittelstreifen auf 4m erweitert und jede Fahrtrichtung um 1m verbreitert worden wäre, womit man auch die ursprüngliche Mittelachse der alten Décima beibehalten hätte können (NR 2010: 66).

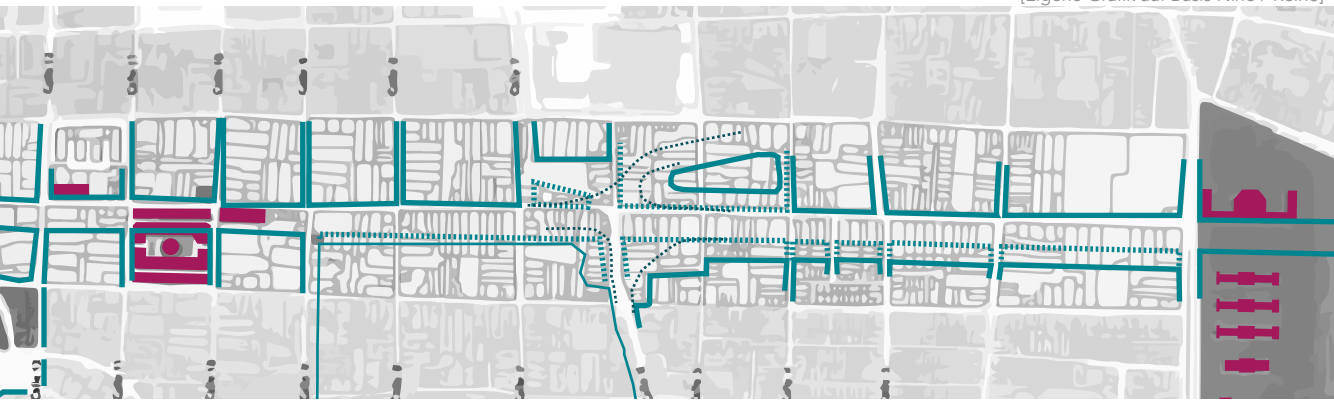
■ architektonisches Erbe

▬ neue Straßenflucht um 1950 / heute



Zeitraffer der Straßenerweiterung [Eigene Grafik, Basis: Niño / Reino 2010]

[Eigene Grafik auf Basis Niño / Reino]



56 1957 1959 Bau

52 1956 1958 Abbruch



Die Carrera Décima, 1943 [IGAC]





Im Dezember 1945 kam der definitive Beschluss zur Umsetzung der Straße. In diesem wurden auch Normen zur Valorierungssteuer fixiert und festgelegt, dass die Straße der reinen Wohn- und Geschäftsnutzung dienen, dem Leicht- und Schwerverkehr zur Verfügung stehen und keinerlei Grünzonen aufweisen sollte. Des Weiteren sollte jenen Gebäuden keine Bauzulassung erteilt werden, die „nicht in Harmonie mit der architektonischen und

städtebaulichen Bedeutsamkeit der Straße“ stünden (Acuerdo del Concejo 84-1945 zit.n. NR 2010: 66).

Für die Erweiterung sollte in erster Linie die Westseite der damaligen Straße abgerissen werden. Außerdem wurde das Projekt in drei Etappen unterteilt, in die Südettepe von Calle 26 Sur bis Calle 1, die Zentralettepe bis Calle 20 und die Nordettepe bis Calle 25 (ebd.).



Carrera Décima, Ecke Avenida Jiménez, etwa 1961 [Beer]

**Bau.** Am 1. Oktober 1947 fanden schlussendlich die ersten Abbrucharbeiten zwischen der Avenida Jiménez und der Calle 15 (El Tiempo z.n. NR 2010: 74) unter Bürgermeister Mazuera statt. Damit begann die Verwandlung der einst schmalen, kolonialen Straße in eine wichtige Nord-Süd-Verbindung und somit in die eigentliche Décima, wie wir sie heute kennen. Dies war der Start der ersten Etappe mit der Verbreiterung der Straße im bereits existierenden Verlauf bis zum Krankenhaus San Juan de Dios, während in den kommenden Jahren sukzessive noch mehr Grundstücke angekauft werden mussten. Als dann 1948 der Mord an Gaitán verübt wurde, ebneten die zerstörerischen Aufstände des Bogotazo definitiv den Weg für ein modernes Bogotá (NR 2010: 78).

1951 wurden die Straßenprofile der Décima als V-2 mit 40m Breite zwischen Calle 26 und Avenida Jiménez, 48m Breite bis zur Calle 6 und von dort nach Süden mit 60m Breite definiert. Außerdem wurde festgelegt, dass die Gebäude zwischen Calle 6 und 26 im Erdgeschoß von der Baulinie einen Meter zurückweichen und diese ab dem dritten Geschoß um 80cm überragen müssen. Die auf diese Weise erzeugten überdachten Gehsteige bilden den in diesem Bereich auffallenden, städtebaulichen Sockel der Décima. (vgl. El Siglo z.n. NR 2010: 101)

Von Interesse ist, dass während der Umsetzungsphase die heutige Intersektion mit der Calle 26 dreifach umgebaut wurde: Wo früher der Parque del Centenario war, wurde erst eine Kreuzung, dann ein Kreisverkehr um das umgesiedelte Denkmal „Templete del Libertador“ angelegt, um später die Décima an der selben Stelle als Brücke über die nun tieferliegende Calle 26 zu führen, während das Denkmal weiter ins Zentrum auf die Plaza del Periodista umgesiedelt wurde (NR 2010: 72f, 74).

Bogotá vertritt generell das Credo, dass das Neue immer besser sei. Auch dem Bau der Décima ist viel **Historisches** zum Opfer gefallen:

- O Convento de San Diego (Kloster)
- O Escuela Militar (Militärschule)
- O Parque Centenario
- O Plaza Mercado de las Nieves (Markt)
- O Plaza Central de Mercado (Hauptmarkt)

- O Iglesia Santa Inés (Kirche in der Mitte des heutigen Verlaufs)
- O viele historische Häuser sowie Gebäude der Moderne

So wurde die Vision eines „beeindruckenden urbanen Erlebnisses“ (NR 2010: 9) endlich Wirklichkeit: Der Traum der städtischen Elite eines neuen, modernen Bogotás wurde gebaute Realität. Die Stadt hatte ihren „Grand Boulevard“ mit ähnlicher Emblematisierung wie die Pariser Champs Élysées oder die Wiener Ringstraße bekommen. Ort der Macht. Ort des Betons, Glas und Stahls. Die Décima war die Tochter des Finanz- und industriellen Kapitalismus jener Zeit. (vgl. ebd.)

Die dritte Etappe brachte den Durchbruch nach Süden und die Verlängerung bis zur Calle 27 Sur. Sie wurden mitten durch das Grundstück des Universitätsspitals „Hospital San Juan de Dios“ gebaut (welches leider 2001 geschlossen werden musste (El Espectador 2012)), wodurch die Décima endlich als Nord-Süd-Durchzugsachse dienen konnte.

### ...UND FALL

Doch die prickelnde Ära des Finanzzentrums – Ort des Sehens und Gesehenwerdens – nahm bald wieder ein Ende. Der viele Verkehr und die damit einhergehende Überfüllung und Verschmutzung überforderten die Straße. Es begannen die Abwanderung des Finanzzentrums nach Norden und ein langsamer Verfall der Straße: Leerstand, Kriminalität, das Drogenviertel „El Cartucho“ und sein Abriss für den Park Tercer Milenio, als naive Problemlösungsstrategie, prägten und prägen das Stadtbild in dieser Zone.

So fehlt es noch heute an einem repräsentativen Boulevard für Bogotá. Potenzial dafür hätte lediglich die naheliegende Carrera Séptima, die durch ihre Umnutzung zur Fußgängerzone wieder mehr an Bedeutung gewinnt, allerdings nicht die erforderliche Größe besitzt.

### NEUERE ENTWICKLUNGEN

Durch die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte wird die Straße heutzutage manchmal als „Problema urbano“, urbanes Problemfeld Bogotás, bezeichnet (NR 2010: 9). Man klagt über hohe Kriminalität – nicht nur über Diebstahl, sondern auch über Raub und

„Doch die Décima hat sich sehr gebessert, bessert sich nach wie vor und wird es auch weiterhin tun.“

- Interview Hernando

„Das ist ein Ort mit viel Persönlichkeit, viel Geschichte, der immer eine Geschichte erzählen wird.“

- Interview Consuelo

„Heute gehen die Menschen dort in Ruhe durch, anstatt in Hektik und Stress.“

- Interview Hernando

## Die Décima in den Interviews

„Wenn ich dort bin, gefällt es mir, mir die Décima vorzustellen, wie sie vor langer Zeit war. Wie diese wohl aussah, wie sie sie gerade erst erbaut hatten... Ich glaube, dass das **die ersten wirklich hohen Gebäude des Landes** waren, die erste Straße, die so aussah **wie in den großen Städten dieser Welt**. Mir meine Großeltern vorzustellen, wie sie diese Straße mit ihren erst kürzlich fertiggestellten Gebäuden entlangspazierten und sich fühlten als wären sie in New York, das gefällt mir sehr, aber so, wie sie heute ist, nicht. Sie haben sie sehr herunterkommen lassen.“

- Interview Estefanía

„Doch mit der Zeit verfiel sie immer mehr, sodass sie heute nur noch aus Leuten und Handel besteht.“

- Interview Estefanía

Jetzt beginnen sie langsam damit, sie herzurichten, aber das wird ein langwieriger und verdrießlicher Prozess.“

- Interview Estefanía

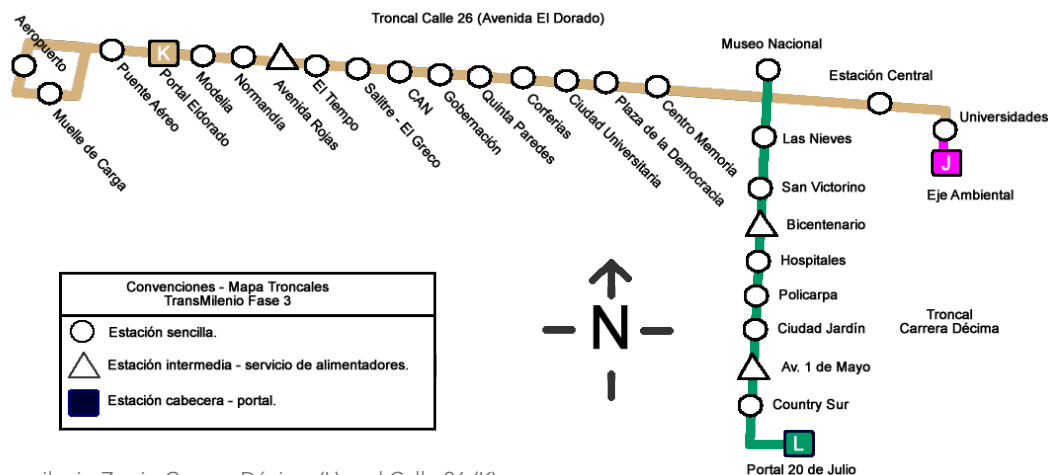
Gewalt auf offener Straße. Durch die Décima fährt man nicht mit offenem Fenster: Jemand könnte hineingreifen und einem die Tasche vom Beifahrersitz oder gar den Schmuck vom Hals reißen, und dasselbe gilt für die Busetas. In der Vergangenheit konnte es angeblich auch passieren, dass einem die Seitenspiegel beim Stehenbleiben an der Ampel gestohlen wurden.

Generell sind hier viele Menschen unterwegs, viele Straßenverkäufer bieten ihre Waren feil. Es ist ein lebendiges urbanes Treiben. Deswegen ist die Carrera Décima nicht unbedingt beliebt, aber sie bleibt eine bedeutende Verkehrsachse und ist wichtig für den Einkauf kostengünstiger Produkte im nahegelegenen Einkaufsviertel San Victorino.

Doch damit spricht man nur vom nördlichen Abschnitt. Im südlichen Teil sieht die Lage wesentlich ruhiger aus und alles befindet sich in besserem Zustand. Doch diesen Teil kennen normale Bogotaner kaum, außer sie pilgern gerne zum „Niño Jesús“ in die stadtweit bedeutende Kirche „20 de Julio“ nahe dem Süden der Straße, um für sich und ihre Familie zu beten. Die Décima weist hier einen sehr differenzierten Charakter auf: Die Gebäude sind niedriger, es gibt weniger intensive Geschäfts- und mehr Wohnnutzung. Details dazu werden im Subkapitel „Charakteristika der verschiedenen Straßenabschnitte“ behandelt.

Tatsächlich hat sich die nördliche Carrera Décima in den letzten Jahren etwas verbessert. Mit der Transmilenio-Einführung in der Décima im Herbst 2012, zweieinhalb Jahre nach dem geplanten Start (Noticias Uno 2012), veränderte sich die Straße langsam. Erste Gebäude wurden gereinigt oder renoviert, der Transmilenio machte das Erreichen einfacher und gibt mit seiner geregelten Struktur ein Gefühl von etwas mehr Sicherheit. Auch das Verkehrsproblem konnte etwas reduziert werden.

Im Süden wurden mit dem Transmilenio-Bau großzügige Gehsteige mit Radwegen zu beiden Seiten angelegt. Die breite Trasse machte teilweise ein Schleifen angrenzender Häuser notwendig, deren ehemalige Rückwände nun kahl auf die Straße blicken und mittlerweile meist mit Graffiti-Bemalungen geschmückt sind. Aus den dadurch entstehenden breiten Gehsteigen wurden teilweise Plätze mit unmotiviert platziertem Stadtmobiliar. Im Unterschied zum Nordabschnitt finden sich hier kurz vor der Verkehrsdrehscheibe „Portal 20 de Julio“ Fußgängerbrücken zur Querung der Straße, die Stationen können aber ebenerdig erschlossen werden. Diese neue, effiziente Südanbindung durch den Transmilenio bedeutet neue Chancen für die Einwohner der betreffenden Bezirke und lässt die Stadt sozialräumlich wieder ein bisschen näher zusammenrücken.



Transmilenio-Zweig Carrera Décima (L) und Calle 26 (K)





## Park Tercer Milenio

## EL CARTUCHO UND PARK TERCER MILENIO – KURZSICHTIGE BESEITIGUNG EINER GRÖßEREN URSACHE

Am Rand der Décima, zwischen Calle 9 und Calle 6, wo heute der Park Tercer Milenio liegt, erstreckte sich einst das Barrio Santa Inés, auch genannt „El Cartucho“. Zwischen und in den kolonialen und republikanischen Häusern dieses ehemaligen Viertels reicher Bürger fand man eine unvorstellbare Dichte von Kriminalität, Gewalt, Drogenverkauf, -konsum und Mord vor, weshalb diese Zone auch mit „olla“, Drogenmoloch, betitelt wurde. Die Parallelgesellschaft dieses Viertels besaß eigene Hierarchien und

Der Prozess der Räumung ist heute noch umstritten, genauso wie die „Tabula Rasa“-Problemlösungsstrategie für „El Cartucho“: Ein Viertel mit starken sozialen Problemen einfach abzureißen, und vorher die Leute teils gewaltsam zu vertreiben, kann keine nachhaltige Lösung sein. Erfahrungsgemäß verschiebt sich so das Problem bloß auf andere Orte. Heute ziehen sich die ehemaligen Probleme des Viertels in die südlich angrenzenden Barrios San Bernardo und Las Cruces, sowie in das östlich gelegene „La L“, eine L-förmige Straße, die heute mit der gleichen Problematik wie damals „El Cartucho“ kämpft, nur in kleinerem Maßstab.

„Die Geschichte des Parks ist sehr wichtig, wie sie sich damals einfach über mehrere Gesetze hinweggesetzt haben. Schließlich standen hier viele Häuser unter Kultur- und Denkmalschutz, die sie niedergerissen haben, damit sie ihr Ziel, all diese Menschen wegzubekommen, erreichten. Die Art, in der sie das gemacht haben, war absolut grotesk. Sie fingen an, die Strom- und Gaszufuhr zu unterbrechen und die Steuern zu erhöhen, bis zu dem Punkt, dass sie zwangshalber verkauften oder sie ganz einfach enteignet wurden. Dort lebten nicht nur Drogenabhängige, Straßenbewohner und Verbrecher, sondern auch einige Familien.“

- Interview Estefanía über den Park Tercer Milenio

festgesetzte Rangordnungen nach „Berufen“, vom „jíbaro“ (Morris 2010: 67), Drogenbaron, an der Spitze, bis zum Drogensüchtigen und unabhkömmlichen „Totenbeseitiger“ am unteren Ende, der die Spuren der Ereignisse des Tages wieder verschwinden ließ. Das Viertel ist im Laufe des letzten Jahrhunderts zusehends heruntergekommen und wurde seinem Schicksal überlassen. Die Straßen waren gesäumt von Straßenbewohnern und Schmutz. (vgl. Morris 2010)

Doch in „El Cartucho“ lebten nicht nur die eingangs erwähnten Bewohner, sondern auch solche, die einem ganzen normalen Handwerk nachgingen, viele Recicladores\*\* sowie Familien und andere, die sich aus rein ökonomischen Gründen in „El Cartucho“ niederließen (vgl. Morris 2010: 101-115).

1998 fiel der Beschluss der Stadtregierung, das Viertel zu räumen und dort einen Metropolitanpark auf einer Fläche von 17 Häuserblöcken und 16 Hektar zu errichten (Morris 2010: 63,118).

### EL CARTUCHO

Meinungen aus den Interviews:

„Ein wilder, wütender Ort“

„Mit der Wut und der Derbheit dieses Ortes gibt es keinen Vergleich in der Welt.“

„Ein Ort mit seinen eigenen Regeln.“

-Hernando

„Es war keine Zone, wo man vorbeigehen hätte wollen, und noch weniger als Mädchen. Dort vorbeizugehen war unbedingt zu vermeiden, natürlich vor allem als Mädchen, da sie einen sonst plötzlich schnappen, vergewaltigen, berauben, entführen oder einem Drogen einflößen würden. Das war extrem.“

- Estefanía



## PARK TERCER MILENIO

Der neu gebaute Park wird nur teilweise gut angenommen, ist doch die Erinnerung an die vorgefallene Geschichte noch zu frisch. Außerdem ist er durch Erdwälle visuell und akustisch von der Straße abgetrennt, die als Sichtbarrieren die Sicherheit vermindern. Durch die klare Strukturierung wirkt er relativ karg und ist für seine Größe ungewöhnlich leer. Mitten im Park befindet sich paradoxerweise auch das Gebäude der Gerichtsmedizin.

„Der Park selbst ist ein Desaster. Sie errichteten einen Park, der sich absolut künstlich anfühlt.“

-Estefanía

„Unheimlich, reizlos, aggressiv und unangenehm.“

-Consuelo

„Ich denke, dass dieser Park durch seine Geschichte eine sehr große emotionale Last trägt. Er ist keiner dieser Parks, wo man sich hinsetzen will, um ein Eis zu essen. Dieser Ort ist von Trauer und Schmerz aufgeladen.“

-Estefanía

„Schulen gehen allerdings schon hin, denn sie müssen das aus politischen Gründen. Auch ich hatte dort Turnstunden.“

-Estefanía

„Mir gefällt der Park gut. Vorher war das ein furchtbarer „Schlachthof“. Jetzt ist es gut, weil die Polizei dort ist und alles kontrolliert. Besser als früher. Wenn ich in der Nähe bin, gehe ich manchmal dorthin, das jedoch nur mit dem Auto.“

-Hernando

„Ohne ihnen eine andere Option zu bieten, wurden sie einfach gebeten bzw. gezwungen zu gehen. Das ist entsetzlich. Was dort passiert ist, erscheint mir nicht in Ordnung, und deswegen habe ich diese schlechte Meinung über diesen unheimlichen, abscheulichen Park.“

- Consuelo

## STÄDTEBAULICHE PLÄNE FÜR DIE ZUKUNFT

### PLAN CENTRO

Der „Plan Centro“ der „Empresa de Renovación Urbana“ (ERU), der 2007 genehmigt wurde, verfolgt das Ziel, das Zentrum aufzuwerten. Dabei geht es einerseits um Interventionen im öffentlichen Raum und im Denkmalschutz; er soll Vorteile für die städtebauliche Entwicklung und den Handelssektor im Zentrum Bogotás bringen. Andererseits soll die Wohnnutzung im Zentrum gesteigert werden. Eine Ursache für die Abwertung und den Verfall des Zentrums liegt darin, dass dort wenige Menschen ansässig sind und es daher nach fünf Uhr nachmittags, wenn die Studenten und die dort arbeitenden Leute einmal weg sind, komplett verlassen ist, wodurch es zu einem Brennpunkt der Kriminalität wird. Der „Plan Centro“ ist ein auf 30 Jahre ausgelegtes Langzeitprojekt, das vier Sektoren betrifft – die Bezirke La Candelaria, Santa Fé, Los Mártires und Teile von Teusaquillo. Dabei sollen 11 Barriozentren revitalisiert, 15km neue Straßen, mehr Transmilenio-Strecken, öffentlicher Raum und Grünzonen errichtet werden. Unter anderem beinhaltet der Plan auch das bereits abgeschlossene Projekt der Umwandlung der Calle 10, der Calle 11 und eines Teils der Carrera Séptima in Fußgängerzonen. (vgl. ERU 2009; Sabana 2010)

\* „Olla“, span. Kochtopf, Kessel, Eintopf, in Kolumbien im genannten Kontext eher Kloake, Ansammlung von Schlechtem; oder auch „Ort des Drogenverkaufs“ (Morris 2010: 73)  
\*\*\* „Recicladores“ („Recycler“): Leute, die Müll nach recycelbarem Material durchsuchen, um es dann weiter zu verkaufen.

## WETTBEWERB PROYECTO MINISTERIOS

Im März 2014 wurde der Wettbewerb „Proyecto Ministerios“ ausgeschrieben, aus dem das Architekten- und Stadtplanerteam, bestehend aus Juan Pablo Ortiz, Taller 301, Geografía Urbana und Mauricio Uribe, als Gewinner hervorging.

Das 142,000m<sup>2</sup> große Auslobungsgebiet befindet sich direkt gegenüber des Parks Tercer Milenio und erstreckt sich zwischen der Carrera Décima und Novena (K9), den Calles 6 und 10, sowie auf weitere Häuserblöcke in Richtung Berge. Hier sollen neue Ministeriumsgebäude zentral angesiedelt werden, verbunden mit genereller Büronutzung und Cafés. Damit erhofft man sich, das Zentrum attraktiver zu machen und den zunehmenden Verfall der Zone zu stoppen.

Das Siegerprojekt formuliert die drei neuen Ministeriumsgebäude mit acht Geschossen und das Justizministerium als einen Turm mit 32 Geschossen, welcher als Landmark den Südeingang des

Zentrums markiert und mit einem Teil seines Sockels als Freiluftempfangsfoyer zum neuen Viertel führt. Es soll ein Vorbild für Sozial- und Denkmalintegration sein, das ein Gleichgewicht zwischen Neuem und Bestehendem herstellt. Laut Juryprotokoll bestach dieses Projekt durch „seine respektvolle und funktionale Integration von neuen architektonischen und urbanistischen Elementen in das bestehende historische Umfeld“ (Flórez 2014). In diesem Entwurf gelang der Erhalt kolonialer Patios und republikanischer Passagen, gepaart mit einer Neuinterpretation der alten Patio-Typologie. Die auf diese Weise entstehende Sequenz alter und neuer Innenhöfe eröffnet urbane Spazierwege inmitten der intervenierten Häuserblöcke. An der Décima bilden diese als vereinheitlichende Geste eine urbane Plattform, die über einen Steg den Park Tercer Milenio anbindet. (vgl. Flórez 2014)

Dieses großmaßstäbliche Gesicht zum Park mutet mit den drei, zwar verschiedenen langen, aber optisch identen, höheren Baukörpern auf demselben Sockel etwas monoton an. Generell aber öffnet



Proyecto Ministerios, Integration von Neu und Alt [alle: Ortiz 2014]

sich das Erdgeschoß an allen Seiten trefflich zum öffentlichen Raum und gewährt viele Durch- und Einblicke.

Es ist der Versuch eines Spagats zwischen Erhalt von baukulturellem Erbe und der Schaffung eines zukunftsweisenden architektonischen Aushängeschildes für die Stadt. Zum Teil ist dieser Spagat sehr gut gelungen, doch ist der Verlust der alten Häuser, besonders an der Décima, bedauernd, da sie einen Teil ihrer Geschichte ausmachten. Durch eine ganzheitliche Renovierung hätten sie ein zweites Leben erhalten und Bogotá's Vergangenheit hochhalten können. Eine größere Bewahrung von Baudenkmälern in ihrem Ensemble wäre wünschenswert gewesen.

Stark zu kritisieren ist die fehlende Einplanung von Wohnnutzung im Sektor, der ohnehin von tertiärer Nutzung dominiert ist. Das Argument von Carlos Niño (Interview), ein paar Straßenzüge weiter ohnehin mehr Wohnnutzung anzusiedeln, widerlegt sich selbst, da hier auf einer Fläche von mehreren Dutzend Häuserblöcken fast ausschließlich Regierungsgebäude, Bildungseinrichtungen, Büros und Handel zu finden sind. Dieses Gebiet hat also vor allem Wohnbau dringend nötig; oder in den Worten von Carlos Niño zu einem anderen Zeitpunkt: „Sät man keinen Wohnbau, wird das Zentrum nicht wiedergeboren.“ (Interviewauszug)

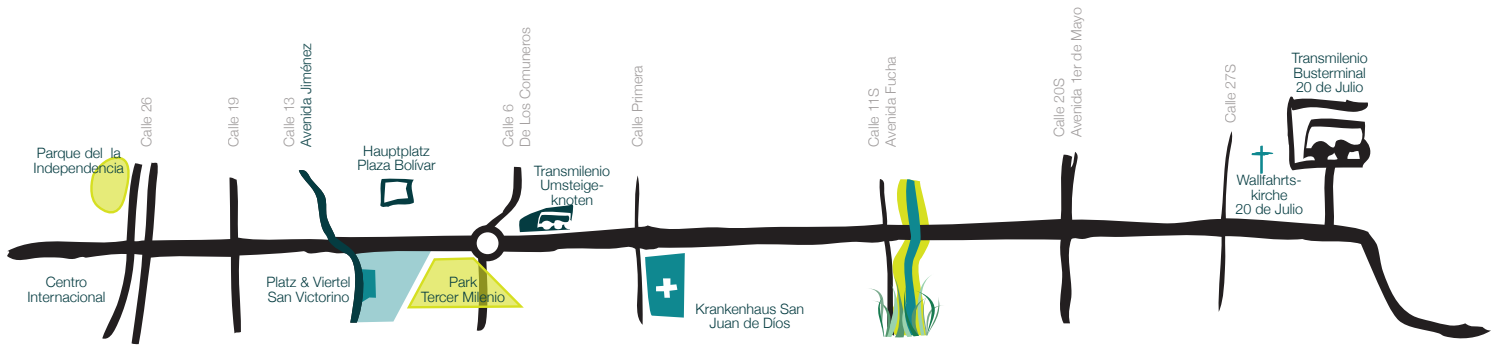
Eine Verbesserung wird das neue Projekt sicherlich mit sich bringen, ebenso eine enorme Aufwertung des noch verfallenen Viertels, sowie eine Belebung des öffentlichen Raumes und eventuell auch eine bessere Akzeptanz des Parks. All das jedoch nur bis 18 Uhr. Denn dann wird es auch im neuen „durchmischten“ Zentrum dunkel, menschenleer und unsicher.



Steg über die Décima



Urbanes „Foyer“



Wichtige Punkte entlang der Carrera Décima

# Der Verlauf der Décima

## EINE STÄDTEBAULICHE ANALYSE

Die 6,8km lange Straße Carrera Décima führt von der Calle 28 (Nord) unterhalb des Nationalmuseums vorbei am Stadtzentrum bis Calle 36A Sur (Süden), wo sie sich auf eine schmale Straße reduziert und in einer langen Kurve auf die südlichen Berge Bogotás anzusteigen beginnt.

Der Verlauf der Carrera ist geprägt durch eine starke Variation in Straßenbreite, Nutzung, Anwohnern, Gebäudeart und -höhe, wobei die Veränderung der Gebäudehöhen nicht kontinuierlich, sondern in alternierenden Sprüngen stattfindet. So steht ein 14-geschoßiges Bürohaus durchaus häufig neben einem zweigeschoßigen. Ist sie im Norden noch ein Büroviertel aus der Moderne mit hohen Gebäuden mit bis zu 25 Geschoßen und nur wenigen Bewohnern, verändert sie sich weiter südlich zusehends in eine kommerzielle Einkaufsstraße mit mehrheitlich kleinen Einkaufszentren mit etwas niedrigeren Gebäuden (3-5 Geschoße), bevor sie plötzlich vor dem Park Tercer Milenio (zwischen Calle 6 und 9) nur noch ein- bis zweigeschoßige Häuser aufweist, die nach wie vor dem Handel dienen.

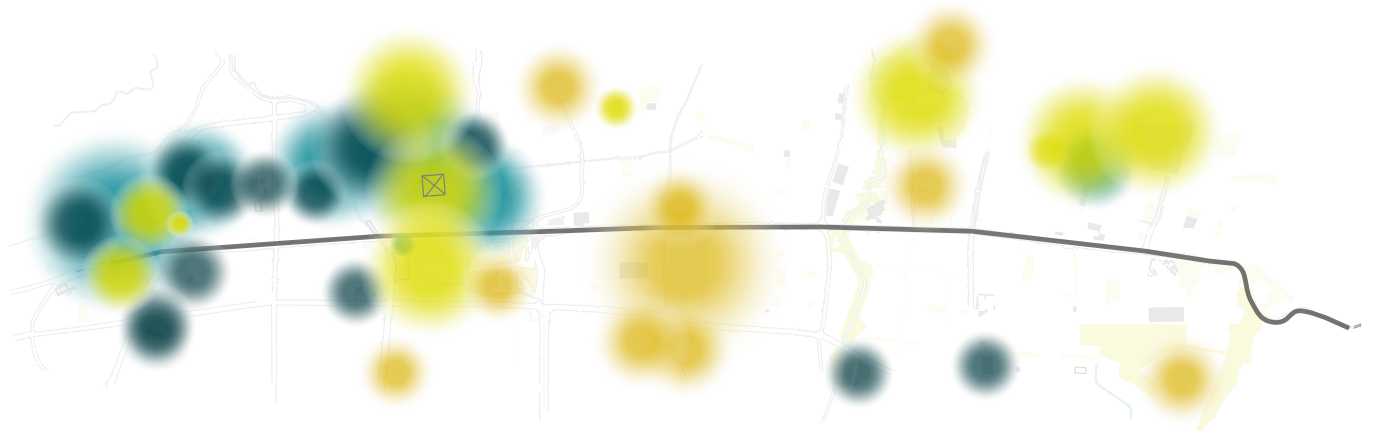
Südlich dieses großen, relativ neuen Parks befindet sich der unsicherste Teil der Verkehrsader: Die Viertel Las Cruces, San Bernardo und zum Teil Santa Barbara bis hin zum leerstehenden Spitalskomplex San Juan de Dios (Calle 1). Hier sind die Häuser ein bis zwei Geschoße hoch und weisen eine divers genutzte Übergangszone zum Gehsteig auf, welche eine für viele Wohnviertel Bogotás übliche Organisationsstruktur ist. Diese Vorzone, der ehemalige Vorgarten, nimmt oft eine gute Filterfunktion zwischen Gehsteig und Privatsphäre ein. Im Süden der Carrera fungiert sie entweder als massiv eingezäunter, überdachter Autostellplatz, als gepflasterter Vorbereich oder als Ausstellungsfläche für die angrenzenden Geschäfte.

Auf Höhe des Parks Tercer Milenio beginnt der vorher in Nebengassen geführte Radweg einseitig und verläuft nach dem Park, auf dem nun 60m breiten Straßenquerschnitt, beidseitig. Weiter südlich verändert sich das Straßenbild nur wenig, doch die Décima wird wieder freundlicher. Die Gebäude haben ein, zwei, manchmal bis zu fünf Geschoße und dienen primär dem Handel auf Bezirksebene. Nachdem die Transmileniotrasse in der Calle 31S nach Osten zum Portal 20 de Julio abbiegt, verjüngt sich die Carrera Décima und dient nur noch dem Wohnen, ehe sie langsam in den Bergen verschwindet.

### STRUKTURIERENDE ELEMENTE

Im gesamtstädtischen Kontext der Carrera Décima gilt es einige wichtige Punkte hervorzuheben:

Die größte Zäsur in ihrem Verlauf ist die Calle 26, gefolgt von den anderen wichtigen Verkehrsachsen, die sie kreuzen. Diese begrenzen auch die im Folgenden näher untersuchten Abschnitte (siehe Grafik). Die Carrera Décima passiert den Hauptplatz Plaza Bolívar und die Altstadt La Candelaria um nur wenige Häuserblöcke nicht. Weiter im Süden sticht der Metropark Tercer Milenio hervor. Den nächsten urbanen Bruch verursacht der Krankenhauskomplex San Juan de Dios, ab dem die Décima homogen weiter verläuft, nur unterbrochen durch den Fluss Fucha, die gleichnamige Avenida (C11) und die Avenida Primero de Mayo (Calle 20S). Im Süden folgen östlich mit etwas Entfernung der Platz „20 de Julio“ und die Kirche desselben Namens, die als Pilgerort stadtteilübergreifende Bedeutung hat. Hier befinden sich auch das gleichnamige Busterminal und im Westen der Park Bosque San Carlos.



Hotspots Funktionen 



Kultur



Gesundheit



Hochschulen



Sonstige Points of Interest

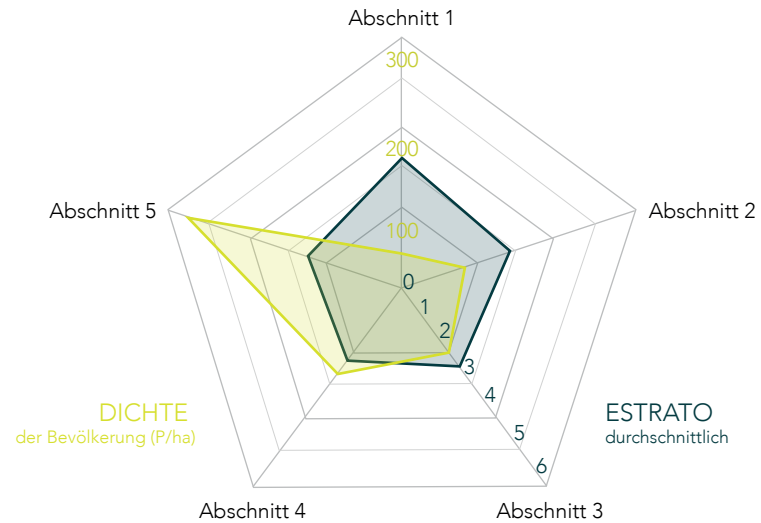
Auffällig im regulären Raster der Carrera Décima sind manche ungewöhnlich biomorph-kurvig verlaufenden Straßen, welche auf den ursprünglichen Verlauf von Flüssen zurückzuführen sind, die im 20. Jahrhundert kanalisiert wurden. Im Zentrum sind dies die Flüsse San Agustín (Calle de los Comuneros, C6) und San Francisco (Avenida Jiménez, C13). Dadurch schaffen sie einen interessanten Kontrast, der immer andere Perspektiven und Sichten auf die Berge eröffnet. Generell sind die omnipräsenten, steil aufragenden Berge im Osten ein Orientierungspunkt, auf den Verlass ist.

## ESTRATOS UND ZUSTAND DER DÉCIMA

Das Bevölkerungsprofil Bogotás zeichnet sich auch in der Carrera Décima stark ab. Die Stadt folgt im starken Nord-Süd-Gefälle den ungeschriebenen Regeln Lateinamerikas: Je weiter nach Norden, desto reicher; je weiter südlich, desto ärmer. Dies drückt sich im Extremen durch die geschlossenen Wohnanlagen mit Portieren, den gepflegten Vorzonen und Parks im Norden Bogotás, und den dichten und ständig wachsenden informellen Siedlungen im Süden aus. Bei der Carrera Décima ist grundsätzlich der gleiche Verlauf zu beobachten, doch gibt es im Süden abschnittsweise auch wieder einen Estrato-Anstieg zu vermerken.

Für das analysierte Gebiet lässt sich diese Entwicklung auch gut in den jeweils zugewiesenen Estratos erkennen (Estratos: siehe „Erläuterungen zu Bogotá“).

Die Décima beginnt sehr zentral, nördlich des historischen Zentrums, im gepflegten „Centro Internacional“ (Estratos 3, 4 von 6), einer Bürostadt der Moderne, bevor sie in das ehemalige Finanzzentrum Bogotás – heute berühmte Einkaufsstraße (Estrato 3) – übergeht, wo sich zunehmend Leerstand und mangelhafte Instandhaltung bemerkbar machen, wobei sich der diesbezügliche Tiefpunkt in den genannten Vierteln San Bernardo und

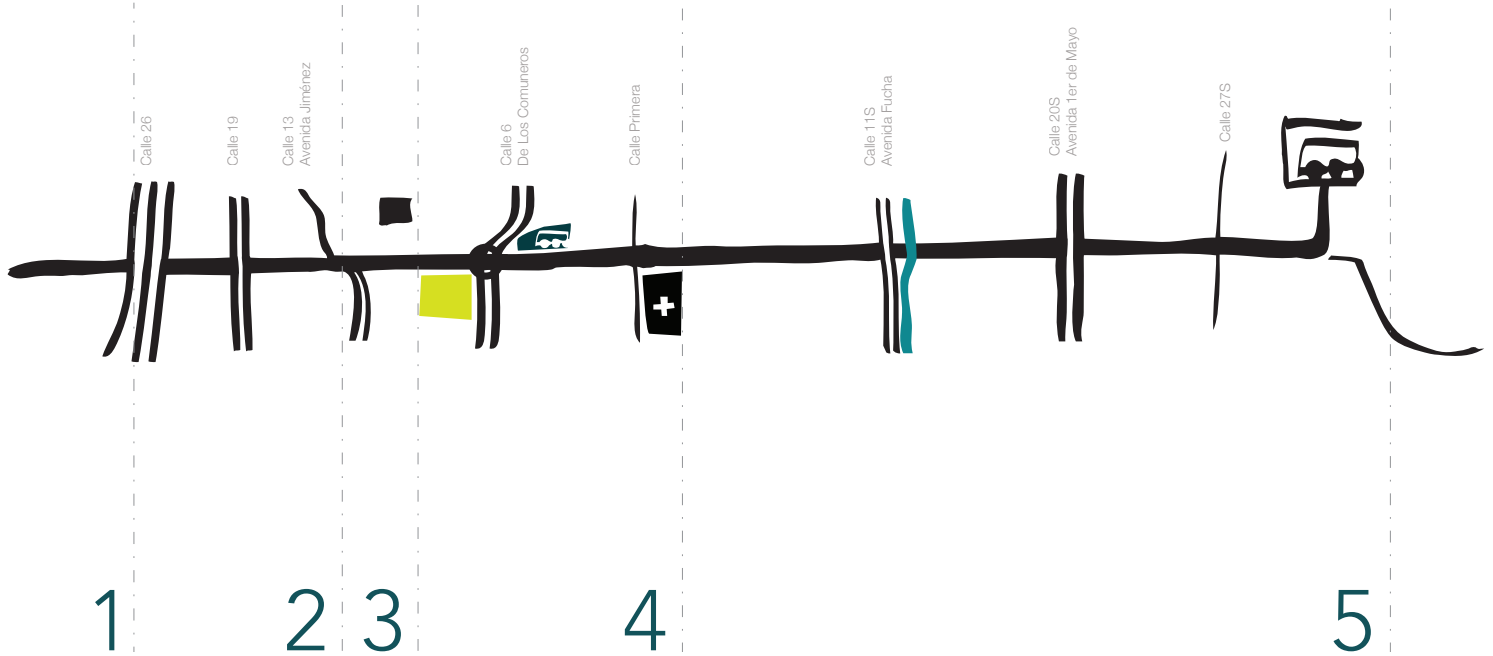


Vergleich durchschnittliche Dichte und Estrato entlang der Décima  
[Eigene Grafik, Daten: SDP 2015; ebd. 2011b]

vor allem Las Cruces findet (Estrato 2). Südlich des Spitals San Juan de Dios verändert sich der allgemeine Zustand der Straße wieder zum Besseren (Estrato 3) und der Grad der Instandhaltung hält sich mehr oder weniger auf einem konstanten Niveau. Nur ab und an wird dieser durch die bereits erwähnten blinden Hauswände gestört, welche durch eine Aktion des letzten Bürgermeisters Gustavo Petro der Stadt zumindest nicht mehr grauen Rücken zukehren, sondern sich ihr bunt bemalt mit Bildern und politischen Statements zu diversen Themen präsentieren. Erst am Ende ihres Verlaufes, nach Abbiegen des Transmilenios, beginnen allmählich Estrato 2 und, sehr spärlich, Estrato 1 (siehe Grafik), schließlich erst weiter im Süden auch noch die Estratos 1 und 2 mit Defiziten (SDP 2013a; AMB 2014).



Estratos um die Décima [AMB 2014]

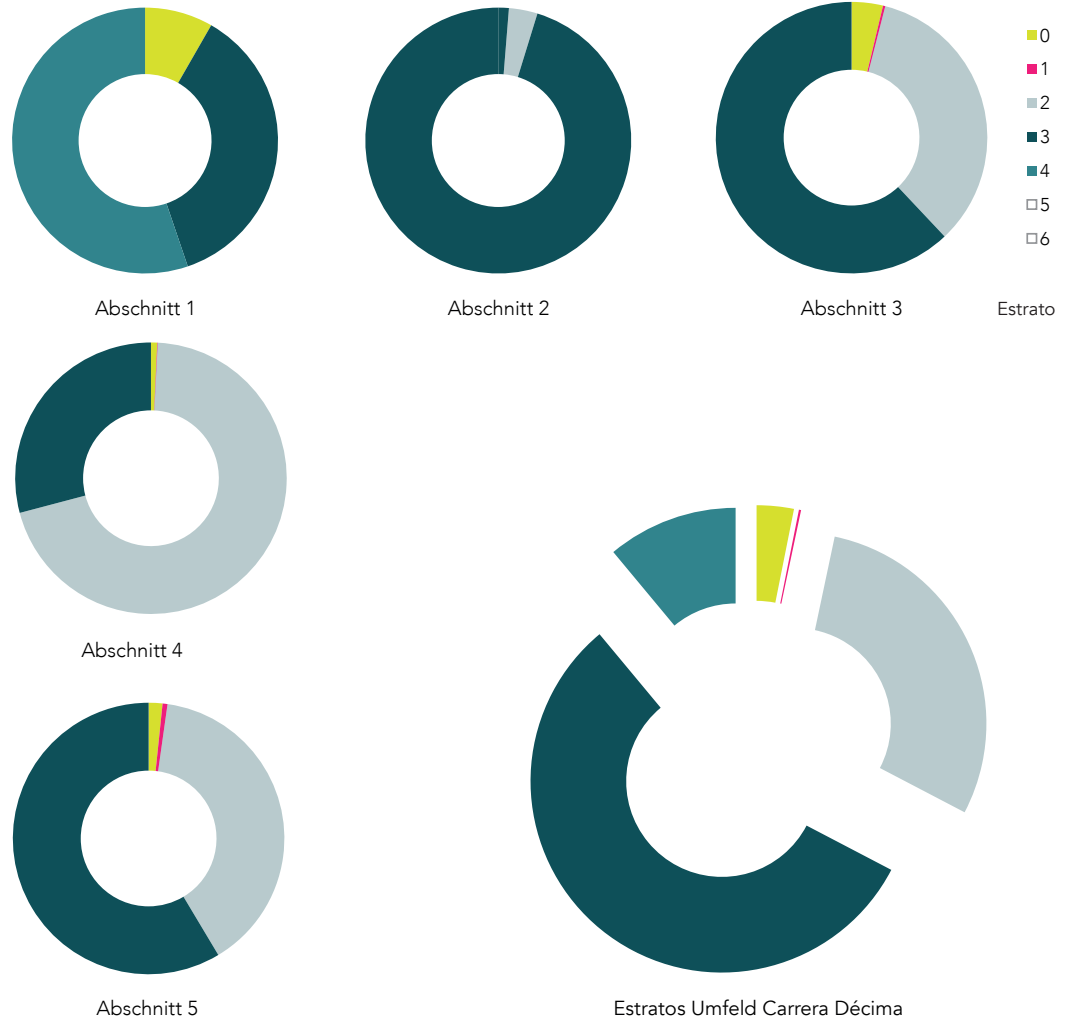


Zäsuren, Verkehrsknoten und die fünf Analyseabschnitte der Décima



# Straßenabschnitte

## UND IHRE UNTERSCHIEDLICHE CHARAKTERISTIK



Vergleich der Estratoverteilung je Abschnitt [Eigene Grafik, Daten: SDP 2011b]



## ABSCHNITT 1

CALLE 28 – CALLE 26

**Breite 38m | 3 Spuren motorisierter Verkehr (MV).  
2 Spuren Transmilenio (TM). Radspur.**

**Beginn.** der Carrera Décima (K10) als Abzweigung der Carrera Séptima vor dem Nationalmuseum .

|||| Zäsur. Durch die Avenida Calle 26: sehr wichtige Verkehrsachse (4 Spuren MV, 2 Spuren TM )

K10 als Brücke

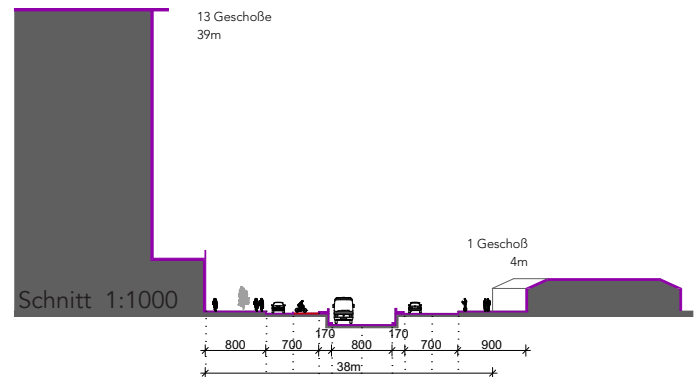
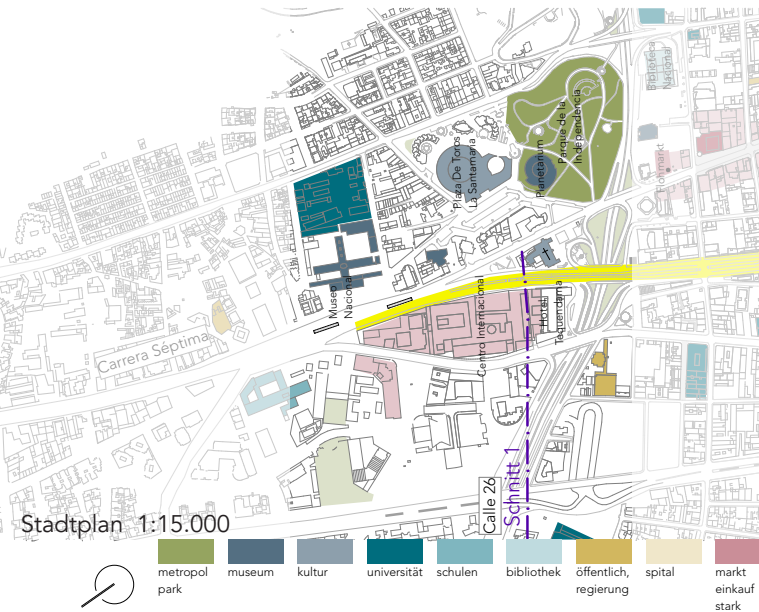
X TM-Strecke Calle 26

**Westseite.** Centro Internacional: Hochhäuser über eingeschößigem Sockel. Viele Einkaufsmöglichkeiten. Restaurants. Büros . 20-30 Geschoße

**Ostseite.** Kirche San Diego aus der Kolonialzeit. 1-2 Geschoße

**TM-Station.** Museo Nacional: einzige TM-Station in Tieflage, mit gestaltetem Vorplatz auf Überplattung und Stadtmobiliar

**Besonderes.** Park de la Independencia. Ehemalige Stierkampfarena. Planetarium. Wohntürme Torres del Parque. Hotel Tequendama.





Portal zur Décima an der Calle 26 - im Vordergrund: Kirche San Diego und Centro Internacional



## ABSCHNITT 2

CALLE 26 – AVENIDA CALLE 19 – AVENIDA JIMÉNEZ (C13)

**Breite 40m | 4 Spuren MV. 4 Spuren TM. gepflasterter Mittelstreifen**

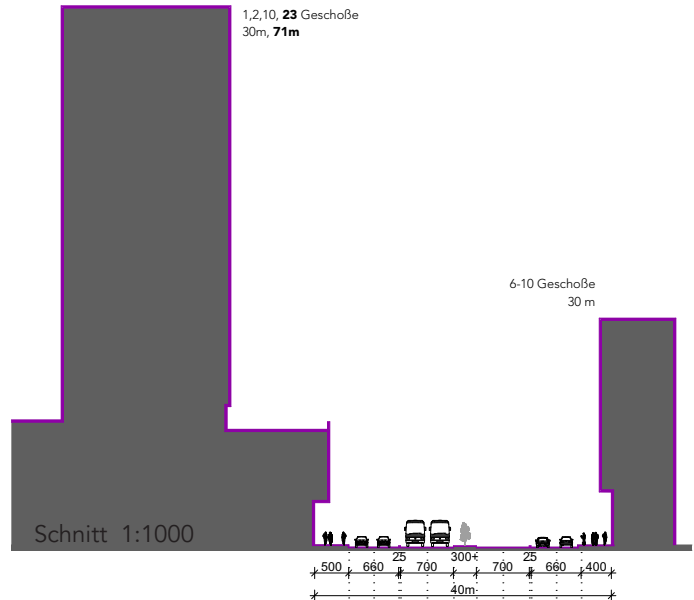
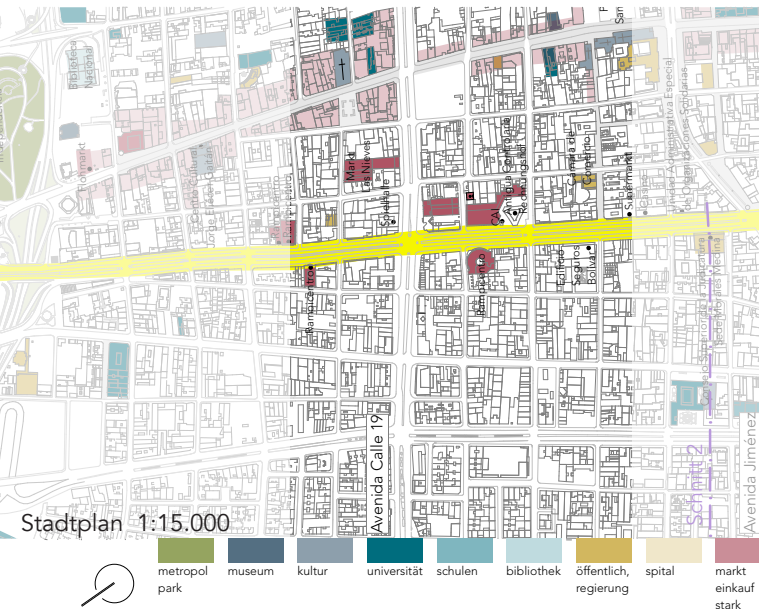
Hochhäuser mit Portalwirkung zur Décima von der Avenida 26 aus (Edificio Corporación Financiera del Valle). Diverse hohe Gebäude und Hochhäuser, durchmischt mit niedrigeren. Fußgängerzonen östlich der K10 abrupt nicht mehr vorhanden.

**C26-C19.** Viele Einkaufsmöglichkeiten, noch vermehrt Wohnnutzung. 1-14 (21) Geschöße  
 || **Zäsur.** Calle 19 (achtspurig mit Mittelstreifen)

**C19-C13.** Viele Einkaufsmöglichkeiten, weniger Wohnen. Prostitutionseinfluss durch nahegelegende, offizielle „Toleranzzone“. Viele Straßenverkäufer zwischen C19 & C9, vor allem westseitig. 1-12 (25) Geschöße

**TM-Stationen.** „San Diego“ mit Verbindungstunneln, zahlreichen Auf- und Abgängen. „Las Nieves“

**Besonderes.** Seguros Bolívar. Turm der Contraloría (Rechnungshof). Markt Las Nieves.





Landmark-Turm der Contraloría und Verkehr



## ABSCHNITT 3

### AVENIDA JIMÉNEZ – CALLE 9

Breite 40-43m | 4 Spuren MV. 4 Spuren TM. gepflasterter Mittelstreifen

|| **Avenida Jiménez de Quesada** (Eje Ambiental, Calle 13) von Architekt Rogelio Salmona gestaltete Straße mit Wasserlauf und Bäumen.

Ziegelsteine als für Bogotá typischer Straßenbelag. Ihren unregelmäßigen Straßenverlauf prägte der Fluss San Francisco, wie auch den des Viertels San Victorino.

**X Städtebaulich verwaschene Kreuzung:** blinde Hauswände und undefinierte urbane Restflächen. Sehr viele Straßenverkäufer. Südwestlich einfache, fixe Verkaufsbauten.

Ende der hohen Gebäude. Keine Wohnnutzung. Sehr viele Einkaufsmöglichkeiten, Einflussbereich San Victorinos. Ende der hohen Gebäude. Keine Wohnnutzung. Sehr viele Einkaufsmöglichkeiten, Einflussbereich San Victorinos. Auch hier abrupt keine Fußgängerzonen östlich der K10.

West 7-11 Geschoße | nach C11 5-6 Geschoße  
Ost (3) 6-11 Geschoße | nach C11 2-4 Geschoße

**TM-Station.** San Victorino

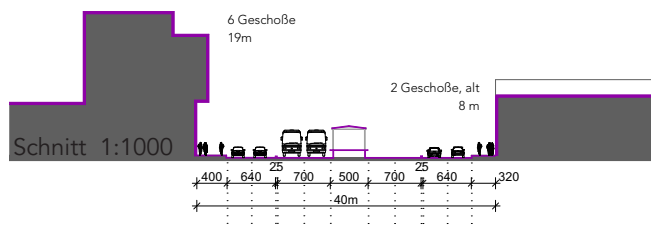
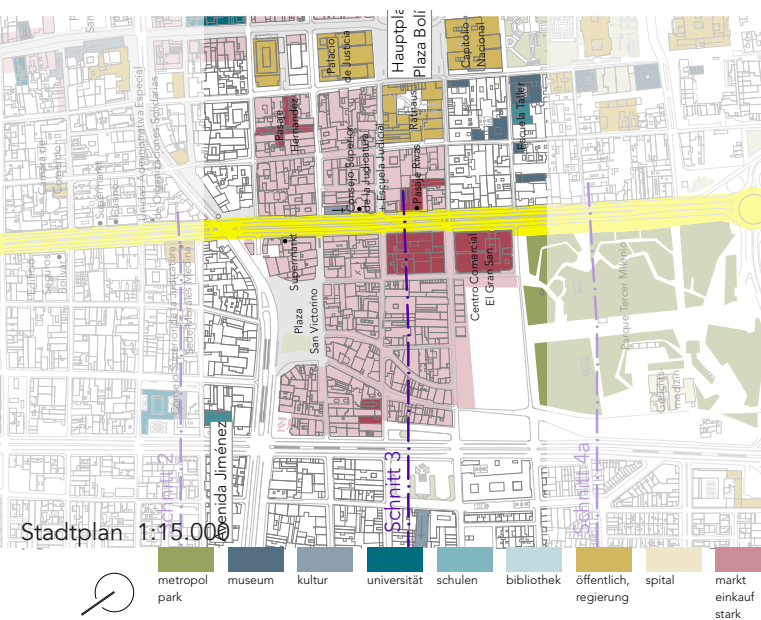
**X TM-Strecke** Las Américas

**Besonderes. West.** Plaza San Victorino (Plaza de la Mariposa). Einkaufsviertel San Victorino, sehr stark frequentiert. Viele kleine Einkaufszentren. Größtes Einkaufszentrum der Décima „El Gran San“.

**Ost.** Hauptplatz Plaza Bolívar. Altstadt La Candelaria. Einige Regierungsgebäude wie Justizpalast, Kapitol (Capitolio Nacional) und Kongress. Einige Museen. Gestaltete Fußgängerzone Calle 11 Richtung Plaza Bolívar.



Kreuzung mit Avenida Jiménez - Ansammlung blinder Hauswände





Kreuzung mit Avenida Jiménez (Calle 13) - Straßenverkäufer und blinde Hauswände



leere Grundstücke



Variation Gebäudehöhen



## ABSCHNITT 4

PARK TERCER MILENIO (C9) – SPITAL SAN JUAN DE DIOS (C1)  
 Breite 48 bis 60m | 4 Spuren MV. 4 Spuren. gepflasterter / grüner  
 Mittelstreifen

Stadtteilprägender und gemiedener Park Tercer Milenio, wenig genutzt. Im einzigen Gebäude des Parks befindet sich die Gerichtsmedizin. Von Radwegen durchzogen. Beginn des Radwegs Richtung Süden. Die enorm breiten Gehsteige mit Baumreihen werden nur vereinzelt genutzt. Die Carrera selbst, mit hohem, teilweise steilem Mittelstreifen, wirkt hier stärker als Barriere, als noch weiter nördlich. Radweg.

Gegenüber des Parks einige koloniale, schlecht instandgehaltene Häuser. Geschäfte. Vor allem Verkauf gebrauchter Waren. Keine Wohnnutzung. Im Hinterland viele Regierungsgebäude und Museen. 1-2 (7) Geschöße.

|O| **Zäsur** Calle de los Comuneros (tw. C6)

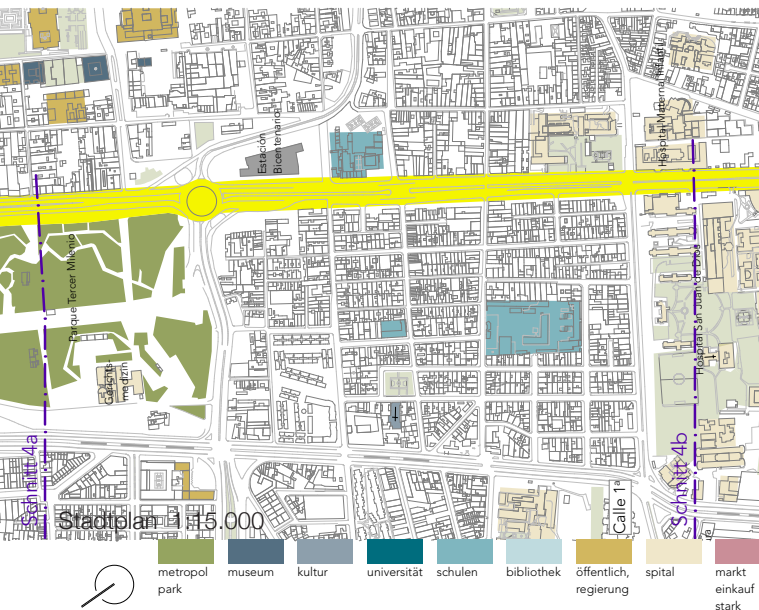
|| **westseitige Zäsur.** Calle 1

[ ] **urbanes Vakuum** leerstehendes Spital San Juan de Dios

**TM-Stationen.** Bicentenario (wichtiger neuer Umsteige-Hub in einem ausgedehnten Infrastrukturbau auf drei Ebenen). Hospitales.  
**Besonderes.** Park Tercer Milenio. Krankenhaus San Juan de Dios.



Vis á vis des Parks Tercer Milenio



Stadtplan 1:15.000



metropol park  
 museum kultur universität schulen bibliothek öffentlich, regierung spital markt einkauf stark

Bei der Calle de los Comuneros befindet sich der gefährlichste und scheinbar verlassenste Teil dieser Verkehrsader, der sich bis zu dem aus etlichen Pavillons bestehenden Spitalskomplex San Juan de Dios erstreckt. Aufgrund seines seit 2001 andauernden Leerstandes (El Espectador 2012) wirkt er wie ein großes urbanes Vakuum und somit negativ auf die Situation der ihn umgebenden Viertel. Die hohe Konzentration von Krankenhäusern in diesem Gebiet gibt der Transmileniostation Hospitales ihren Namen. Ab Bicentenario gibt es aufgrund der Straßenerweiterung für den Bau der neuen TM-Strecke eine große Anzahl an blinden Hauswänden. Solch „augenlose“ Häuserblockreste werden bogotaweit regelmäßig von der Stadtverwaltung in Kauf genommen. Radwege beidseitig. Wohnnutzung. Stundenhotels. Geschäfte. 1-2 (3) Geschöße.

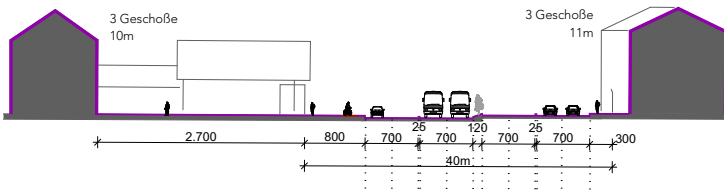
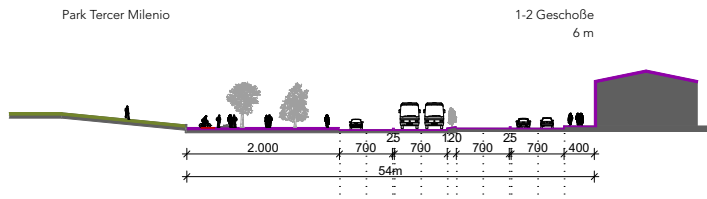




Park Tercer Milenio - gähnende Leere



Dreigeschöbige Kreisverkehrkonstruktion und TM-Verkehrsknoten Bicentenario



Fensterlose Hauswände nach TM-Straßenerweiterung [Google Streetview]



Das verlassene Spital San Juan de Dios [Garnica]



Blick gegen die Südberge - das Ende der Carrera Décima



Plötzlich punktuell hohe Dichte im Süden



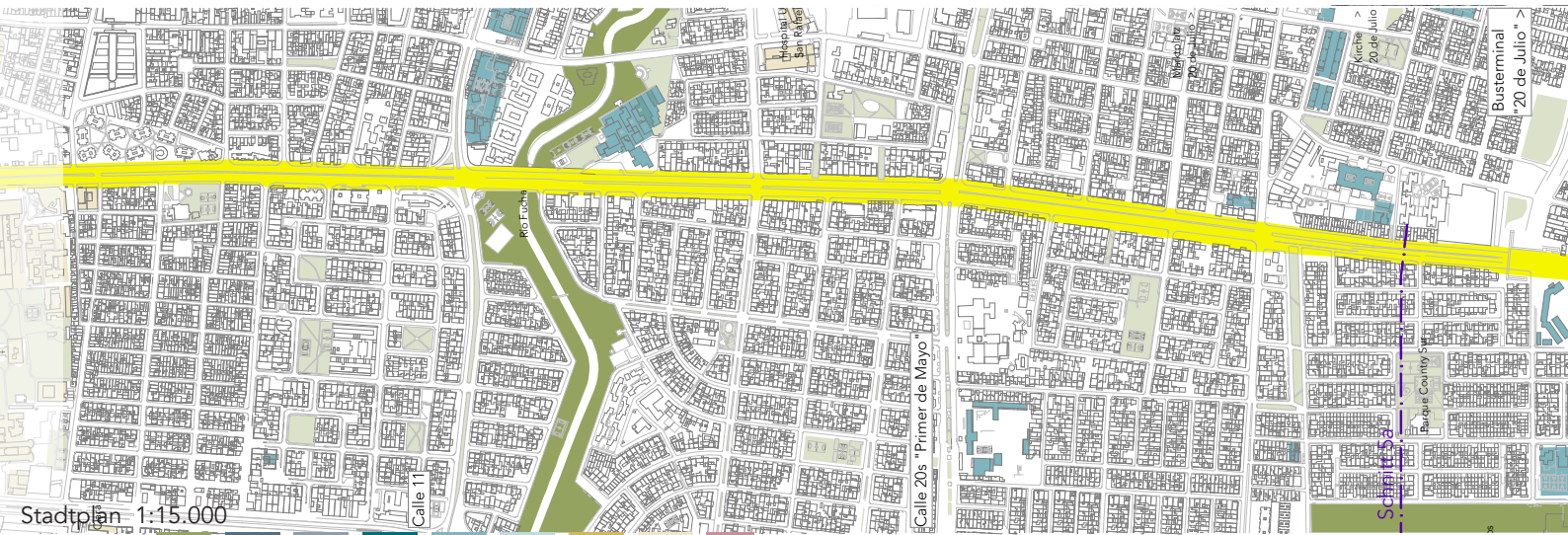
Bosque San Carlo



Graffitis auf blinden Hauswänden der Straßenerweiterung für Transmilenio



Als erweiterter Verkaufsbereich genutzte Vorzone



Stadtplan 1:15.000



metropol  
park

museum

kultur

universität

schulen

bibliothek

öffentlich,  
regierung

spital

markt  
einkauf  
stark

Schmittsa

Burgos Country Street

Busterminal  
"20 de Julio" >

Kirche  
20 de Julio

## ABSCHNITT 5

### CALLE 2S – SÜDENDE

Breite 40-60m, Ende 11m | 4 Spuren MV. 4 Spuren TM. gepflasterter Mittelstreifen;  
reduziert sich auf 4 MV 0 TM grüner Mittelstreifen;  
dann 2 MV 0 TM

Von hier an setzt sich der Verlauf gelassener fort. Südlich des Spiales San Juan de Dios befinden sich Siedlungen informellen Ursprungs, welche heute jedoch nur noch dezent an der kleinteiligen Gebäudestruktur erkennbar sind (SDP 2013a, Zaugg 1983). Wieder höhere Gebäudestruktur, teilweise offene Bebauung. Ab Avenida Fucha teilweise Eigenbau mit Vorzone (Garage, erweiterte Auslage, gepflasterte Vorzone), Gebäudehöhe abnehmend. Radweg ostseitig. Großteils Wohnnutzung. Geschäfte. 2-5 (1-8) Geschöße.

|| **Zäsur.** Avenida Fucha (Calle 11) und Fluss Río Fucha mit grünen Ufern und Erholungsmöglichkeiten

|| **Zäsur.** Avenida Primero de Mayo mit grünen Trenninseln (Calle 20S)

**TM-Stationen.** Policarpa. Ciudad Jardín. Avenida 1er de Mayo. Country Sur.

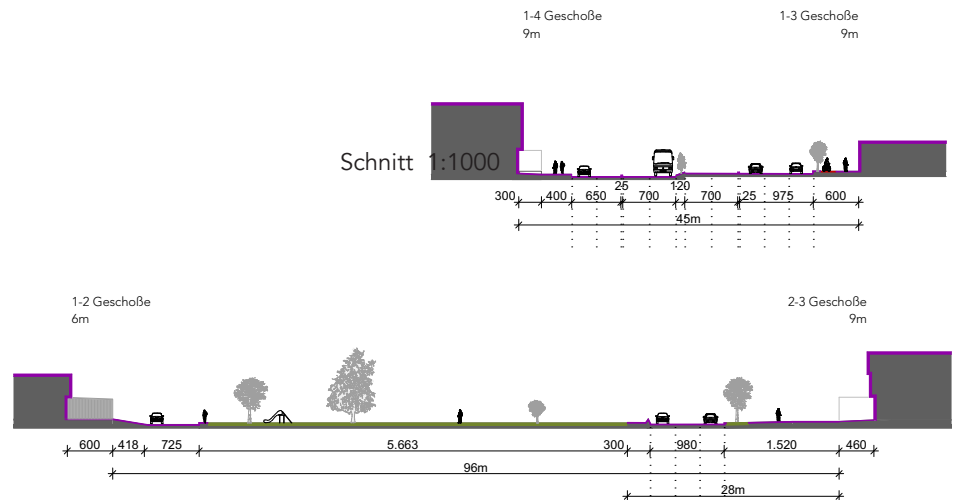
### Besonderes.

Pilgerkirche „20 de Julio“ mit Niño Jesús sowie Markt „20 de Julio“

**[L Abzweigung Transmilenio.** bei C31S nach Osten zum Busterminal „Portal 20 de Julio“: wichtige, überbezirkliche Verkehrsdrehkreuz, Verteilerbusse in die Umgebung (Alimentadores). Grünflächen.

Diese Abzweigung nimmt der Carrera Décima die Wichtigkeit und gibt ihr eine plötzliche Veränderung des Habitus von grauer Transmilenio-Strecke zu breiten, begrünten Straßeninseln mit Bäumen. Ab C35S ohne Straßeninseln. Teilweise Vorbereiche (Garage, Gastgarten). Eigenbau. Grünflächen. 2-4 (1-6) Geschöße.

**Ende.** bei Calle 36A Sur. Kurz vorher verringert sich die Anzahl der Fahrspuren zu je einer pro Richtung, bis die Straße schließlich zum Berg hin nach Südwesten abknickt und sich, nun ansteigend, in die Diagonal 36B Sur ver-, und fortan ständig ihre Bezeichnung wandelt, wo bald erste ehemalige informelle Siedlungen anschließen.

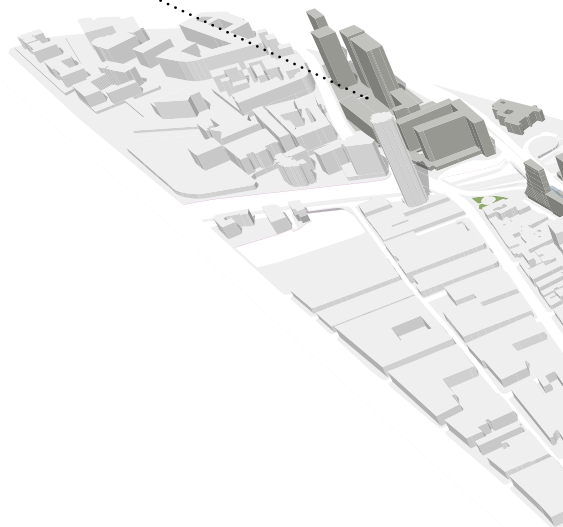




„Hier gibt es Händler, Händler,  
Händler, soweit das Auge reicht.  
Geschäftsverkäufer, Straßenhändler,  
Drogenverkäufer, Prostituierte, Händler  
von was auch immer; Händler!“

– Interview Consuelo, Bogotenerin

Centro Internacional



Plaza San Victorino

Einkaufsviertel San Victorino

Ist-Zustand des Nordabschnitts der Carrera Décima

# Der Nordabschnitt

EINE NÄHERE ANALYSE FÜR DAS STÄDTEBAULICHE PROJEKT

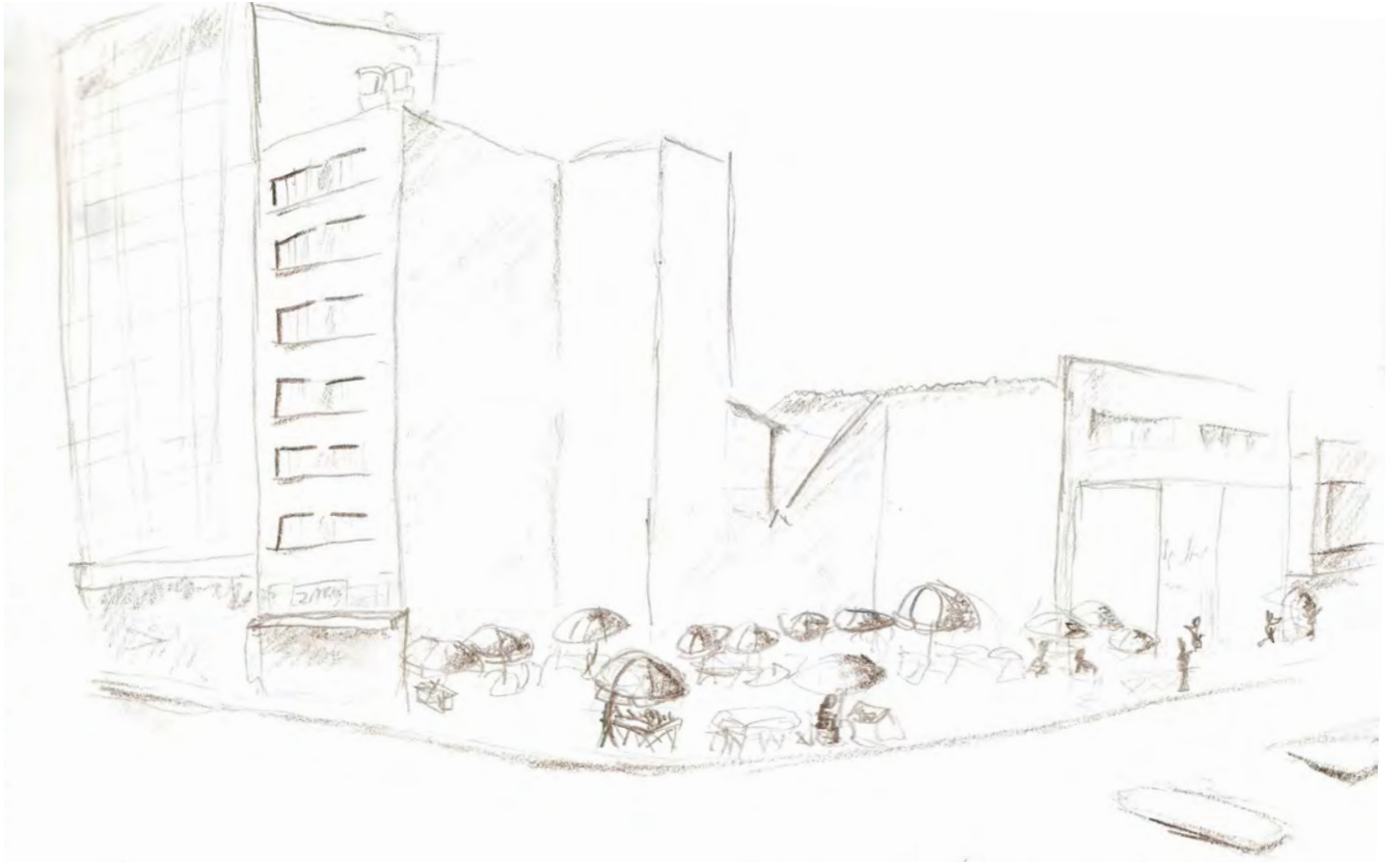
Carrera Séptima  
Fußgängerzone

Avenida  
Jiménez

Plaza Bolívar  
Hauptplatz, Rathaus  
& Regierungssitz

Park Tercer Milenio





Handzeichnung Nordwest-Ecke Kreuzung Jiménez



# Der Nordabschnitt

## EINE NÄHERE ANALYSE FÜR DAS STÄDTEBAULICHE PROJEKT

Wegen seiner intensiven Geschichte, seiner interessanten städtebaulichen Struktur, seiner sozial diversen Befüllung und seiner komplexen Problematik sticht der nördliche Teil der Carrera Décima besonders ins Auge. Deswegen wurde er als Ausarbeitungsgebiet für das städtebauliche Projekt „Straße verbindet“ gewählt. Dieser Abschnitt zieht sich über eine Länge von 16 Häuserblöcken und 1,7 Kilometern, begrenzt durch den Park Tercer Milenio (Calle 9) und die tieferliegende Avenida Calle 26. Er wird von den Verkehrsachsen Calle 19 und der gewundenen Avenida Jiménez durchbrochen. Wertvolle Architekturen der Moderne säumen hier die Carrera Décima. Außerdem weist sie hier die heterogenste Bebauungsstruktur von 2, 4, 6, 12, 14 oder sogar mehr Geschoßen auf.

Die Kriminalität in der und um die Carrera Décima ist relativ hoch, vor allem im südlicheren Teil um die Avenida Jiménez und die Plaza San Victorino. Bogotaner empfehlen, sich dort nicht aufzuhalten oder nicht viel Bargeld mitzuführen, da der Ort bekannt für Taschendiebe und Raub ist. Seit der Transmilenio-Einführung hat sich die Situation etwas gebessert. Die Anzahl der Morde je Bezirk im Jahr 2010 liegt zwischen 23 und 125 pro 100.000 Einwohner (Gesamtbogotá 38,8), wobei die traurige Führung der direkt angrenzende Bezirk „Los Mártires“ innehat (SDP 2011: 96). Das Gebiet der Décima ist also auch hier nicht unerreich.



Der Schatten spendende städtebauliche Sockel der Décima

# 10<sup>a</sup>

verschmutzt

schlummernde Moderne

laut



geschichtsträchtig

gefährlich



Angst



eng

Stress



alles erhältlich

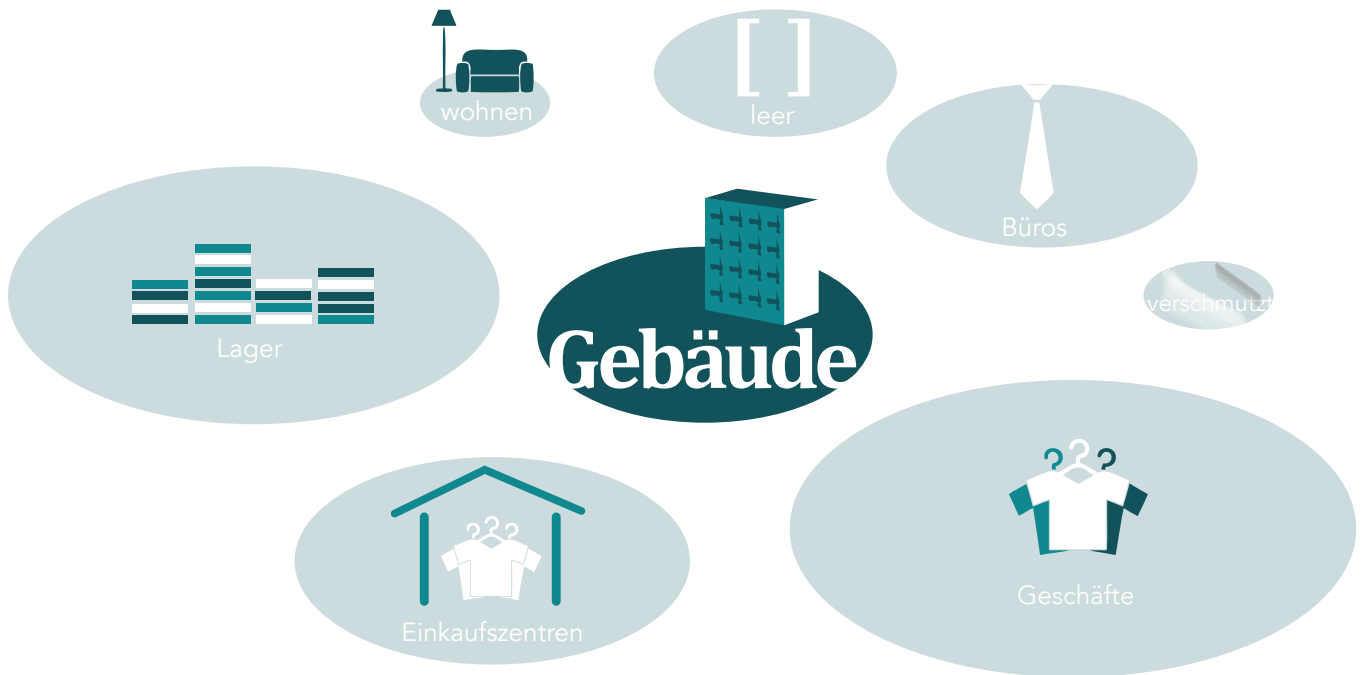
Meidung des Gebiets

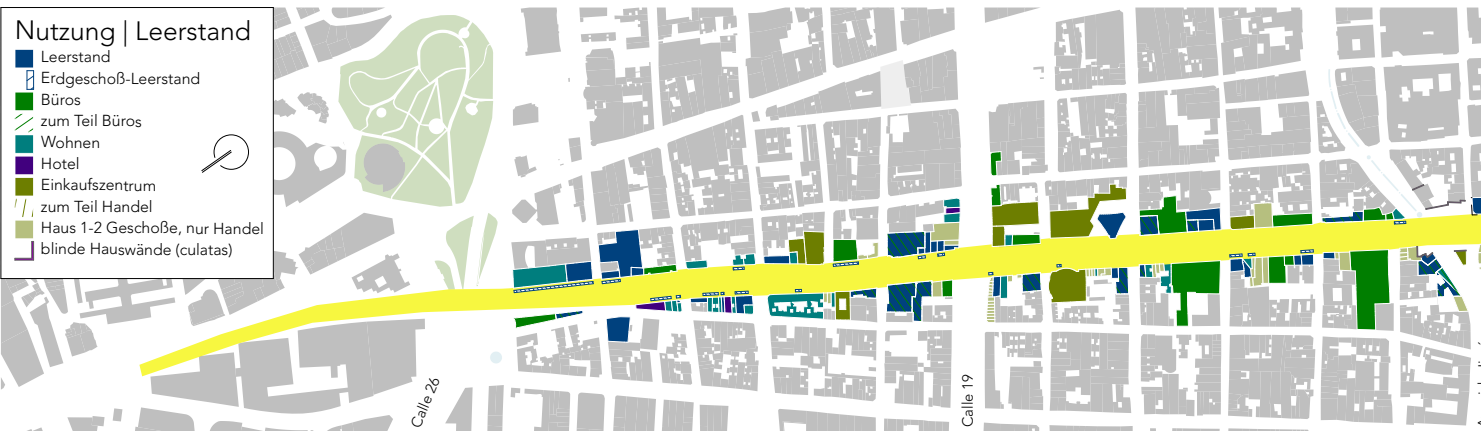
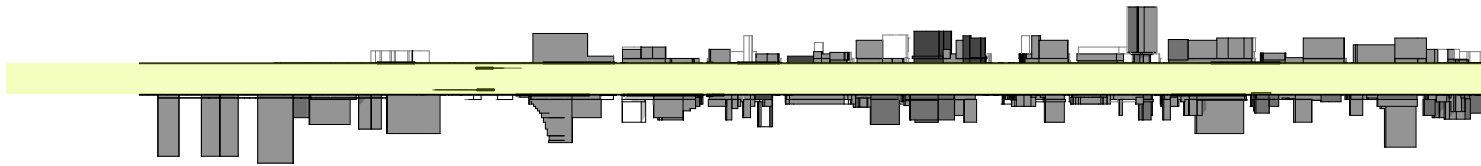
billig

geruchsintensiv

unübersichtlich

Charakteristik & Gefühle in Verbindung mit der Décima





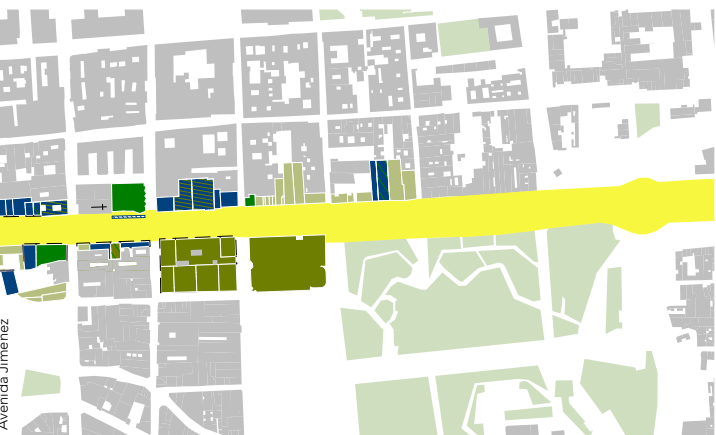
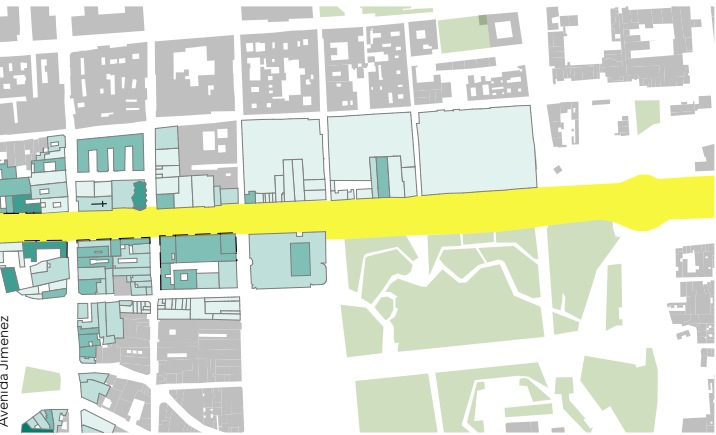
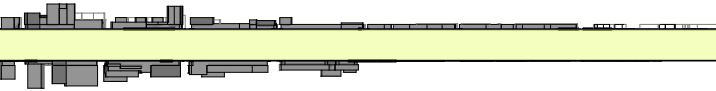
## NUTZUNG UND LEERSTAND | INSTANDHALTUNG

Trotz des gesunkenen Prestiges gibt es nach wie vor noch einige als Büros funktionierende Gebäude in der Straße, wenn auch die bisher im eindrucksvollen Turm Colseguros ansässige Contraloría General de la República, der kolumbianische Rechnungshof, weggezogen ist. An vielen Fenstern einst anmutiger Bürogebäude der Moderne hängen „Zu Verkaufen“- oder „Zu Vermieten“-Schilder, wenn sie nicht schlecht mit Packpapier verklebt und dahinter aufgestapelte Kisten erkennbar sind. In letzterem Fall dienen die jeweiligen Räumlichkeiten wahrscheinlich als Lager für das angrenzende Einkaufsviertel San Victorino, wo hohe Quadratmeterpreise vorherrschen.

Der gewählte Projektabschnitt (C26-C9) weist im Norden noch vermehrt Wohnbauten auf und ist weniger stark frequentiert. Dies schlägt sich auch in den mehrheitlich leerstehenden Geschäftslokalen dieses Bereichs nieder. Es gibt zwei Hotels und vereinzelt ein- bis zweigeschoßige Häuser, die vollkommen kommerziell genutzt sind (Handel) (siehe Grafik).

Zur Calle 19 hin wird die Situation lebendiger, und das Gros des Erdgeschoßes ist mit Geschäften belegt. Gleichzeitig befinden sich hier die ersten teilweise als Lager benutzten Bürogebäude. Zwischen Calle 19 und Calle 13 gibt es viele Bürogebäude, kaum mehr Wohnnutzung und nur vereinzelt als Lager benutzte beziehungsweise leerstehende Gebäude. Unregelmäßig tritt Erdgeschoßleerstand auf. Mehrere ein- bis zweigeschoßige Häuser durchsetzen die hier relativ hohe Gebäudelandschaft.

Der einzige Erdgeschoßleerstand (Kreuzung C11) in der Zone Calle 13 bis Calle 9 verwundert ob der starken Handelsnutzung etwas und ist eventuell bewusst nicht vermietet, weil das Gebäude eine juristische Ausbildungsstätte beherbergt. Zum Park Tercer Milenio hin, am Rande San Victorinos, befinden sich zwei Häuserblöcke mit – für die Carrera Décima verhältnismäßig großen – Einkaufszentren, unter anderem dem „El Gran San“, dem größten Einkaufszentrum der Décima. Ihnen gegenüber liegen die Einkaufspassagen Pasaje Colonia und die historische Pasaje Rivas, deren offene Galerie im 1. Stock ehemals von kleinen Geschäften gesäumt war, nun aber als Lager genutzt wird. Daneben stehen niedrige, für den Handel genutzte, koloniale Häuser.





FR 20:00 Uhr




FR 18:00 Uhr



FR 12:00 Uhr

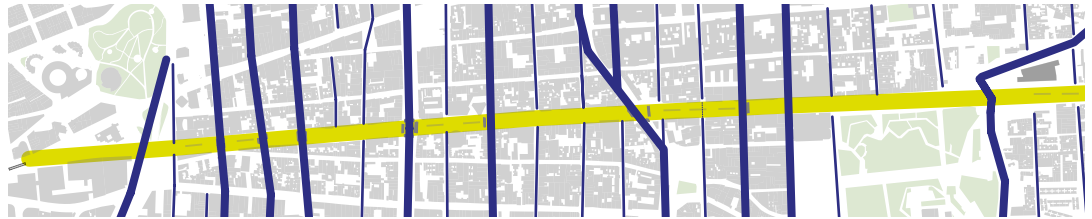
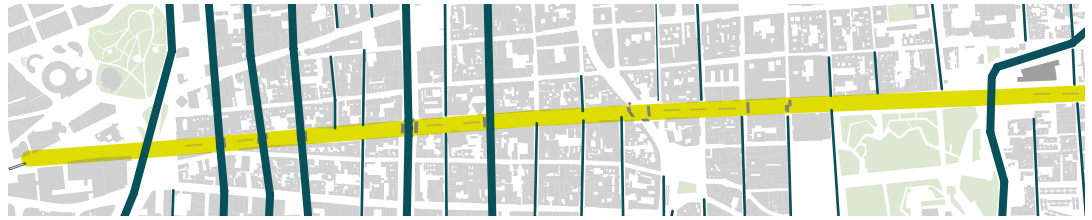


FR 06:00 Uhr Verkehrsaufkommen

Fließend  Stockend  
 [Eigene Grafik, Daten: Google Maps]

Generell gibt es hier sehr viele Einkaufszentren verschiedener Größenordnung, oft lediglich in der Größe eines (kleinen) Mietshauses. An der Südostecke der Décima mit der Avenida Jiménez befindet sich mit dem „Centro Comercial Bulevar de San Victorino“ ein weiteres Einkaufszentrum in Planung. Eine auffallende

Besonderheit sind die zwei Typologien so mancher Einkaufszentren dieser Straße: Einerseits gibt es die der längspassierbaren, teils mehrgeschoßigen Einkaufspassagen, und andererseits die „Rampipicentros“, deren spiralförmige Erschließung sich über Rampen in mehrere Stockwerke hochschraubt.



Fehlende Durchbindung der Quergassen für **KFZ** beziehungsweise **Fußgänger** durch die Décima

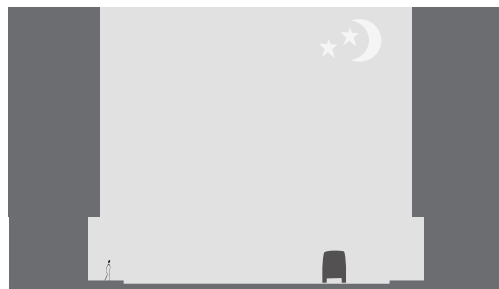
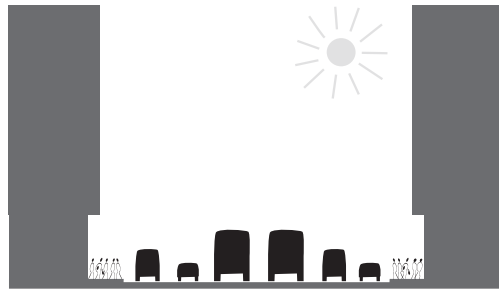
## FEHLENDE QUERVERBINDUNGEN

Die langen Transmilenio-Stationen mit ihren Stationsboxen wirken oft zerschneidend für den Straßenraum, da sie ein Queren auf einer Länge von 2-3 Häuserblöcken verhindern. Auch für den Autoverkehr ist ein Queren der Straße zwischen der Calle 6 und Calle 17, auf einer Länge von 11 Häuserblöcken, gänzlich unmöglich (siehe Grafik).

Auch die Carrera selbst, mit ihrem hohen, teilweise steilen Mittelstreifen, wirkt als Barriere. Sie ist schlecht zu überqueren und besitzt nur wenige offizielle Querungsmöglichkeiten. Infolgedessen wird sie, unabhängig von den offiziellen Fußgängerquerungen, auf ihrer ganzen Länge überquert, ungeachtet des Verkehrs und teilweise 20cm großer Unterschiede zwischen Gehsteig- und Fahrbahnoberkante – es sei denn, die Transmileniostationen machen ein Überqueren unmöglich. Prinzipiell kommt es nach wie vor häufig zu Buseta-Staus, weswegen auf der Straße ohnehin keine hohen Geschwindigkeiten zu erreichen sind (siehe Grafik).

**„Das ist so, als wäre die Décima ein Fluss, den ich nur mit zwei Brücken versehe. Dadurch generiere ich Entwicklungen in deren Einzugsbereich, während ich die Zonen dazwischen sich selbst überlasse (Erzeugung neuer urbaner Vakuen, Anm.). Wenn ich jedoch Brücken zwischen den bestehenden errichte, kommt es zur Weiterentwicklung aller Zonen.“**

- Interview Carlos Niño, Architekt und Autor, über die Notwendigkeit einer „fließenden Stadt“



Die Décima während 24 Stunden



## WICHTIGE ORTE DER UMGEBUNG

### DIE CARRERA SÉPTIMA

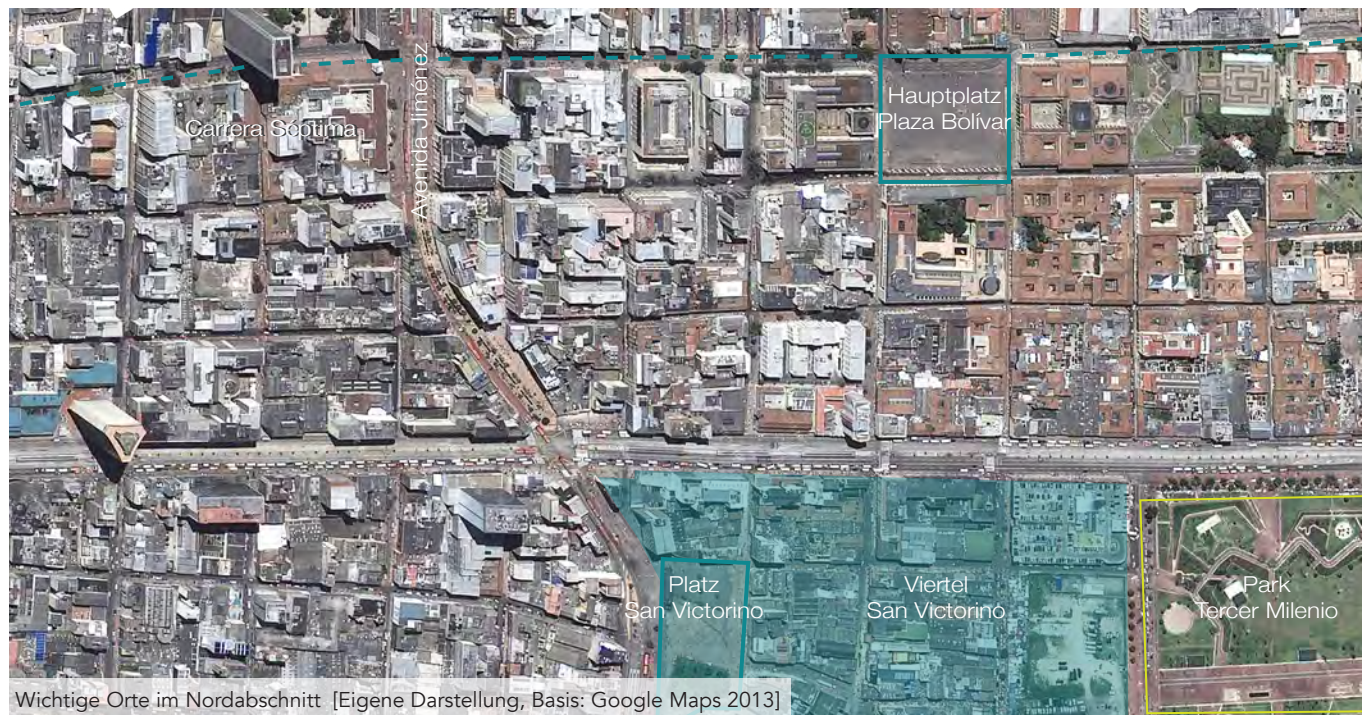
Die Séptima ist die 7. Carrera Bogotá, eine wichtige Verkehrsader, Einkaufsstraße und städtische Promenade. Sie verbindet den Norden mit dem Zentrum Bogotá, wo sie sich in eine gut frequentierte Fußgängerzone unweit der Carrera Décima verwandelt. Aufgrund ihrer Nähe zu dieser Carrera und ihrem besonderen Charakter als sehr gut angenommene Fußgängerzone in Bogotá, findet sie hier besondere Beachtung. An Sonntagen verwandelt sie sich mit der Cicolvía und wird zusätzlich von Unmengen von Radfahren, Inlineskatern und Straßenkünstlern bevölkert. Doch auch an normalen Tagen lädt sie zum Einkaufen, Straßenkünstler beobachten, Spazierengehen und Genießen der Stadt ein. Ein gemütlicher Spaziergang führt einen direkt auf die Plaza Bolívar, den Hauptplatz der Stadt.

Weitere wichtige Punkte in der Fußgängerzone sind das bedeutende Museo de Oro (Goldmuseum) nahe der Avenida Jiménez, Stolz der Bogotaner, sowie zahlreiche historische Kirchen. Weiter im

Norden, nördlich der Calle 26, wo die Décima beginnt, gelangt man zum Nationalmuseum mit seinem neu gestalteten Vorplatz mit gemütlichem Stadtmobiliar, über der ersten unterirdischen Transmilenio-Station Bogotá. Danach folgen Universitäten, Geschäfte und Bars aufeinander, während sich die Séptima schon langsam in eine schnelle, verkehrsreiche und autobetonnte Straße verwandelt, in den Norden hochzieht, und mit den umliegenden Städten verbindet.

### PLAZA BOLÍVAR

Die Plaza Bolívar ist der Hauptplatz Bogotá, direkt an der Carrera Séptima und nur zwei Häuserblocks von der Carrera Décima und dem Park Tercer Milenio entfernt. Er wird von Kapitol, Rathaus, Justizpalast und von der Kathedrale Bogotá gesäumt. In der Mitte des leicht abschüssigen, gepflasterten Platzes thront die Statue des Befreiers Simón Bolívar auf einem doppelten Podest. Zur Zeit der Straßenerweiterung der Décima befand sich hier noch ein Park französischen Stils.



Wichtige Orte im Nordabschnitt [Eigene Darstellung, Basis: Google Maps 2013]

## PLAZA DE SAN VICTORINO - PLAZA DE LA MARIPOSA

befindet sich nahe der Kreuzung Carrera Décima mit Avenida Jiménez am Rande des Einkaufsviertels San Victorino mit eigener Transmilenio-Station. Hier ist meist ein Meer an Straßenverkäufern anzufinden, die vor allem Essbares, Luftballone und Spielzeug feilbieten, daneben Unmengen von Tauben. Vereinzelt ist die Ziegelstein-Oberfläche des Platzes von Bänken, Palmen und einem schmalen, offenen Regenabwasserkanal durchsetzt. Östlich

ist er mit einem Grünbereich inklusive Bäumen ausgestattet. Das Wahrzeichen des Platzes ist ein stillgelegtes Wasserbecken mit einer großen Metallskulptur in Form eines Schmetterlings. Daher stammt auch der informelle Name „Plaza de la Mariposa“, Schmetterlingsplatz. Eine Revitalisierung des Brunnens ist bereits in Planung. Dieser Platz, und insbesondere der Brunnen in seiner Funktion als Landmark und Sitzgelegenheit, sind als Treffpunkt von großer Bedeutung.



Plaza de San Victorino

## SAN VICTORINO DAS EINKAUFSVIERTEL, WO MAN ALLES FINDET

ist DAS Einkaufsviertel des Zentrums und mit seinem preiswertem Rundumangebot für ganz Bogotá bedeutend. Es setzt sich aus Einkaufszentren von der Größe eines Hauses bis zu einem Häuserblock zusammen, umfasst zahlreiche Einkaufspassagen und ist, mit Geschäften sowie mobilen und stationären Straßenverkäufern an den Rändern, zugleich sehr kleinteilig. Einmal wöchentlich findet hier „El Madrugón“ statt, ein frühmorgendlicher Markt, an dem Waren, insbesondere Kleidung, besonders günstig und in großen Mengen zu erstehen sind. Das Viertel weist teilweise eine informelle Durchwegung in den Obergeschoßen auf, wo man auf Verlockung eines kundenwerbenden Verkäufers auf der Straße zu einem bestimmten Produkt, beispielsweise in den 4. Stock des übernächsten Gebäudes, geführt wird.



Der namensgebende Brunnen mit Schmetterlingskulptur



Viel frequentiertes Einkaufsviertel San Victorino





Der eher zufällig entstandene Platz an der Kreuzung von Décima und Avenida Jiménez. Geschmückt mit Graffitis, die die indigene Kultur Kolumbiens mit „Pacha Mama“, „Mutter Erde“, widerspiegeln, genauso wie den Kampf für den Erhalt und Schutz der Natur.





Panorama der Ostseite der Décima Richtung Cerros Orientales (Ostberge), zwischen Park Tercer Milenio und Calle 11







# Image der Carrera Décima

## ERGEBNISSE DER QUALITATIVEN BEFRAGUNGEN

### METHODOLOGIE

Befragungen mit diversen Akteuren der Stadt ergänzen die Datenerhebungen. So wurden drei Arten von Interviews durchgeführt: Allgemeine Interviews, Straßeninterviews sowie ein Experteninterview.

Durch diese nicht-repräsentativen, qualitativen Befragungen (freies Leitfaden-Interview) wird ein Bild der Décima aus Sicht der Bevölkerung gezeichnet. Die Zielgruppe der Straßeninterviews waren die tatsächlichen Nutzer der Carrera Décima; sie wurden vor Ort im Umkreis der Kreuzung mit Avenida Jiménez durchgeführt. Diese Gruppe deckte ein breites Spektrum an Personen beiderlei Geschlechts ab, wie Almosenempfänger, Straßenverkäufer, Studenten, Büroangestellte und Unternehmer.

Bei den allgemeinen Interviews wurde die Wahrnehmung der Décima von Bewohnern Bogotás aus unterschiedlichen Stadtteilen abgefragt, welche sie unter Umständen nicht so oft nutzen. Dabei wurde auf eine breite Verteilung der Herkunftsbezirke Wert gelegt: Die Befragten kommen aus dem Zentrum, Nord-, Zentral- und Südwestbogotá.

Im Experteninterview mit Architekt Carlos Niño, Mitautor des Buches „La Carrera de la Modernidad. Construcción de la carrera Décima. Bogotá (1945-1960)“, wurden die Entwicklung und sozialen Tendenzen der Décima und Bogotás mittels freiem Leitfaden-Interview näher beleuchtet.

### QUERSCHNITT DER INTERVIEWS

Die Interviewten nehmen die Décima – wie die meisten Bogotaner – als gefährlichen, aber lebendigen Ort wahr, voller Menschen, Geschäften, Straßenverkäufern und Busetas: Überfüllt und geschäftig, voller Möglichkeiten und doch so eingeschränkt.



Verortung allgemeine Interviews & Straßeninterviews

Die Carrera wird **weder** als **Verweilort** angesehen, noch als einer den man aufsucht, wenn es nicht gerade wichtige Verpflichtungen notwendig machen. Kaum jemand kann es sich vorstellen, sich dort hinzusetzen, ein Buch zu lesen oder auf eine Freundin zu warten. Ihre „schwere Atmosphäre“ würde dies nicht entspannt zulassen, denn das Wissen um den Ruf der Décima und die eigene Erfahrung mit ihr führen zu einem ständigen Präventionsverhalten. Zu sehr ist sie bekannt für unauffälligen **Taschendiebstahl** und bewaffneten Raub. Laut den Schilderungen finden diese oft in gut organisierte Banden statt, denen das hohe Verkehrsaufkommen sowie die Unübersichtlichkeit zwischen den hohen Busetas, darauf wartende Menschen, Straßenverkäufer und Passanten zugute kommt. Es gäbe auch viele Glücksspielbanden und andere organisierte „Theater“-Banden, die den Leuten etwas vorspielen, um sie gekonnt zu verwirren und ihnen so Geld zu entlocken. Selbst der gezielte Einsatz der Polizei dagegen, die mittlerweile direkt an Ort und Stelle positioniert ist (Calle 13, Calle 17), wird in Frage gestellt. Manche Befragte sehen Straßenverkäufer in direktem Zusammenhang mit den organisierten Diebesbanden,



**Elvis, 39**  
mobiler Caféverkauf

## STRASSENINTERVIEWS

	Jeisson, 26, m	Yasmin, 34, w	Raúl, 17, m	Alejandra, 21, w	Elvis, 39, m
<b>Tätigkeit</b>	Verkäufer von Kameras	Verkäuferin von Dekorationsartikeln	Verkäufer von Handyzubehör	Buchverkäuferin	Mobiler Caféverkauf
<b>Wie lange in der 10a tätig</b>		3 Monate	1 Jahr	3 Jahre	1 Jahr
<b>3 Wörter über die 10a</b>	gut schön billig	gefährlich, laut, belebt	Stau, Handel, Raub	Staus, schlechte Leute, Straßenverkäufer	Handel, Staus, schlechte Leute
<b>mir gefällt nicht</b>	Verschmutzung	sehr bewegt, deswegen muss man vorsichtig sein (Gott sei Dank, ist mir nichts passiert), Unsicherheit.	Stau, viele Raube	der TM-Zweig der Calle 26 wurde nicht mit dem der K10a verbunden, es gefällt mir nicht hier zu arbeiten, die Atmosphäre ist sehr schwer	teilweise Kriminalität, Respekt
<b>mir gefällt</b>	La Candelaria	hier findet man alles, es gibt viel Handel	die Polizei, sie gibt mir Sicherheit	viel Handel	freundliche Leute
<b>Lieblingort</b>		:) Parque Nacional und die Museen, aber das ist weit weg	:) Plaza Bolívar, mein Verkaufslokal		:) Parque Nacional (geht oft zu seiner Firma) Plaza San Martín (Cannabis)
<b>Projekte um soziale Kohäsion zu fördern</b>	Veranstaltungen	Evangelisierungstage machen	sportliche Aktivitäten, mentale Spiele	Orte mit Einkaufszentren wie in der Séptima - Raum für Aktivitäten, sich hinsetzen, die nicht nur aus Geschäften bestehen wie hier in der 10a	
<b>vergangene Veränderungen in der 10a</b>		es gab hier schon immer die Anwesenheit von Polizei und Dieben	dass sie die TM-Station San Victorino gebaut haben. (aber das gefällt mir nicht, weil er nicht bei mir zu Hause vorbeifährt)	TM hat die Staus reduziert	jetzt ist sie nicht mehr da, habe ich gekannt
<b>so wird sie in der Zukunft aussehen</b>	die U-Bahn wird mehr Handel bringen und wettbewerbsfähiger machen	Hochstraßen für Autos, U-Bahn, modernisieren der 10a > schöner und sicherer	Nichts, nur mehr Handel.	MIT U-Bahn	
<b>ICH würde ändern....</b>	Erholungsorte, Straße verbreitern, mehr Technologie.	Mehr Sicherheit, Sitze, Pavillons die vor Sonne und Regen schützen, den Straßenverkäufern helfen.	Bäckereien gibt es nur weit entfernt. Sportparks.	Weniger Diebe und Tote	Weniger diskretionäre Leute, die mich nicht mehr überleben
<b>Extra</b>	Alles ist gefährlich. Er kommt nur für Einkäufe hierher.				ohne Kriminalität, schlechte Leute, ohne Drogen
<b>3 Wörter: wie ich mir die Zukunft vorstelle</b>					

Verkäufer

**Yuri, 18**  
Straßenverkäuferin





39, m	Carlos Fidel, 53, m	Yuri, 18, w	Elena, ca. 50, w	Yenny Paola, 22, w	Victor Manuel, 49, m
Café-Verkäufer, aus ... ma, wohnt auch in ...	Mobiler Verkäufer von Avena-Getränken, arbeitet in der Gegend um San Victorino	Mobile Verkäuferin von Fernbedienungen	Hausfrau, kommt zweimal im Jahr für Erledigungen	Studentin, lebt nahe, in der 6 mit 6	Almosensammler
	7 Jahre	4 Jahre			10 Jahre
Leute, freundlich	der beste Handel Bogotás	unsicher, Verschmutzung, viele Leute	guter Handel, unsicher	Chaos, viele Leute, Handel	Unsicherheit, Gedränge, Chaos
gefährlich, viel ... tät, Mangel an	Stau		ich kenne sie schlecht	der Verkehr	nichts gefällt mir, die Polizei ärgert die Straßenverkäufer
he, arbeitssame	gute Käufer, der beste Handel Bogotás, die Jiménez wegen des hohen Umsatzes	viele Leute: ist gut für den Verkauf		sehr billig	
Tercer Milenio ... dort vorbei und ... ma ist dort) an Victorino: viel ...		;) Edificio Juzgados und Verkaufsstandort (K10 #13 Ostseite)			
	Parks für Theatergruppen, wie beim Jahrestag von Bogotá	Aktivitäten zum Tanzen, jemand der zum Tanzen animiert	die Aufmachung der Gebäude verbessern	Aerobic, am Sonntag müssten sie das auch am Plaza Bolívar machen: um in der Stadt Lebendigkeit und Lebensgefühl zu fördern	Veranstaltungen für BMX, Skates, Roller
ie ruhig, mir ist ... essiert und vorher ... sie noch nicht	TM hat die Mobilität verbessert und somit die Annehmlichkeit, Einkäufe zu machen, für die Käufer	jetzt gibt es mehr Straßenverkäufer. Die Ecke der Jiménez wurde hergerichtet wo jetzt TM ist (Graffiti auf den östlichen Hauswänden). Häuser wurden hergerichtet: mehr solcher Projekte wären gut.	mehr Arbeitslosigkeit, mehr Junge in der Straße, mehr Kriminalität im TM	TM hat Gegend verbessert: weniger Verkehr, vorher war es furchtbar. Die Leute wurden aus dem Tercer Milenio vertrieben: jetzt sicherer, aber Gefährlichkeit hat sich weiter nach Süden verschoben	TM hat mehr Ordnung gebracht, aber nicht viel
	sie werden die Straßenverkäufer vertreiben.		nichts	fließender Verkehr	Nicht viel. Ich kenne sie seit 40 Jahren und da hat sie sich nicht viel verändert.
Vandalismus, ... e, lebenswürdigere ... en Schmutz säubern, ... erwachung, Parks.	Das Soziale: Wohnbau und Jobs für arme Familien. Standorte der Straßenverkäufer brauchen Organisation. Weniger Verkehr in den Straßen.	Mehr Sicherheit. Sie sollen die Straßenverkäufer in Ruhe lassen. Wir machen nichts Schlechtes. Mistkübel, aber nicht aus Metall, denn die werden gestohlen. Keine Bänke, weil die Leute hier mit viel Stress herumlaufen	Mehr Sicherheit, mehr Grünzonen, besser fließender Verkehr. Nicht so viele Straßenverkäufer: in die Einkaufszentren umsiedeln	weniger Straßenverkäufer, oder sie umsiedeln. Mistkübel!	Mehr Sicherheit und Ruhe, dann kann man auch urbanes Mobiliar benutzen, was man hierher setzen müsste. Haltestellen mit Bänken mit Schutz vor Sonne/Regen.
iminalität, ohne ... em, ohne Gewalt, ... gen		sicher, sauber, mit Straßenverkäufern	Verschönerung, Kreativität, Sicherheit	Gefährlich: jeder Park, südlich der Calle !! Las Cruces!!	hier ist alles gefährlich

Straßenverkäufer

Passanten

## Yenny, 22 Studentin



sei es als deren Unterstützer oder – aufgrund ihrer Zahl sowie ihrer Unübersichtlichkeit erzeugenden Wirkung – zumindest als deren Wegbereiter.

Den meisten Menschen ist die **ehemalige Wichtigkeit** dieser Straße als goldene Finanzmeile Bogotás bekannt, von der heute jedoch nur mehr wenig zu spüren ist, ist man sich einig. Damals soll sie voll von Geschäften jeglicher Art gewesen sein, wie auch für elegante Abendmode.

In den Achtziger Jahren konnte man sich in der Décima „vor lauter

und Calle 19 sowie die Plaza San Victorino und das Viertel San Victorino. Die Freizeit verbringt man jedoch lieber an anderen Orten.

Generell wird von den Fußgängern vorgezogen, die **Séptima statt der Décima** zu nutzen. Sie ist unproblematischer, was (Taschen-)Diebe betrifft und besticht als Fußgängerzone mit großem (informellen) Kultur- und Unterhaltungsangebot - wo beispielsweise Musiker, Bands, Meerschweinchenwettrennen, allerlei Tänzer, Jongleure und diverse andere Straßenkünstler zu sehen sind. Hinzu kommt auch eine Reihe kultureller Instituti-

---

„Auf dem Titelbild des Buches wollte ich ein Bild von Paul Klee einfügen, ganz am Ende der Décima (...). Es ist ein Engel, der seine Flügel ausgebreitet hat und vom Wind des Fortschritts angestoßen wird. So kann er nicht anhalten und was er in diesem Flug sieht, sind Trümmer und Ruinen, welche der Fortschritt hinter sich zurücklässt. (..) was dieser Engel sieht, ist heute; sind die Trümmer der Moderne.“

- Interview Carlos Niño, Architekt und Autor  
über sein Buch „Carrera de la Modernidad. La construcción de la carrera Décima.“

---

Leuten und Dieben“ kaum fortbewegen. Räumlich gesehen, gab es für den Fußgänger „vor allem zwischen der Calle 19 und der Jiménez wenig Platz, es war sehr eng“. Zu jener Zeit musste man noch ins Zentrum fahren, um ein Kino besuchen zu können. Viel von dem ehemaligen Glanz ist hinter dick **verrußten Fassaden** und blinden Fenstern verborgen. So wird auch die generelle Verschmutzung der Décima kritisiert. Die leerstehenden Gebäude sind ein weiterer Grund, der die Sicherheitswahrnehmung in der Décima schmälert.

**Nutzung.** Man kommt hierher um wichtige Erledigungen zu machen, weil es „hier alles gibt“, oder um eine Buseta zu nehmen, da hier viele Buseta-Routen durchführen.

Erreicht wird die Décima meist mit Busetas oder mit dem Transmilenio von den Stationen „Las Aguas“ oder „San Victorino“ oder zu Fuß. (Der Transmilenio-Zweig Décima war zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht in voller Funktion.)

Die meist frequentierten Orte in und um die Décima sind die Kreuzung mit Avendia Jiménez, der Abschnitt zwischen Calle 10

onen wie Theater, Kinos, Kirchen und Museen, die diese Straße säumen. Deshalb wird sie generell als angenehmer, stressfreier, lebendiger und auch schöner wahrgenommen. Nicht zuletzt befinden sich deren Gebäude im Gegensatz zu jenen der Décima in gutem Zustand. Auch die Plaza Bolívar und die Avendia Jiménez werden in den Befragungen als „gerne benutzt“ bezeichnet, die Décima hingegen kaum.

**Sicherheit.** Manche Befragte empfinden die gesamte Gegend als gefährlich, andere nur einzelne Abschnitte. Die Mehrheit der Verkäufer fühlt sich am sichersten in ihrem Verkaufsort oder an ihrem Verkaufsstandort. Die Geister scheiden sich darin, ob die Fortbewegung auf den Hauptstraßen oder in den Seitengassen vom Sicherheitsstandpunkt her zu bevorzugen ist. Konsens besteht darin, die Décima nach fünf Uhr Nachmittag lieber nicht zu betreten. Der Vormittag wird eher empfohlen.

**Verhalten.** Der in Bogotá oft gehörte Rat: „Sicherheit geht von einem selbst aus!“, war auch Thema im Rahmen der Interviews.

Im Zweifelsfall solle man sich für ein Sicherheitsgefühl entscheiden und nicht für Gefahr, denn sämtliche Leute, die mit viel Angst oder Nervosität durch die Straßen gehen, würden nur dazu einladen, sie zu überfallen.

„Tipp: Aufmerksam gehen, aber niemals die Furcht zeigen, da die Diebe Psychologen sind und bemerken, wie man sich fühlt.“ - Lily

Eine interessante Feststellung war auch, dass sich Frauen aufgrund ihrer Erziehung und geringerer physischer Kraft in der Öffentlichkeit meist passiver als Männer verhalten. Infolgedessen sind sie häufiger Opfer von Übergriffen im öffentlichen Raum als Täter. Das wird zusätzlich dadurch begünstigt, dass Frauen meist sichtbarere Wertgegenstände mit sich tragen (Schmuck und Handtaschen).

„Ein Grund, warum sich Frauen generell ängstlicher fühlen, (...) ist, dass sie meist eine Handtasche mit sich führen und damit etwas, was sehr einfach entrissen und gestohlen werden kann. Ohne Handtasche würden sie sich vielleicht selbstsicherer fühlen.“ - Lily

**Vorurteile.** Es wird kritisiert, dass die Bewohner aus dem Norden das Zentrum nicht wirklich kennen, aber dieses Boden für sehr viele Vorurteile ist. Sie verbinden mit ihm etwas von Grund auf Schlechtes, glauben, dort auf jeden Fall ausgeraubt zu werden, würden sie es betreten. Manche werden als „in einer Parallelwelt lebend“ beschrieben. Man müsste ihnen einmal die Gegend zeigen, um ihnen einen realistischen Eindruck davon zu vermitteln: „Sieh her, das sind keine schlechten Leute; hier passiert dieses und jenes und es ist sehr interessant!“. Außerdem gibt es auch Vorurteile gegenüber Straßenverkäufern.

„Viele Bogotaner betrachten die Straßenverkäufer mit Verachtung, als „wegwerfbar“. Man muss da nur genau hinhören, wenn man mit ein paar Freunden spricht, oder mit den „besseren Leuten“, „la gente de bien“.“ - Interview

Der **Park Tercer Milenio** wird von Vielen als unangenehm empfunden. Dies ist bedingt durch die traurige Vorgeschichte des Parks und sein kahles, weites Design, welches wiederum Straßenbewohner und Kriminalität anzieht. Trotz regelmäßiger Polizeipatrouillen trägt dies weiter zur Ablehnung unter der Bevölkerung bei. Die Erfahrung vor Ort zeigt, dass so manche Bogotaner nicht einmal

in Begleitung dort hineingehen würden, aus Angst, überfallen zu werden. Doch gibt es hier auch Ausnahmen wie den Caféverkäufer Elvis, der sich gerne dort aufhält und dessen Umfeld aufgrund seiner dortigen Arbeitgeber besser kennt.

**Zukunftswünsche.** Der oberste Wunsch ist Sicherheit, gefolgt von Ordnung, Sauberkeit und weniger Verkehr. Es wird als sehr wichtig angesehen, Raub und Diebstahl einzudämmen, genauso wie den Straßenverkauf besser zu organisieren. Manche sprechen sich ganz gegen Straßenverkauf aus, obgleich dieser als unabdingbare Einkommensquelle dieser Menschen verstanden wird. Einig ist man sich darin, dass die Buslinien zu reduzieren sind, um Luftverschmutzung und Lärm zu reduzieren.

Attraktivierung und mehr Platz ist ein genereller Wunsch, verbunden mit der Schaffung von Erholungsmöglichkeiten, Sportparks und Grünzonen. Es müsste etwas Interessantes geben, damit man einen Anreiz hat, die Décima bewusst zu betreten und sich gerne dort aufzuhalten. Es gäbe zwar Vieles in der Nähe, aber nicht direkt in dieser Straße. Genauso bräuchte es gute Orte um sich zu treffen; „coole“ Cafés und Restaurants zum Hineinsetzen. Nicht nur Geschäfte sondern auch Raum für Aktivitäten müsse es geben, um die Bedürfnisse der Befragten zu befriedigen.

Oft genannt wurde der Wunsch nach Schutz vor der Witterung, betreffend Bushaltestellen, Verkaufspavillons und überdachter Gehsteige, damit man nicht nass werde und man in Ruhe die gesamte Décima entlangschlendern könne. Weitere Verbesserungsvorschläge sind Renovierung der Gebäude, öffentliche Toiletten, Platzierung von Mistkübeln und Bänken. Einige Interviewte befürchten, dass Bänke dem Fußgänger noch mehr Raum nehmen würden, wodurch sich die Platz-Situation noch zusätzlich verschlimmern würde.

Häufig gibt es den Wunsch nach mehr Disziplin der Bogotaner, hinsichtlich ihrer Wertschätzung der eigenen Stadt gegenüber sowie sich gegenseitig zu respektieren und auch dementsprechend zu handeln.

„Es wäre schön, wenn der normale Fußgänger dieses Sicherheitsgefühl haben könnte, sich einfach hinzusetzen und einen Orangensaft von der Straße zu trinken oder auf einen Freund zu

„...eine Straße, die errichtet wurde, damit Bogotá wie eine Weltstadt aussieht.“ -Estefanía

„Wir gehen dort nicht mehr hin, (...) da die dort erhältlichen Sachen mittlerweile auch woanders erstehbar sind und es somit keine Notwendigkeit mehr darstellt.“ „Wenn Hernando aber hingeh, gefällt es ihm, es betört ihn, die Séptima oder Décima entlangzugehen, die Leute zu beobachten und die Auslagen zu betrachten.“ -Hernando

## Gründe hi

„Ich fühle mich jedoch nicht sehr wohl in dieser schweren Atmosphäre, doch manchmal gibt es auch Lichtblicke.“ -Gustavo

Das ist ein Ort mit viel Persönlichkeit, viel Geschichte, der immer eine Geschichte erzählen wird.“ - Consuelo

„Diese Bauten ziehen mich zur Décima, sind Magie für mich, egal ob die Gebäude gerade am Einfallen sind oder stark sind und sich behaupten.“  
-Consuelo über die Architektur

„Der heutige Verfall der Décima ist gewaltig.“ - Carlos Niño

„Ich spaziere dort gerne zum Vergnügen herum: Beobachte die Menschen und Gebäude; stelle mir die Straße vor, wie sie früher einmal war; bewundere die Menschen, die dort arbeiten um ihre Durchhaltekraft und ihr Vorwärtstreben. Ich genieße das bunte Treiben, wie sich die Leute bewegen, die Rufe der Händler, wie sie darum kämpfen ihre Produkte zu verkaufen; Die

## Die Décima heute

„Die Décima gewinnt sehr an Wert.“ - Gustavo

„Doch die Décima hat sich sehr gebessert, bessert sich nach wie vor und wird es auch weiterhin tun.“

„Heute gehen die Menschen dort in Ruhe durch, anstatt in Hektik und Stress.“  
-Hernando

„Jetzt beginnen sie langsam damit, sie herzurichten, aber das wird ein langwieriger und verdrießlicher Prozess.“  
-Estefanía

„Die dortigen Restaurants sind eben nur schmutzige Essstellen.“ -Estefanía

„Ich gehe nicht

„Ich gehe nicht zum Herumflanieren auf die Décima, sondern zum dort naheliegenden Einkaufszentrum. Oder ich nehme dort den Bus.“ -Estefanía



**Estefanía**

Künstlerin, 25, Park Way, Zentral- & Nordbogotá

„Die Décima war schon immer das Zentrum aller Streiks, wo dann kein einziges Auto dort fahren darf. Die Séptima dafür der Ort der Demonstrationen.“ -Hernando

„Es ist einfach das Vergnügen zu Spazieren, zu Schauen, mit Vorsicht zu gehen, aber für mich ist dieser Ort angenehm.“ -Consuelo

## anzugehen

Straßenverkäufer preisen ihre (billige und gute) Ware an und versuchen die Vorbeigehenden zum Erstehen dieser zu verführen. ...die Kinder zu beobachten, wie sie Buñuelos (kolumbianische Teigbälle in der Größe eines Tennisballs, Anm.) essen, die größer sind als ihre eigene Hand.“ -Consuelo

nt ZUR Décima,“

„Ganz Bogotá fühlte sich chaotisch an, chaotischer als jetzt, aber anders.“ -Estefanía

## OPINION CLOUDS - ALLGEMEINE INTERVIEWS

„Ich gehe dorthin um zu arbeiten, zum Spazieren gehen, fühle mich dort aber nicht sehr wohl.“ -Gustavo

„(...), doch mit der Zeit verfiel sie immer mehr, sodass sie heute nur noch aus Leuten und Handel besteht.“ -Estefanía

„In der Décima gab es noch nie ein Vorwärtskommen, vor allem vor Transmileniozeiten war dies unmöglich. Es war so verstopft wie jetzt die Carrera Trece (K13) zur Stoßzeit, nur noch tausendmal ärger. Noch immer kommt man in der Décima nicht gut voran, aber früher war es noch schlimmer, da es mehr Busse gab.“ -Estefanía

„Alles vibrierte hier in einer bedeutenden gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Lebendigkeit.“ -Consuelo

„Die Décima war die Straße der Geschäfte, zum Erledigungen machen, aber sie war auch sehr wichtig. Sie waren die beiden modernen Prachtstraßen der Stadt.“ -Carlos Niño, über Décima & Séptima

## Vergangenheit

„Es gab viele Architektur- und Anwaltsbüros, viele Händler. Alle wichtigen Firmen hatten zu ihren Glanzzeiten hier ihre Niederlassungen, und die Gebäude als ihr Aushängeschild waren genauso wichtig, wie die Leute, die dort aus- und eingingen. Ihre damalige Wichtigkeit ist in etwa mit dem heutigen „Norden“ Bogotás gleichzusetzen, wenn auch weniger konzentriert und glanzvoll.“ -Consuelo

„Man konnte sich kaum fortbewegen, es gab viele Leute und viele Diebe. Deswegen war sie in den Achtzigern von sehr großem Interesse für die Diebe: Die große Anzahl Leute arbeitete ihnen wortwörtlich in die Tasche.“ - Hernando

„Früher wurde sowohl mehr gestohlen als auch überfallen, als noch Prostituierte in der gesamten Décima nach Freiern suchten.“ -Gustavo



Unternehmensverwalter, 50, Zentrum

Consuelo hat eine zu den meisten anderen Befragten sehr divergierende Meinung. Sie empfindet die Décima als vibrierend positiv und lebendig, sieht allerdings auch deren negative Seiten, jedoch ohne diese überzubewerten. Sie findet, dass sie oft übertrieben schlecht gesehen und -geredet wird. Das generelle Problem einiger Neu- und Altbogotaner sei, dass sie die Stadt nicht als „die Ihre“ ansehen, so kein Verantwortungsgefühl ihr gegenüber besitzen und sich nicht um sie kümmern, sondern sie lediglich „als Abfallkorb“ oder als etwas, das eben zufällig gerade da ist, ansehen.

(Viele „Neubogotaner“ kommen aus ländlichen Regionen Kolumbiens und sind z. T. Binnenflüchtlinge.)



**Consuelo**  
Cafébesitzerin, Zentralbogotá

„Sie soll auch für junge Mütter schön gemacht werden. Viele von ihnen haben ihre Kinder im Süden bei der Großmutter oder in einem Kindergarten. Der ist vom Zeitmanagement her oft schwierig vereinbar und bringt neben der ökonomischen, noch größere, u.a. zeitliche, Belastungen für die Familie mit sich! Man muss den Kindern und Müttern die Dinge leichter machen.“ -Consuelo

„Gebäude für Sozialwohnungen renovieren und adaptieren für die dort arbeitenden Verkäufer, zusammen mit Kindergärten, Schulen usw., da die Straßenverkäufer ja auch oft ihre Kinder bei der Arbeit dabei haben. Wichtig ist, dass nicht alles so kommerziell und bloß dazu da ist, viel Geld zu machen.“ -Consuelo

„Aber auch für sie (Prostituierte, Drogenabhängige,..) müsste es einen Ort geben.“ -Hernando

„Doch grundsätzlich ist es der Staat, der ihnen keine bessere Möglichkeiten, keine bessere Ausbildung gibt. Sie sind Menschen, die auf allen Seiten verlieren, da sie nur „Wegwerfprodukte“ der Stadt darstellen.“ - Consuelo

„Wenn die Obdachlosen Toiletten und Duschen hätten, würde die Stadt nicht riechen und es würde auch ihre Würde steigern, da auch sie Menschen sind!“ -Consuelo

„Auch viele Bogotaner betrachten die Straßenverkäufer mit Verachtung, als „wegwerfbar“. Ich würde sie auch nicht umarmen, mich neben sie setzen um zu plaudern oder einen Tinto (typisch kolumbianischer Kaffee, Anm.) zu trinken. Ich sehe sie als unterschiedliche Menschen mit einem anderen Denken, die andere Möglichkeiten als ich haben, aber die mit Respekt anzusehen sind. Sie sind Personen „wie du und ich!“ -Consuelo

„Das Zentrum macht mir keine Angst; ich gehe gelassen hin, aber natürlich mit einer gewissen Grundvorsicht und -aufmerksamkeit, und ohne Smartphone, Handtasche oder Schmuck um den Hals.“

Lily bevorzugt es wegen der Gefahr, nicht einmal in ihre Nähe zu kommen, denn in den knappen acht Monaten in denen sie dort arbeitete, wurde sie auf ihrem sehr kurzen Weg zum Bus gleich dreimal beraubt (Wegreißen von Schmuck vom Körper).

## Negative Atmosphäre

„Obwohl sie besser geworden ist, gibt es noch viel Unsicherheit, d.h. man sollte sich hüten; nicht mit dem eigenen Auto kommen und seinen Schmuck zu Hause lassen.“

-Lily

## Sicherheit

„Die Sicherheit selbst aus!“ Man sollte sich selbst ein Sicherheitsgefühl entscheiden, denn die Gefahr, wie man sich fühlt, mit viel Angst oder in den Straßen gehen, laden zu überfallen.“

-Gustavo



„Ich gehe eher mit meiner Freundin zur Décima. Alleine bevorzuge ich die Séptima.“  
-Consuelo

„Sie kommen mit Angst, wenn sie durch die Décima kommen – und das tun sie im Auto.“ -Carlos Niño

## Sicherheit & Kriminalität

„Kriminalität ist zwar weniger geworden, aber auch heute noch stark: Man kann es sogar beobachten, wenn man dort arbeitet, manche erkennt man sogar vom Sehen: Das sind organisierte Banden.“ „Sogar die Polizei kennt sie, aber sie machen nicht viel.“ -Gustavo

„Sie leben alle in der Calle 90 oder in den Bergen im Norden und kennen Bogotá nicht wirklich. Noch nie waren sie hier in der Décima (.). Vielleicht kennen sie den Plaza Bolívar von einem Schulausflug als sie noch klein waren, (.).“ -Estefanía

„Viele Bogotaner betrachten die Straßenverkäufer mit einer bestimmten Verachtung, sie betrachten sie als „wegwerfbar.“  
-Consuelo

„Das sind Leute, die glauben, dass es hier im Zentrum keine guten Menschen gibt. Sie denken, dass diese Leute auf der Straße leben, weil sie faul sind.“ -Estefanía

## Über „die Reichen aus dem Norden“

„Noch dazu leben sie in ihrer eigenen Welt, da oben in den Wolken, mit so extrem viel Geld, dass sie von klein auf annehmen, dass sie nicht nur ausgeraubt, sondern auch umgebracht würden, wenn sie von dort oben (..) herunterstiegen.“ -Estefanía

„Man müsste (..) sie „kultivieren“, ihnen also Theater und ausgewählte Musik näher bringen. Die Leute aus dem Süden müsste man genau umgekehrt kultivieren: „Sieh her, das sind keine schlechten Leute; hier passiert dieses und jenes und es ist sehr interessant!“ -Estefanía zu den „reichen Studenten“

„Aber es gibt Menschen im Norden, die das Zentrum nicht kennen, einfach nicht kennen. Sie kennen es vielleicht als irgendsoein schreckliches Ding da unten.“  
-Carlos Niño

„Dieser „Arribismo“ nahm immer an, dass der Süden ein schlechtes Ansehen hat, dass dort nur „einfaches Volk“ ist.“ -Carlos Niño

## Sicherheit

„Ich weiß, dass ich mehr aufpassen muss, aber ich fühle mich nicht unangenehm dabei. Ich bin keine von diesen Personen, die ständig ihre Hände auf der Tasche haben. Ich bewege mich geruhsam fort. Manchmal gefällt es mir auch, einfach nur spazieren zu gehen.“  
-Estefanía

## Sicherheit

geht von einem...  
llte sich für Sicher-  
den und nicht für  
echten Leute merken,  
Sämtliche Leute, die  
Nervosität durch die  
en nur dazu ein, sie

Lily  
fürchtet sich sehr vor der Décima, wenn sie dort Erledigungen machen muss & würde nie ohne Begleitung gehen. Sie fände es schön, in Ruhe alleine durchs Zentrum spazieren zu können.



## Lily & Hernando

Unternehmensführung, 53 & Buchhaltung, 54  
Kennedy, Südwestbogotá 124

warten. Damit die Leute ihr Mittagessen draußen essen wie in den USA, um sich zu erholen, um nachzudenken..." -Consuelo

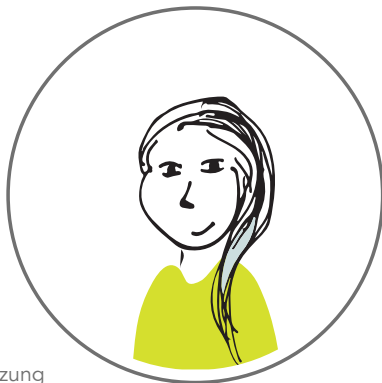
**Für soziale Inklusion** müsse man auch zuerst die Mentalität hinsichtlich gegenseitiger Wertschätzung ändern und Vorurteile abbauen. Man müsse die Benachteiligten dieser Zone unterstützen, indem man ihnen würdige Wohnstätten, Ausbildung und bessere Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Hier ist es in erster Linie wichtig, für Empowerment zu sorgen.

Außerdem gälte es durch niedrige Besteuerung Anreize für den Bau höherer Gebäude und damit für mehr Wohnungen zu schaffen, dadurch würde die Gegend sofort lebendiger und gleichzeitig weniger unsicher sein. Noch sei die Décima relativ lebendig, aber wenn man zur benachbarten Caracas blicke, sähe man wie ausgestorben es dort und weiter gen Westen würde.

Bei den Straßeninterviews wurden schneller und einfacher umsetzbare Vorschläge genannt um Leute zu verbinden, wie Veranstaltungen, sportliche Aktivitäten, Spiele, Tanz, Theatergruppen und auch Evangelisierungstage.



Hazard und Activity Map Consuelo - Cafébesitzerin, Zentralbogotá



Activity: Nutzung



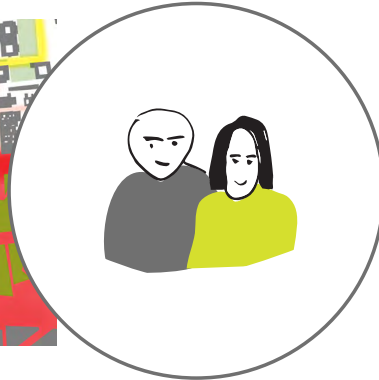
Activity und Hazard Map Estefanía - Künstlerin, Zentral- und Nordbogotá

# ACTIVITY & HAZARD MAP

## ALLGEMEINE INTERVIEWS



Activity und Hazard Map Lily - Südwestbogotá



Activity und Hazard Map Hernando - Buchhaltung, Südwestbogotá



Activity und Hazard Map Gustavo - Unternehmensverwaltung, Zentrum



Hazard : Unsicherheitsgefühl



# WELCHE ORTE frequentierst du am HÄUFIGSTEN?

**Yenny, 22**



**Yuri, 18**



**Elvis, 39**



# ACTIVITY & HAZARD MAP

## STRASSENINTERVIEWS



WO fühlst du dich UNSICHER?



## HAZARD MAPS

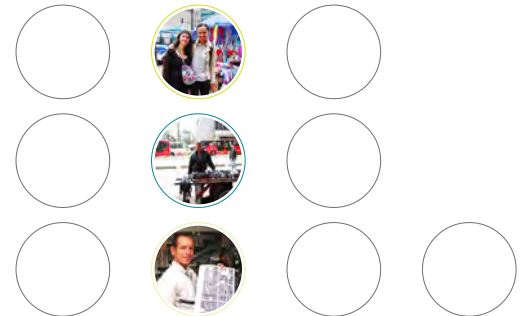
Begutachtet man die einzelnen Hazard Maps, fällt auf, dass die Befragten Unsicherheit sehr unterschiedlich verorten. Das Zentrum wird prinzipiell als unsicher wahrgenommen, wobei von der Séptima Richtung Westen ein stetiges Ansteigen zu bemerken ist. Dies nimmt bei der Décima kurz abrupt zu, um dann erst ab der nächsten Hauptstraße Caracas wieder stärker zu werden. Nach Norden verringert sich der Grad der Unsicherheit. Generell ist zu vermerken, dass die Personen, deren Arbeits- und Lebensmittelpunkt im Zentrum ist, gefährliche und ungefährliche Orte genauer verorten.



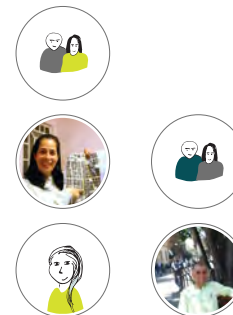
Hazard Map - aller Straßeninterviews

So werden in den Straßeninterviews Kreuzungen von Hauptstraßen generell als gefährlich eingestuft. Ursache dafür ist die erhöhte Wahrscheinlichkeit, Opfer von Dieben, Trickdieben oder gar Raub zu werden. Sie sind ein beliebter Punkt, der gute Übersicht und unterschiedliche Fluchrichtungen bietet.

Die Nutzer der Décima empfinden weiters die Jiménez Richtung Caracas als gefährlich und den Décima-Abschnitt zwischen Jiménez und Calle 19, während in den Allgemeininterviews eher letztere Straße als gefährlicher eingestuft wird. Beiden Gruppen gemein ist, dass der Park Tercer Milenio unbeliebt ist und größtenteils wegen der Unsicherheit und Abgeschlossenheit gemieden wird.



Hazard Map - aller allgemeinen Interviews



# ACTIVITY & HAZARD MAP

## ÜBERLAGERUNG DER INTERVIEW MAPS

### ACTIVITY MAPS

Bei den Activity Maps zeigt sich ein sehr ähnliches Muster hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Raumes beider Gruppen. Mit dem Unterschied, dass bei der allgemeinen Befragung die Séptima stärker bevorzugt wird und bei der Straßenbefragung durchaus auch die Décima von der Jiménez Richtung Süden Nutzung findet. Dies mag an der generellen Zurückhaltung der Bogotaner vor der Benutzung des Parks Tercer Milenio liegen,

andererseits an der erhöhten Konzentration von Straßenverkäufern und Menschenmengen südlich der Jiménez bis zur Calle 10. Von dort aus weiter südwärts, nach den Einkaufspassagen Rivas und Colón, vermindert sich das kommerzielle Angebot. Die teils fragwürdige Herkunft der Produkte in diesem, von Secondhandwaren dominierten, Teil fällt - zusätzlich zu den beobachtenden Blicken auf der Straße - auf, denen man dort ausgesetzt ist.

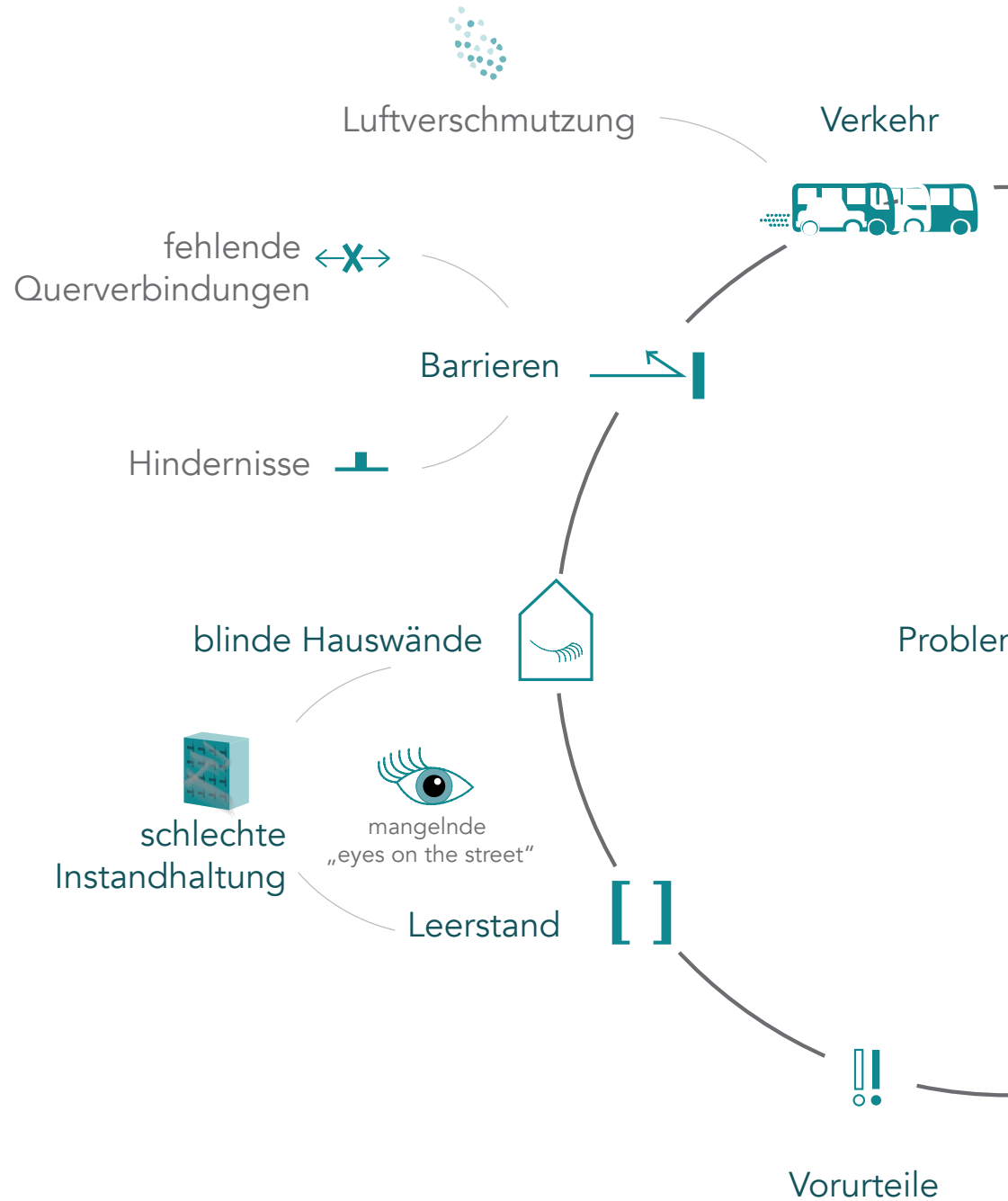


Activity Map - aller Straßeninterviews



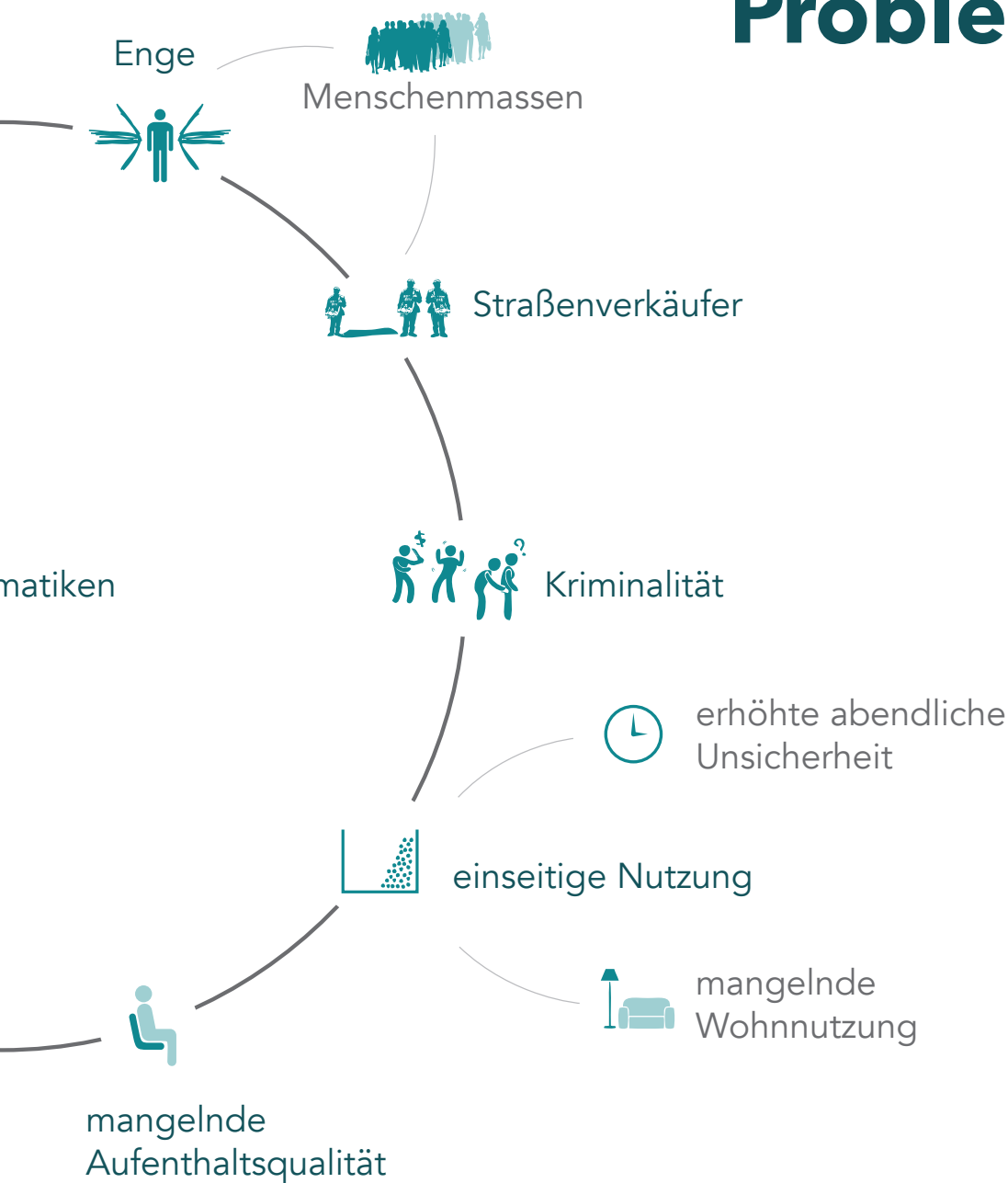
Activity Map - aller allgemeinen Interviews

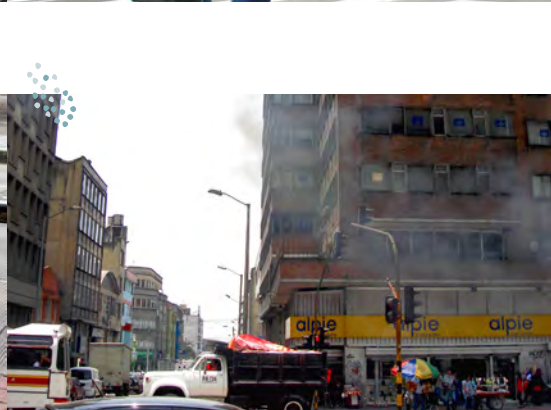
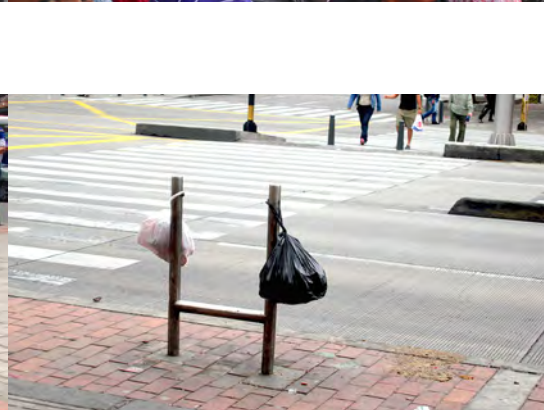
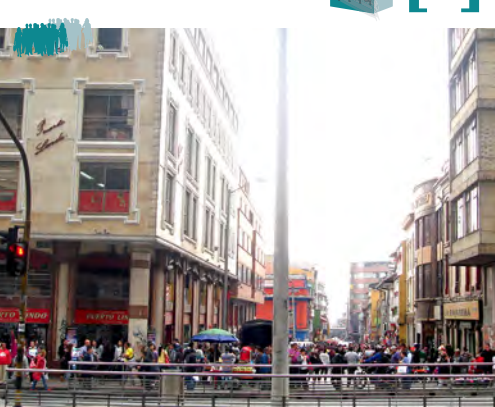


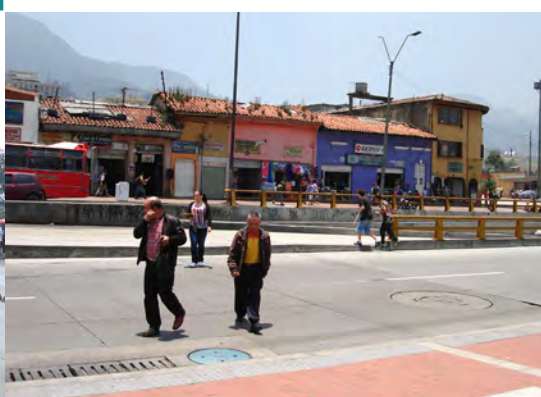




# Problematiken







Zebrastreifen? K10 #C23 [Google Streetview]

Zebrastreifen? K10 #C2 [Google Streetview]





Straße verbindet

- Städtebauliches Projekt - Calle 9 - Calle 26
- Detailgebiet Calle 9 - Av. Jiménez

Dies soll in der Décima wieder möglich sein:

„(..) das Schlendern, Träumen, das Beobachten  
des Spektakels auf der Straße; nicht das Gefühl  
haben, IN der Straße zu sein, sondern die Straße  
SELBST zu sein.“

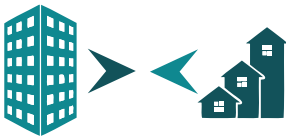
François Ascher // „La rue est à nous....tous!“ (2007: 20, Übers., Hervorhebung d. Verf.)

# 04 Straße verbindet

DER STÄDTEBAULICHE ENTWURF

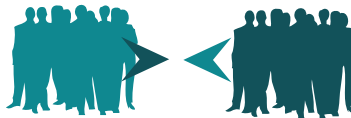


### Urbanistische Integration



- Nord- Süd verbinden
- Brüche überwinden
- Sichtbeziehungen

### Soziale Inklusion



- Alter
- Estrato
- Gender

### Aufwertung öffentlicher Raum



- Aufenthaltsqualität schaffen
- Wegalternativen schaffen
- Sicherheitsgefühl steigern

# Wege in die Zukunft

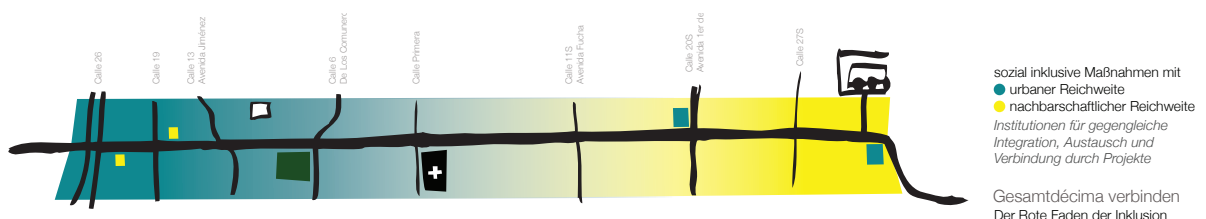
## ZIELFORMULIERUNGEN & MASSNAHMEN FÜR DEN STÄDTEBAULICHEN ENTWURF

Die wiederaufgestandene, attraktivere Décima wird einerseits den Süden der Stadt ins Zentrum holen und gleichzeitig den Norden über dieses mit Südbogotá verbinden. Mittels kreativer Gestaltung und innovativer Projekte wird Bogotá eine Hauptschlagader erhalten, an der Inklusion und Miteinander wachsen können.

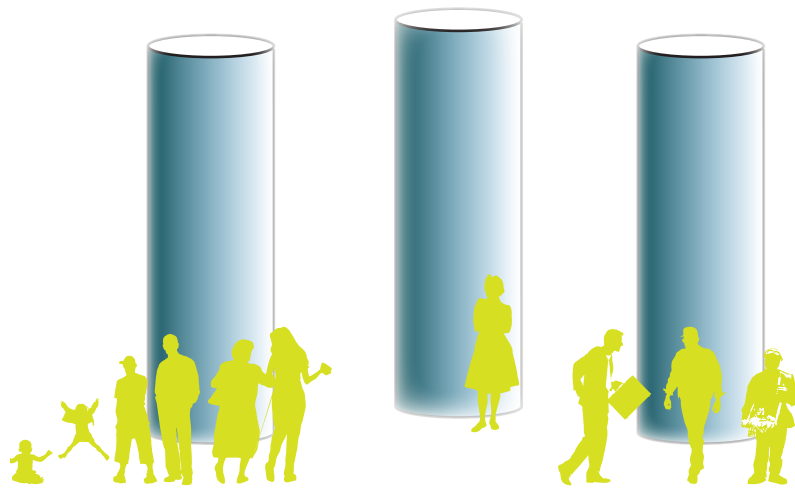
Die Décima wird der „Rote Faden der Inklusion“ sein, des Miteinanders statt des Gegeneinanders, der aus vernetzten, die Menschen verbindenden Einrichtungen und sich ergänzenden Angebot besteht, wo man sich auch selbst engagieren kann, mit diversen Zweigstellen auf der gesamten Länge der Straße (Séptima - C28 - C27S). Neue Freiräume brechen die Straße von Nord bis Süd auf, in welchen sich (temporäre) Versammlungshäuschen von Workshop-, Jugend- und Theatergruppen befinden, die sich innerhalb dieses Netzwerkes – sozusagen einer stadtinternen Union – austauschen können.

Um den im vorigen Kapitel beschriebenen Problematiken zu begegnen, wurde eine Strategie mit den drei Hauptzielen soziale Inklusion, urbanistische Integration und Aufwertung des öffentlichen Raumes formuliert. Diese sind untrennbar miteinander verflochten und können nur gemeinsam zum Erfolg führen, denn eine physisch geteilte Stadt ist allzu leicht auch emotional-mental getrennt und sozial segregiert. Um soziale Inklusion zu erreichen, bedarf es also einer integralen Bearbeitung des Gebietes. Dabei wird in harte und weiche Maßnahmen unterschieden. Erstere betreffen Städtebau und öffentlichen Raum, zweitere ein ergänzendes soziales Programm.

Bezweckt wird, dieses Gebiet so zu beplanen, dass potente Faktoren der Anziehung und Induktion weitere Prozesse des Stadumbaues fördern. Es ist das Gedankenexperiment einer Straße der Inklusion, welches man auf den ganzen Stadtteil und dann die gesamte Stadt ausdehnen könnte.



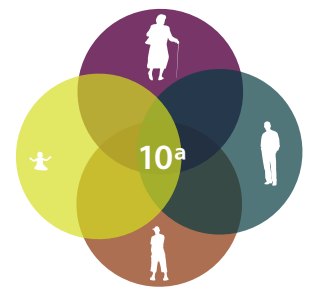
Der „Rote Faden der Inklusion“: soziale Inklusion von Nord bis Süd



verbindet Menschen



verbindet Klassen



verbindet Generationen





## HAUPTZIEL 1: SOZIALE INKLUSION

Oberstes Ziel ist, die Menschen über Einkommensschichten und auch über Generationen hinweg zu verbinden. Denn Menschen sollen, müssen wieder mehr miteinander kommunizieren. Wir können noch viel voneinander lernen, und so gilt es, dafür ein bereicherndes Umfeld zu schaffen.

Für dieses Projekt wurden 3 Säulen der sozialen Inklusion definiert: „Verbindung von Generationen“, „Frau als Anführerin der Gesellschaft“ und „Verbindung von Klassen“.

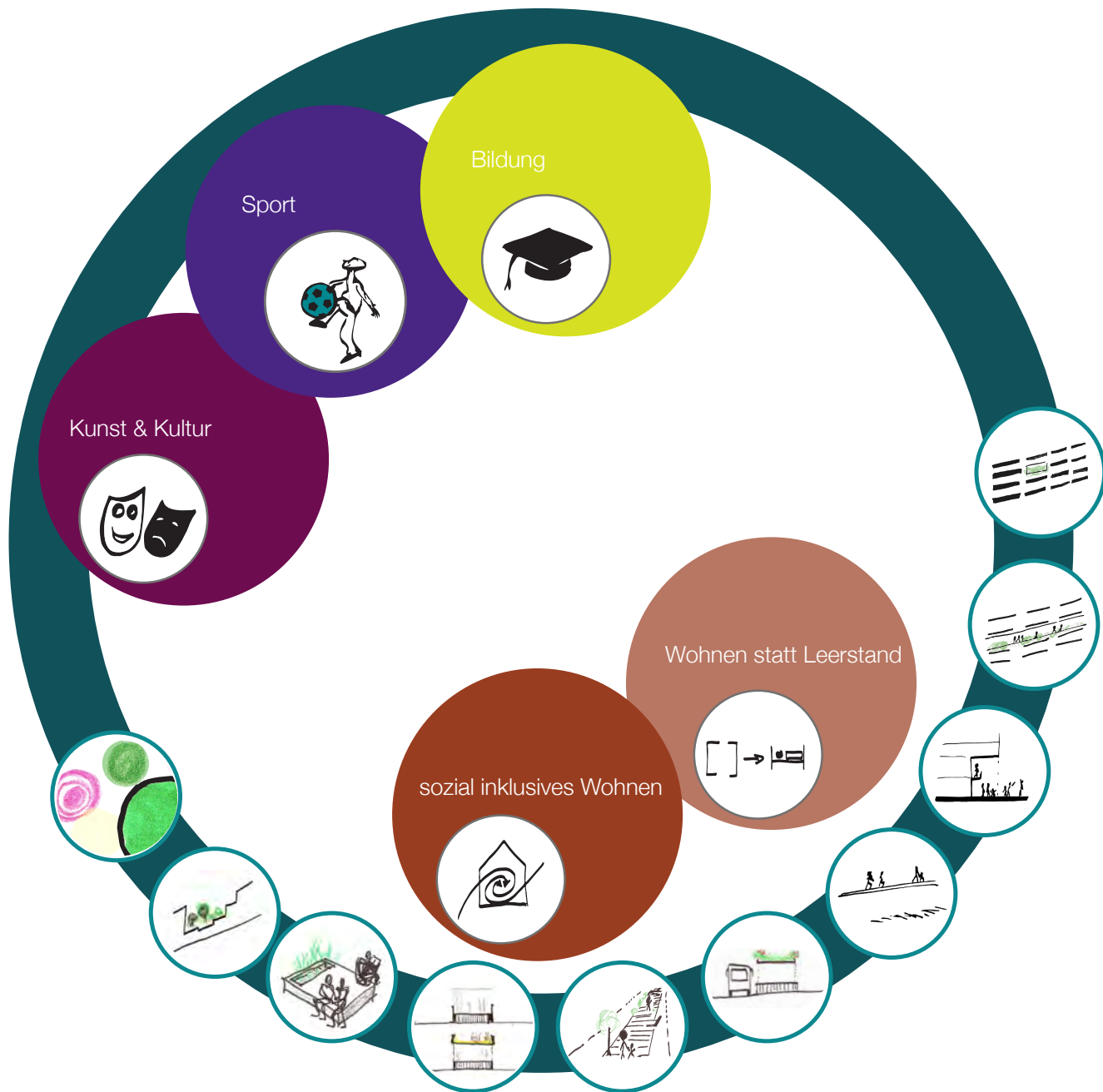
Um soziale Inklusion voranzutreiben, ist dem benachteiligteren Teil der Bevölkerung der Vorrang zu geben, dabei die bessergestellten Schichten dezent einzuladen und ihnen das Positive der Décima zu vermitteln. Die diversen Nutzerinteressen und -bedürfnisse sind zu berücksichtigen, um möglichst keine Verdrängungsmechanismen in Gang zu setzen. Im Gegenteil gilt es, für die ärmeren Gruppen das Gebiet nicht nur attraktiver zu machen, sondern es in erster Linie mit Funktionen zu versehen, die neue Chancen für sie eröffnen und ihnen so ein Aufwärtstreben ermöglichen. Durch Funktionen und Nutzungen für sämtliche Akteure sowie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit aller Plätze und Gebäude für alle, wird die Carrera Décima inklusiv. Barrieren werden aufgehoben, stigmatisierter und abgenutzter Raum wieder zugänglich und einladend gemacht. Manche sozialen Grenzen sind auf Berührungssängste auf einer rein mentalen Ebene zurückzuführen und zum Teil nicht der Realität entsprechend (subjektive vs. objektive Sicherheitswahrnehmung).

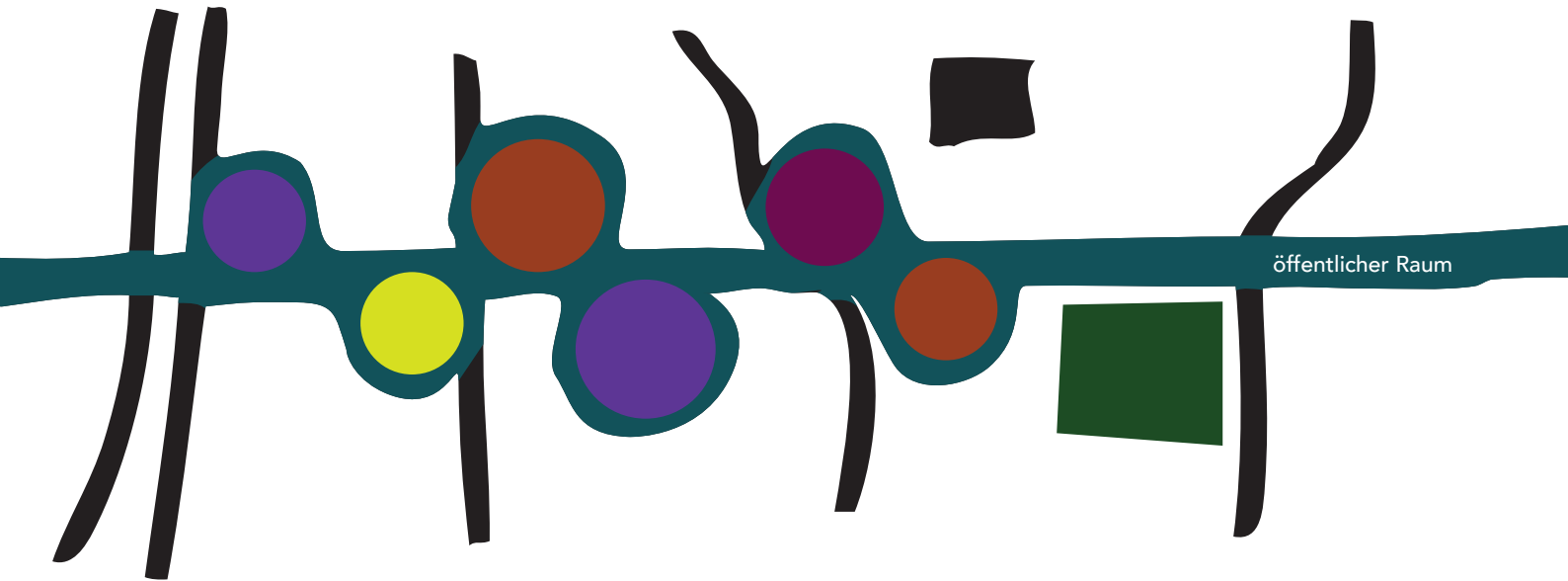
Ziel ist es also, die objektiven Gründe für Unsicherheitsgefühle zu nehmen, damit die subjektiven sich mit der Zeit relativieren. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Décima unterstützt diesen Prozess, verbessert gleichzeitig das Arbeitsumfeld für jene Menschen, die dort arbeiten und macht sie für Dritte attraktiver, was wiederum zur sozialen Inklusion beiträgt.

Die erste Säule möchte Menschen quer durch alle Altersgruppen verbinden. Ältere Leute können auf den reichen Erfahrungsschatz ihres Lebens zurückblicken, von dem Jüngere noch viel lernen könnten. Eltern sind durch ihren Beruf oft sehr eingenommen und wären für Unterstützung bei der Kinderbetreuung sehr dankbar. Für viele Kinder und Jugendliche eröffnet die Möglichkeit mehrerer Ansprechpersonen neue Perspektiven und hilft so, leichter erwachsen zu werden. Die verschiedensten Gruppen könnten sich im Alltag, je nach ihrer Verfügbarkeit, ihren Stärken und Bedürfnissen, unterstützen und nach gelungener Synergie gemeinsam die Freizeit verbringen.

Abgesehen von der allgemeinen Tendenz und Notwendigkeit der Gleichstellung der Frau, dient die zweite Säule sozialer Inklusion vor allem dazu, die Frau in ihrer Rolle als stärkster Einflussparameter auf zukünftige Generationen zu fördern. Wie Recherchen ergeben haben, stehen der Grad der Bildung von Müttern, ihre beruflichen Möglichkeiten und ihr Wissen über Gesundheitsvorsorge in signifikanter Wechselwirkung mit der ihrer Kinder und damit der gesamten nächsten Generation, welche wiederum eine bessere Ausbildung und größere Chancen haben (s. Kap. Soziale Inklusion). Wenn irgendwann alle die gleichen Chancen haben, haben wir eine gerechtere Gesellschaft.

Hierzu werden spezielle Projekte vorgeschlagen, wie der Synergiewohnbau „SeniorIn, Mutter, Kind“ oder spezielle Förderung in Ausbildungsstätten, mit Integration von Kinderbetreuungseinrichtungen und einfacher medizinischer Versorgung in die neuen Nutzungsbelegungen der Gebäude. Dies ermöglicht insbesondere jungen Müttern, Zugang zu beruflicher Ausbildung zu bekommen oder einer regelmäßigen Beschäftigung nachzugehen, ihre Abhängigkeit zu reduzieren und so ihre Selbständigkeit zu fördern.



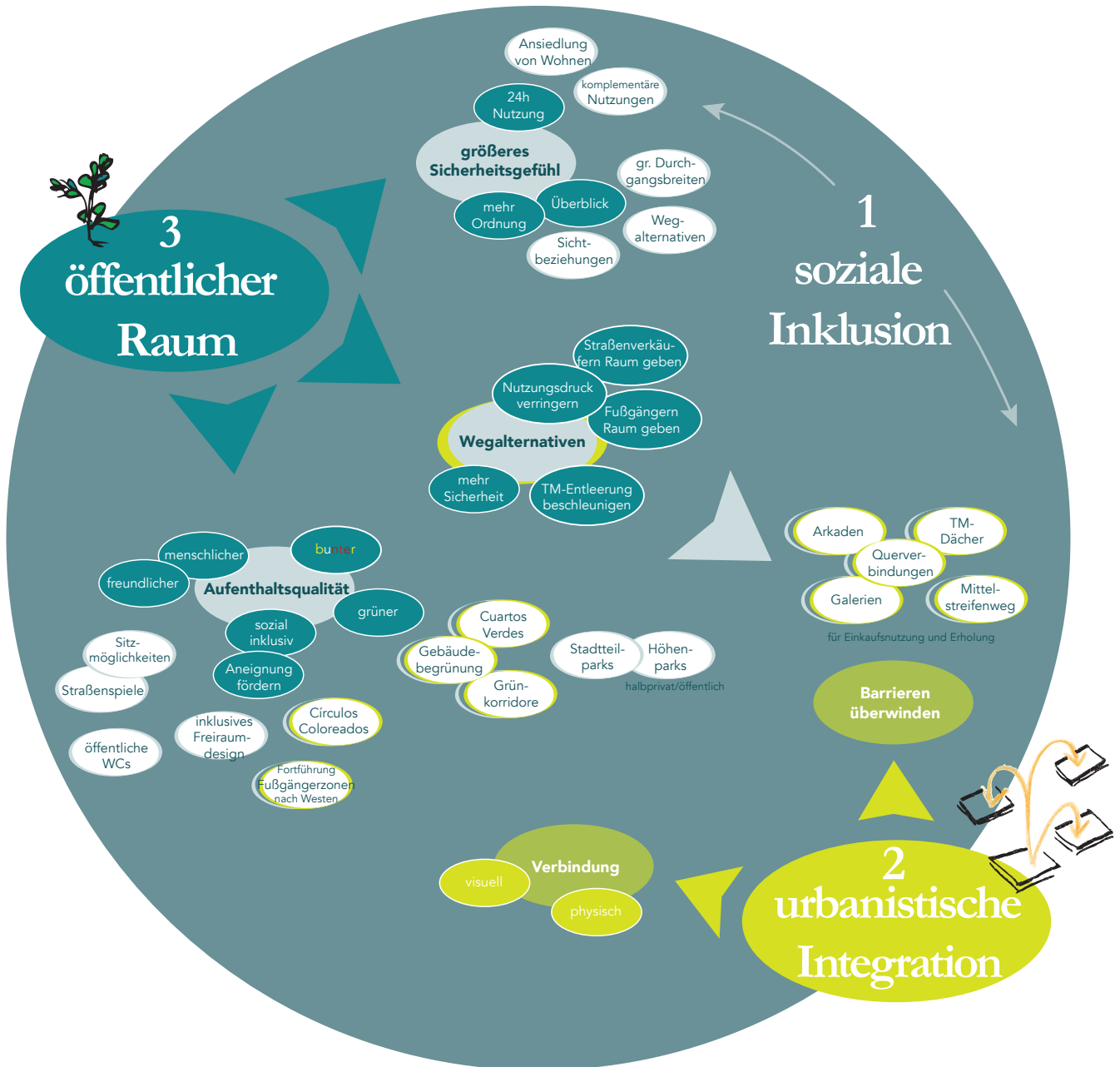


## Konzept: öffentlicher Raum als Träger sozialer Inklusion

### ◀ KUNST, KULTUR, SPORT UND BILDUNG ALS KEIMZELLE EINER EGALITÄREN GESELLSCHAFT

Um nun alle drei Schwerpunkte der sozialen Inklusion integral voranzubringen, ist das Projekt „Straße verbindet“ in ein Grundgerüst eingebettet. Träger der Strategie ist der öffentliche Raum. Er vernetzt die neuen inklusiven Funktionen, erzeugt Synergien und schafft Orte der Begegnung. Maßnahmen werden durch vielfältige Projekte in den Bereichen Beruf, Freizeit und Wohnen

gesetzt. Hauptaugenmerk liegt hierbei auf Kunst, lokaler Kultur, Sport und Bildung. Dadurch sollen Kommunikation und Gemeinschaftsgeist gefördert, die Selbständigkeit der Bewohner angeregt, neue Möglichkeiten eröffnet und generell bessere soziale Inklusion erreicht werden.



Ziele und Maßnahmen für den öffentlichen Raum | die urbanistische Integration

# HAUPTZIEL 2: URBANISTISCHE INTEGRATION

## HAUPTZIEL 3: AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

### URBANISTISCHE INTEGRATION

behandelt die Grundprobleme Durchtrennung des öffentlichen Raumes sowie physisch-organisatorische Zerteilung der Stadt. Größte Barrierewirkung im Projektgebiet hat die Décima selbst, durch ihre Transmilenio-Trasse und -stationen, den motorisierten Verkehr, die dadurch erschwerte Querung und den teilweise überhohen Randsteinen. Zusätzlich gibt es starke städtebauliche Zäsuren, wie die Calle 26. Ziel ist also, Permeabilität zu erzeugen und die Stadt entlang der Carrera Décima wieder zu verweben; sowohl die beiden Straßenseiten (Ost-West), als auch das Zentrum mit Süden und Norden. Gleichzeitig steht der Erhalt des natürlichen Habitus der Décima mit ihrer Diversität in Gebäudehöhen und dem städtebaulichen Sockel im Vordergrund. Ziele:

- ▶ Barrieren überwinden
- ▶ Visuell und physisch verbinden sowie Vernetzung der Ebenen

### AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

In der Décima gibt es eine hohe Fußgängerdichte, viele Straßenverkäufer, wenig Platz, viel Verkehr und kaum eine Verweilmöglichkeit. Diese Enge stellt einen hohen Anreiz für Kriminalität dar und fördert Unsicherheitsgefühl. Daraus ergeben sich die generellen Ziele, nämlich mehr Sicherheit, und mehr Platz (Wegalternativen) zu schaffen, die Aufenthaltsqualität, den Erholungswert sowie die Attraktivität des Angebots zu steigern. Für größere Sicherheit ist es unabdingbar, die Aktivität in den Abendstunden und an Sonntagen zu vermehren. Das bedeutet, Nutzungen anzusiedeln, die auch abends und wochenends aktiv sind. In erster Linie mehr Wohnnutzung, aber auch Gastronomie und diverse Abendveranstaltungen sorgen für mehr Bewohner und Passanten und damit mehr Leute in der Straße.

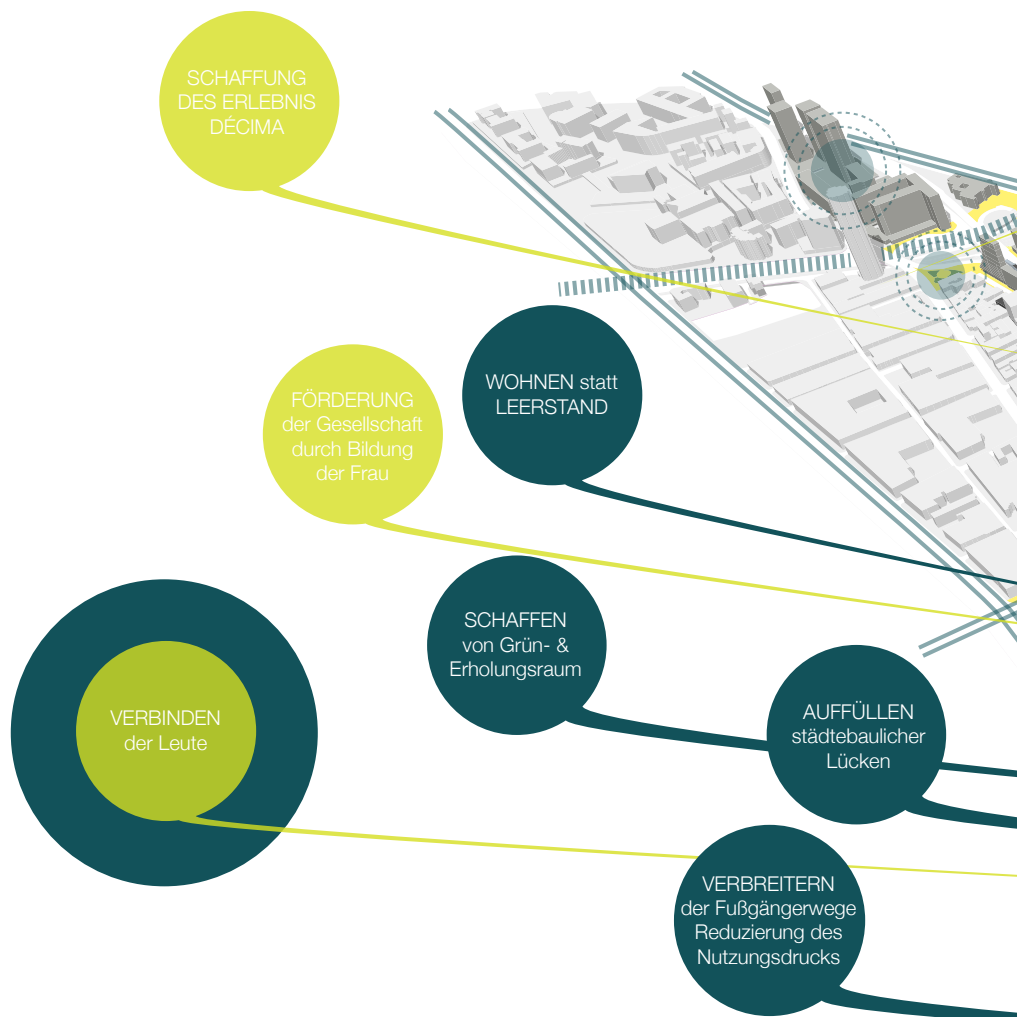
Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, wird urbanes Mobiliar installiert und mehr Natur und Farbe eingebracht, um die Welt

Maßnahmen:

- ▶ Fußgängerzonen nach Westen weiterführen
- ▶ Einheitliches Design: Bodenkonzept, Begrünung der Fassaden
- ▶ Formulierung der Intersektion mit Calle 26 als „Tor zur Stadt“, durch attraktive Aquaponik-Begrünung der Brücke.
- ▶ Als Teil des Subprojekts „Wegalternativen“:
  - ▶ Offiziell straßenmittige Längsquerung der Kreuzungen ermöglichen
  - ▶ Begehbare Mittelstreifen und flexible Querung (ähnlich Berner Modell)

bunter und fröhlicher zu gestalten. Ausdehnung des öffentlichen Raumes auf die Dächer, sogenannte Hochparks, sorgt für mehr qualitative Erholungsorte. Durch ein partizipatives Bodenbemaalungskonzept werden die Aneignung und Akzeptanz der Straße gefördert. Auch die Straßenverkäufer gehören zu Bogotá und zum Funktionieren der kolumbianischen Wirtschaft und sind deswegen integraler Bestandteil von „Straße verbindet“.

Wichtige fördernde Eigenschaften für soziale Inklusion:  
Generationen: Adäquates, attraktives Angebot für alle Altersstufen.  
Frauen und Mütter: Übersichtlichkeit, Sicherheit, Kinderspielangebot, Möglichkeit der Kinderbeaufsichtigung.  
Schichten: Zugänglichkeit, Angebot, Attraktivität, Einkommensmöglichkeiten, vielfältige Sport-, Beschäftigungs- und Ausbildungsangebote mit Vernetzungs- und Interaktionsmöglichkeit.



SCHAFFUNG  
DES ERLEBNIS  
DÉCIMA

FÖRDERUNG  
der Gesellschaft  
durch Bildung  
der Frau

WOHNEN statt  
LEERSTAND

VERBINDEN  
der Leute

SCHAFFEN  
von Grün- &  
Erholungsraum

AUFFÜLLEN  
städtebaulicher  
Lücken

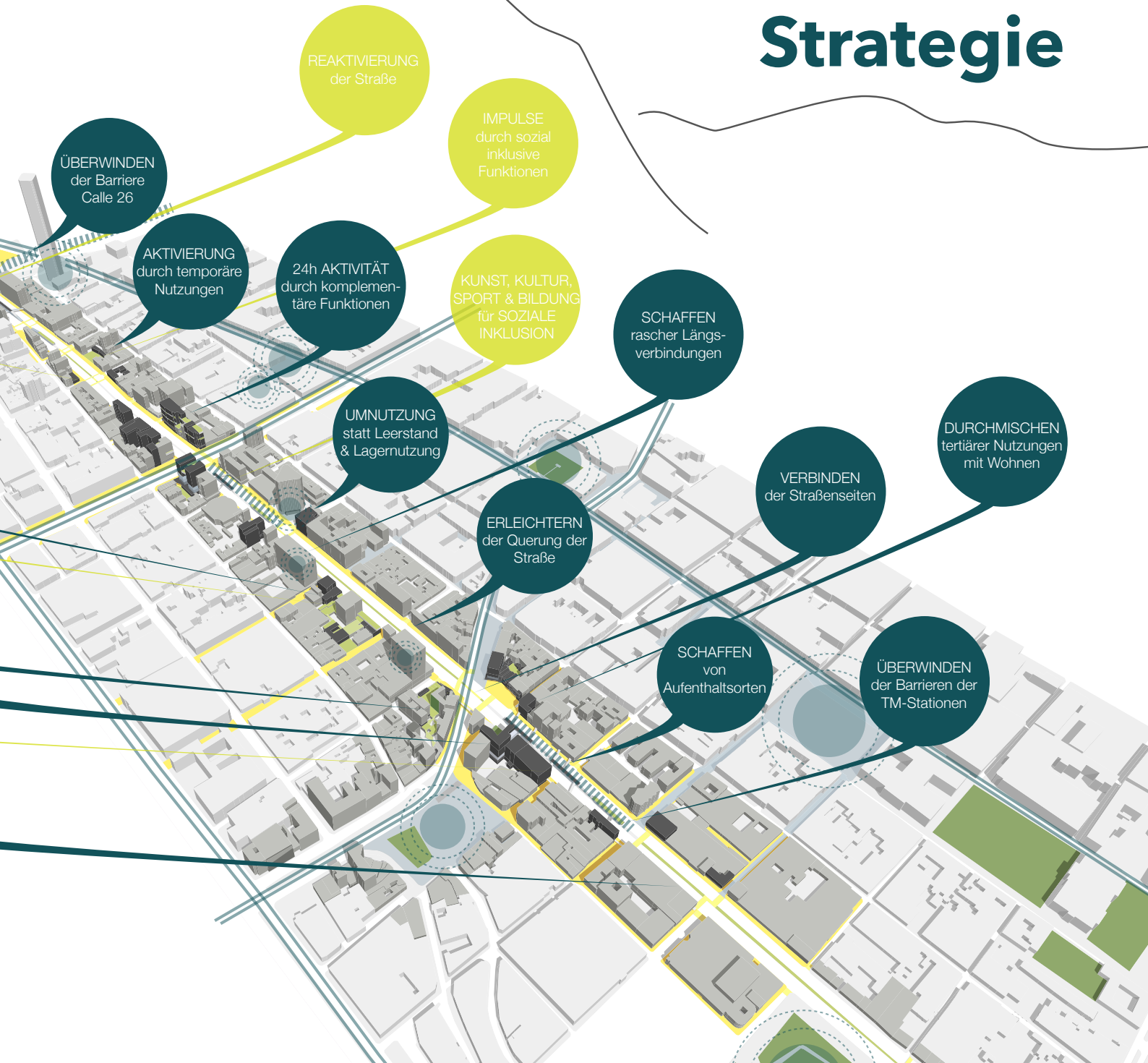
VERBREITERN  
der Fußgängerwege  
Reduzierung des  
Nutzungsdrucks

==== Korridore

||||| zu überwindende Barriere

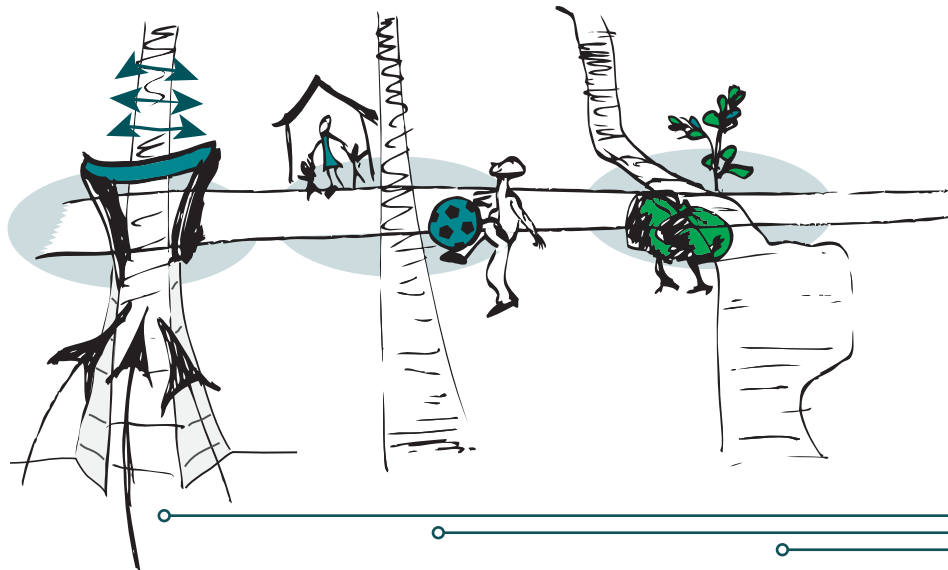
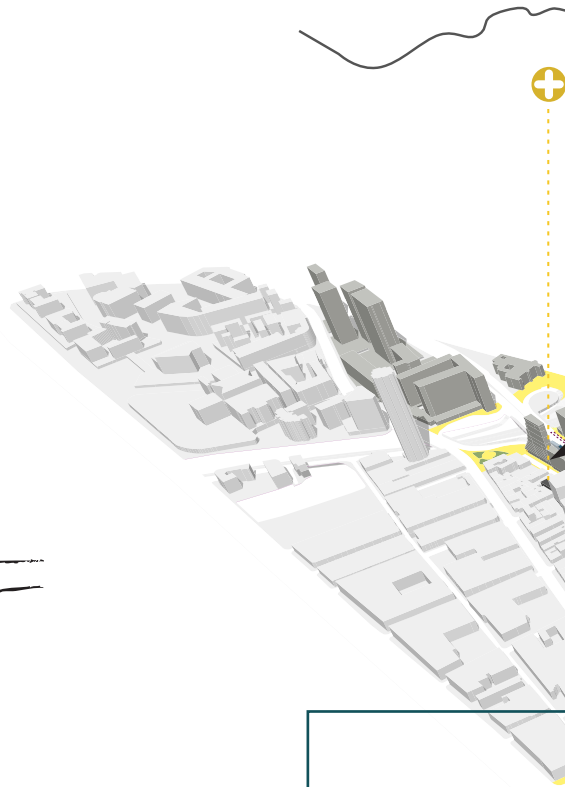
⊙ besondere Orte

# Strategie





## STRATEGISCHE KNOTENPUNKTE



Calle 26  
**Puerta Ciudad**  
 Verbindung Nord-Süd

Calle 19  
**Knoten Ausbildung & Sport**

Avenida Jiménez  
**Kulturknoten**  
 Umwelt- & Kulturförderung

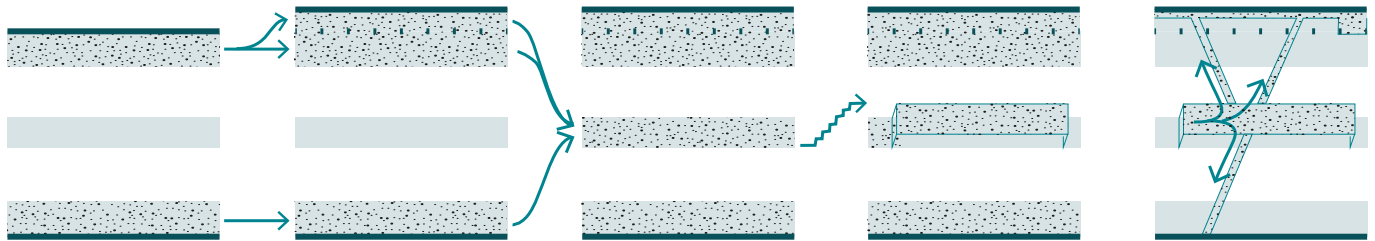
Den drei Hauptintersektionen des Projektgebiets ist jeweils ein Themenschwerpunkt zugeordnet: Puerta Ciudad - Tor zum Zentrum, Knoten Ausbildung & Sport sowie Kulturknoten.

- ↔ Barrieren überwinden
- ↔ Fußgängerzonen Ost-West verbinden
- neuer öffentlicher Grün- und Freiraum
- gewonnener Gehsteig/Arkadenraum
- ⊕ Impulsprojekte Bildung, Kultur & Sport für soziale Inklusion
- einheitliche Bodenbemalung Circulos Coloreados



# Strategie





Kein Platz - viele Leute  
Enge, Kriminallität

Erweiterung durch  
Arkaden

Mittelstreifenweg

Transmilenio-  
Dachnutzung

+ Stege + Galerie

Wegevielfalt

# Wegalternativen

Vielen Problemen der Décima kann man Herr werden, indem man für mehr Raum sorgt und damit in Konsequenz für weniger Überfüllung, Enge, Kriminalität und Nutzungsdruck.

Das Subprojekt Wegalternativen ist das Wegführen von Fußgängerströmen aus stark frequentierten Bereichen und schafft die Voraussetzungen für ein Verweilen in der Straße sowie Mehrwert und Innovation für ein neues Flair in der Décima.

Die Aktivierung der Transmilenio-Stationsdächer, gemeinsam mit den Stegen zu beiden Straßenseiten, sorgt für zusätzliche physische- und Sichtverbindungen sowie eine emotionale Verwebung der beiden Straßenseiten, selbst dort, wo Stationsboxen die Sicht blockieren. Unidirektionale Stationsauf- und -abgänge von den Dächern tragen zu einer schnelleren Entleerung der Stationen bei und sind zu Stoßzeiten, je nach Richtungsaufkommen, umpolbar. Diese neu geschaffenen Flächen auf etwa 6m Höhe bieten Platz für urbanes Mobiliar, Schattenelemente und Straßenverkäufer mit Essensständen. Eine flexible Bespielung ist möglich und so können sie abends Ort für Tanzveranstaltungen inmitten der Straße sein, mit lokalem Canelazo-Punsch von Straßenverkäufern als Erquickung angeboten.

Die neuen Querverbindungen über Straßenniveau führen zu den Galerien der neuen Arkaden, zu Gebäuden und Hochparks.

Sie stellen eine Multiplikation des öffentlichen Raumes durch Vernetzung der Ebenen dar: Höhenparks, Stege, Galerien und Grünkorridore als Public Living Room.

Der Mittelstreifenweg ist eine neue, alternative Längerschließung und besteht aus den adaptierten Mittelstreifen, die nun begehbar gestaltet sind und, sofern es der Verkehr erlaubt, eine flexible Querung der Straße ermöglichen, ähnlich dem Berner Modell. Dieses Modell führte erstmals begehbbare Mittelstreifen in 30er-Zonen ein sowie die Erlaubnis, die Straße überall zu queren, was eine erleichterte Querung und Verbindung der Straßenseiten bedeutet. Dies wird bei der Décima durch niedrigere Gehsteigkanten beziehungsweise Stufen bei hohem Niveauunterschied gefördert, fordert aber gleichzeitig zu einer selbstverantwortlichen Nutzung auf. Bei den breiteren Mittelstreifen ergänzen Damespieltische, Open Air Fitness, Sitzelemente und Tisch-Bank-Kombinationen das Angebot.

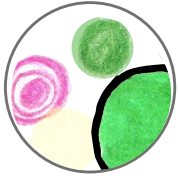
Gekoppelt wird dies mit der offiziellen Zulassung der straßenmittigen Längsquerung der Kreuzungen bei Grünphasen, parallel zu den existierenden Zebrastreifen, da in Kolumbien ein Abbiegen der Autos auf Intersektionen von Hauptstraßen ohnehin untersagt ist und diese Zone daher nicht benützt wird.



Fußbodengestaltung von "Straße verbindet"



Bemalen des Plaza Activa, Valdivia, Chile

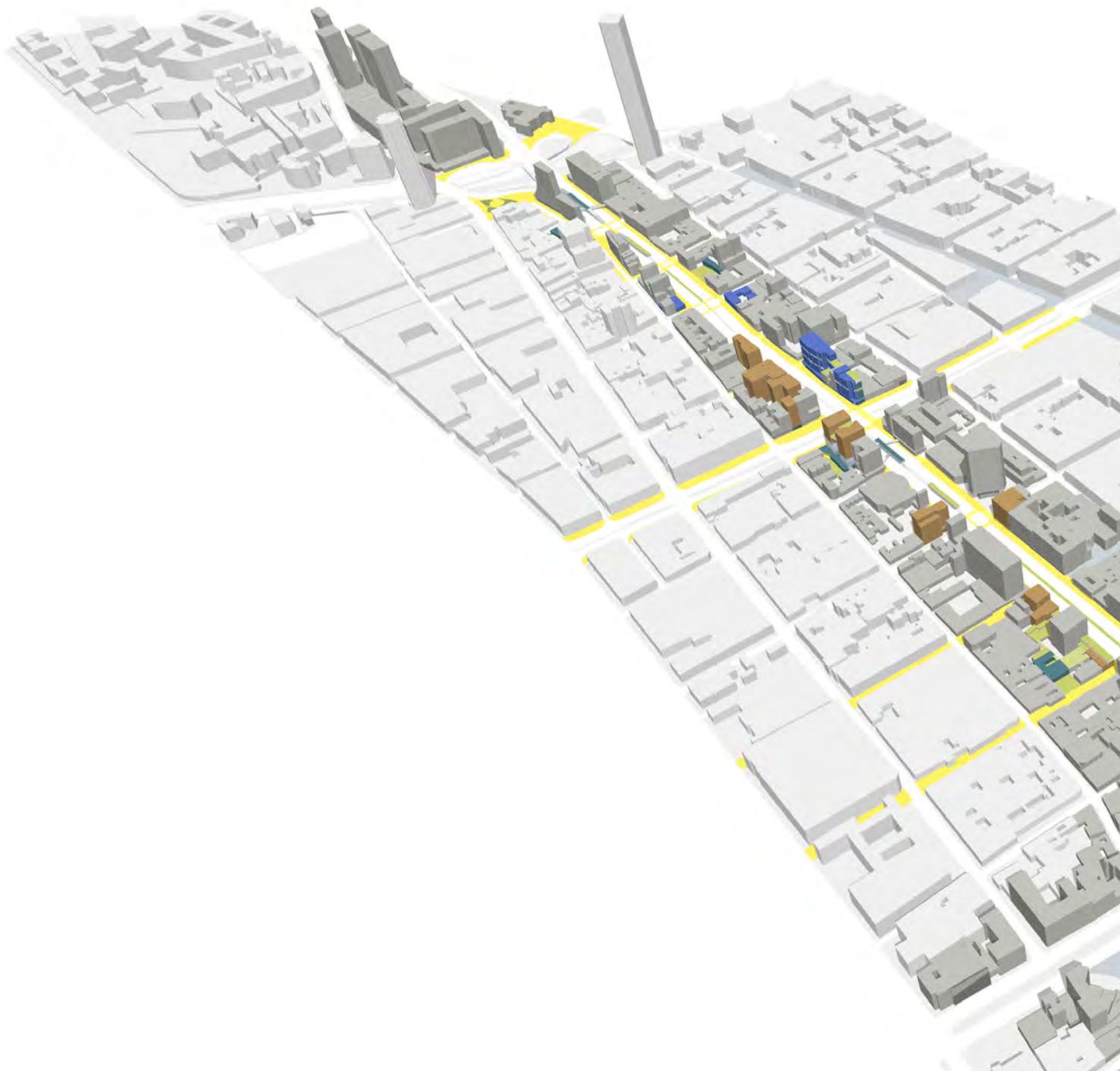


# Círculos Coloreados

## ANEIGNUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES



Dieses partizipative Projekt dient dazu, die Appropriation der Carrera Décima zu erhöhen, sie gleichzeitig bunter zu machen und mit einem Alleinstellungsmerkmal zu versehen. Im Rahmen von mehreren Projektwochen mit dem Titel „Semana de Círculos Coloreados“, Woche der bunten Farbkreise, werden die Leute dazu animiert, die Dinge selbst in die Hand zu nehmen, um IHRE Straße zu verschönern. Jeder ist dazu aufgerufen, sich auf dem Gehsteig und auf abgesteckten Fußgängerquerungen mit einem bunten Kreis zu verewigen, Farben gesponsert von anliegenden Geschäften und der Stadt. Es malen Geschäftsleute, Schüler, Straßenverkäufer, Büroangestellte, Arbeiter, Obdachlose, Studenten, Senioren, Kinder, BOGOTANER. „Das ist MEINE Straße.“ Naheliegende Schulen können spezielle Aktionstage abhalten, Schulen aus dem Norden, Westen und Süden Bogotás durch Schulexkursionen das Zentrum zu „ihrem“ machen. Ein unkonventionelles Bottom-Up Corporate Design für die Décima.

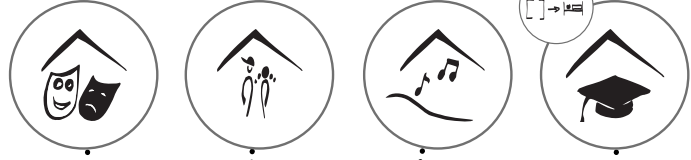


# Das städtebauliche Projekt



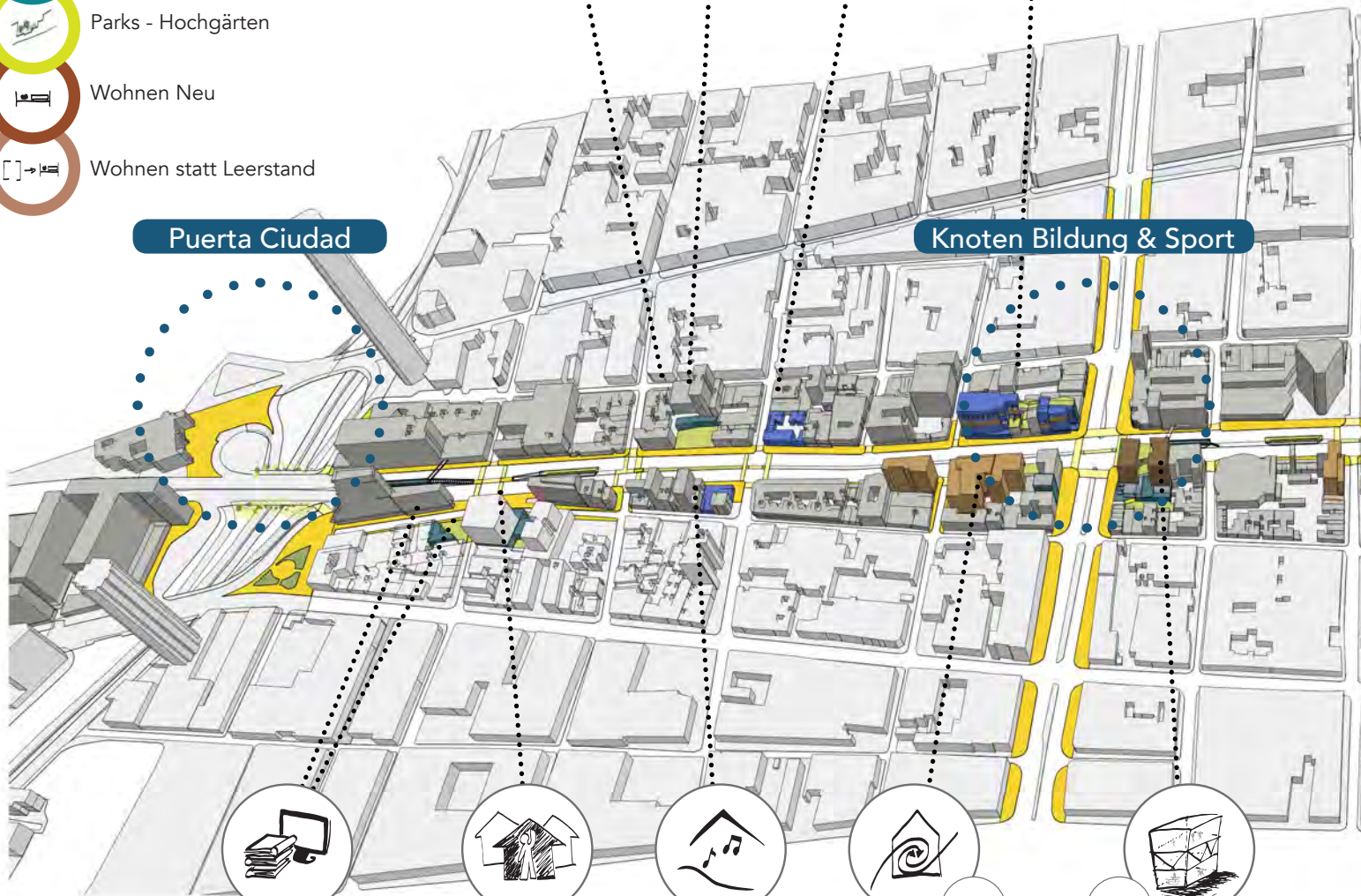
-  Círculos Coloreados  
Bodengestaltung  
verbindet
-  Umnutzung  
Sport - Kultur - Bildung
-  Neubau  
Sport - Kultur - Bildung
-  Parks - Hochgärten
-  Wohnen Neu
-  Wohnen statt Leerstand

Haus  
des Theaters      Haus  
der Jugend      Musikschule      Centro  
Educativo



**Puerta Ciudad**

**Knoten Bildung & Sport**



Soziothek Décima

Nachbarschafts-  
zentrum

Musikschule

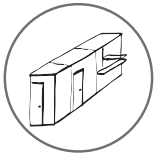
Wohnbau  
der Synergien  
„SeniorIn, Mutter, Kind“

Vertikales  
Sportzentrum

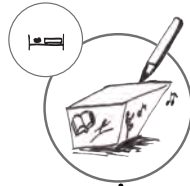
We  
de



Serviceboxen

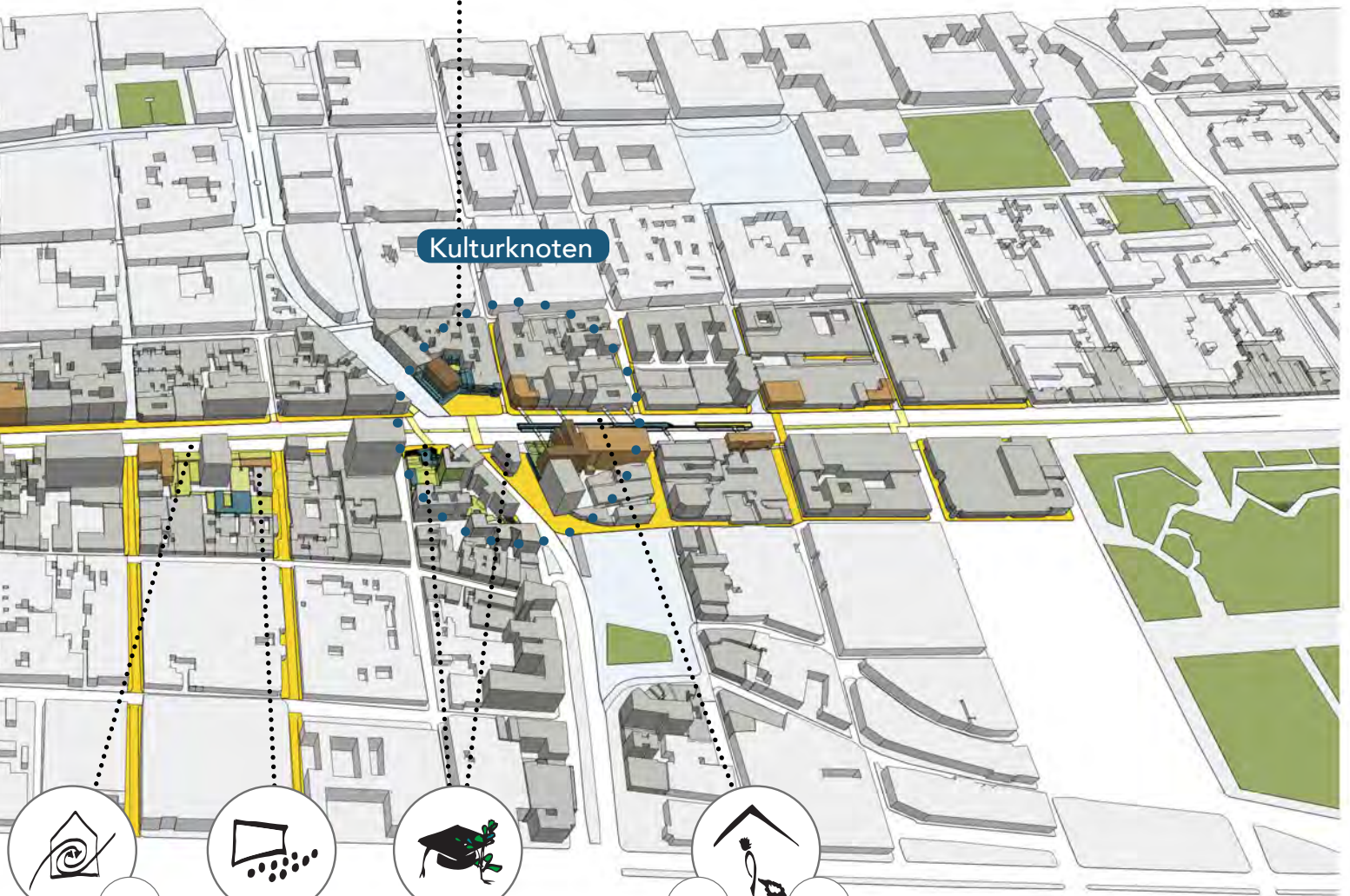


Kultur.Werk.Stadt



# STRATEGISCHE TOOLS: GEBÄUDE (UND ÖFFENTLICHER RAUM)

NEUE SOZIAL INKLUSIVE FUNKTIONEN



Kulturknoten

ohnbau  
r Synergien

Cine del Centro

Paradies.Garten  
Edukativer Park

Obdach.Synergieheim



### Soziothek Décima

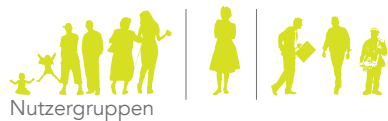
Bibliothek 2.0 : Angebot von Büchern erweitert durch interaktives Programm: Mitmach-, Lern- und Sich-selbst-einbring-Möglichkeiten. Ergänzt durch Kinderspiel- und Veranstaltungsräume. Internetarbeitsplätze, gemeinsames Erkunden von Wissen, dynamische Leseworkshops und Vorlesewettbewerbe. In Kooperation mit den anderen Institutionen der Décima und der Stadt. Integration des Bereichs zur Décima als offener Vorplatz.

### Nachbarschaftszentrum

bringt die Menschen im Barrio zusammen, fördert den Gemeinschaftssinn, Raum für Veranstaltungen, nachbarlichen Austausch, lokale und Privatfeste. Mit angrenzendem halböffentlichen Freibereich, mit grünem Vorplatz der ins Innere zieht und zu Interaktion einlädt. Weitergabe von Wissen und Erfahrungen durch die Generationen. Vernetzungsarbeit im Barrio.

### Haus des Theaters

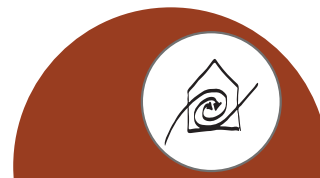
Temporäres Projekt. Fördert die Bildung von Theatergruppen jeder Altersklasse und bietet Auftritts- sowie Probemöglichkeiten für Amateur-Theatergruppen. Austausch dieser Vereinigungen. Workshops und Interaktion mit den weiteren Institutionen der Décima. Clowning, Theater der Unterdrückten, Flashmobs, die die Stadt bespielen.



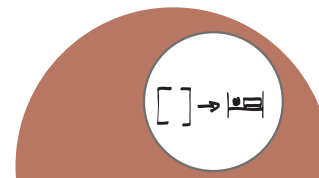
Nutzergruppen



Aktivitäten

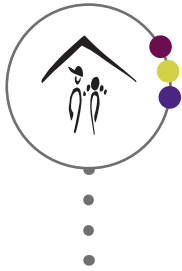


sozial inklusives Wohnen



Wohnen statt Leerstand

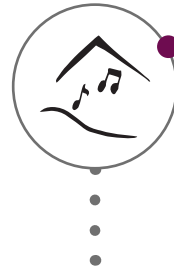
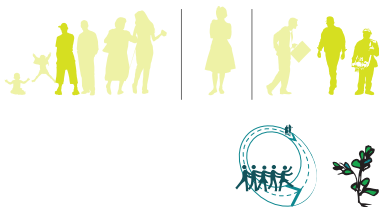
# STRATEGISCHE TOOLS: GEBÄUDE FUNKTIONEN VERBINDEN



## Haus der Jugend

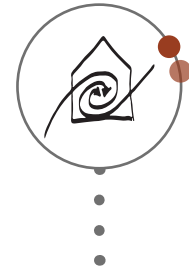
Temporäres Projekt.  
Unterstützt die lokale Jugendarbeit und bietet einen konsum- sowie wertungsfreien Rückzugsort und Treffpunkt für diese Zielgruppe. Steht in enger Zusammenarbeit mit dem Haus des Theaters, um die Selbstbestimmtheit und Selbstbewusstsein der Jugendlichen zu fördern.

Mitbestimmungsrecht,  
komplettiert durch kleinmaßstäbliche Sportmöglichkeiten wie Tischtennis und Tischfußball.



## Musikschulen

bringen Kindern Musik und Instrumente näher, um ihre Entwicklung und ihre Kreativität im Denken zu fördern. Mit Musik-Kindergarten und -betreuung. Der Musikunterricht wirkt positiv auf Körper, Geist und Seele. Er fördert Sozialverhalten, Psychomotorik und Wahrnehmungsfähigkeit. Unterstützt dabei, besser Vorfälle verarbeiten zu können (vgl. Burger 2003).



## Wohnbau der Synergien

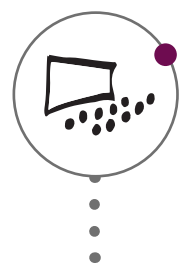
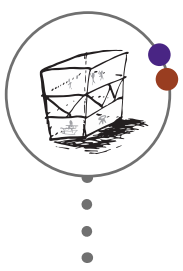
Innovatives Programm für soziale Synergien fördernden Neubau und Umnutzung. In jedem Projekt werden bestimmte Personengruppen miteinander kombiniert, von denen unterschiedlichste positive soziale Wechselwirkungen erwartet werden. Indem man ihre jeweiligen Schwächen und Stärken sich gegenseitig ergänzen lässt, eröffnen sich neue Möglichkeitsräume. Diese werden durch unterstützende Funktionen, wie Shops und Werkstätten für Wissensaustausch und Zusatzeinkommen, gestärkt. Ziel: **¡Gemeinsam statt alleine!**

 O Senioren + alleinerziehende Mütter

 O Studenten + ehemalige Obdachlose, Binnenflüchtlinge + von ihnen betreutes Hotel der anderen Art

O ... + ... = !





### Centro Educativo

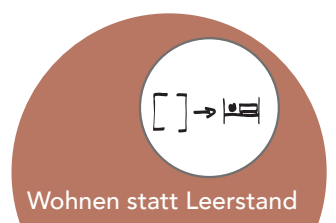
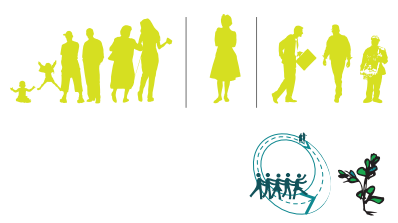
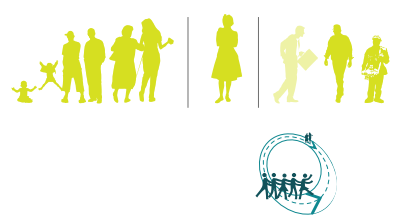
Die Gesellschaft durch Bildung zu einer mündigeren Gesellschaft machen. Integration der Räumlichkeiten des neuen inklusiven Bildungszentrums in mehrere nebeneinanderliegende Bestandsgebäude, teilweise Öffnung zur Straße mit offenen Interaktionskorridoren (Dorfstraße), Terrassen, Cuartos Verdes, Durchmischung mit Wohnen. (Offene) Kurse und Workshops zu Themen des täglichen Lebens und der Berufsbildung.

### Vertikales Sportzentrum

In Türme gestapelte gläserne Turnsäle auf einem breiten, als Hochpark dienendem, zweigeschoßigem Sockel mit kleinteilerem Sportangebot, Garderoben, Cafés, Garten und Kinderbetreuung. Steht zur flexiblen Nutzung und Bespielung offen. Kurse, Trainings und offene Sportklassen können mitgemacht oder selbst angeboten werden. Die Turnsaaltürme sind mit dynamischen Freiluftterrassen verbunden, in den Obergeschoßen mehrgeschoßige Wohnnutzung.

### Cine del Centro

Temporäres Projekt auf einem Parkplatz. In Zusammenarbeit und räumlicher Verbindung mit benachbartem Wohnbau der Synergien zur Einkommenssteigerung. Das Kino wird ein weiterer Fixpunkt in der Abendgestaltung in und um die Décima und trägt so zu einer ausgeglicheneren Nutzung der Gegend auf den ganzen Tag verteilt bei. Ergänzt das Rundumangebot Décima. Mit Möglichkeit zur späteren baulichen Verfestigung.

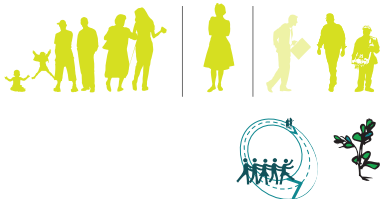


# STRATEGISCHE TOOLS: GEBÄUDE FUNKTIONEN VERBINDEN



## Paradies.Garten Paradies.Gebäude

Edukative Gärten auf den Dächern zweigeschoßiger Bestandsgebäude. Zwischen erholsamen Spazierpfaden, Gemüsebeeten, Nasch.hecken, Spiel- und Ess.platz bietet das Gartenbüro offene Kurse zum Heimgärtnern, Window-Farming und generelle Wissensvermittlung, um den Bezug von frischen, kostengünstigen Lebensmitteln in (ärmeren) Haushalten zu erleichtern. Hochbeete laden zum Urban.gardening inmitten der Stadt ein. Der Paradies.Garten soll eine Dependance unter vielen dieser Art in ganz Bogotá sein. Das Paradies.Gebäude fungiert als fließende Überleitung zum Straßenniveau der Décima und als Samenbörse und formeller Aufnahme- sowie Informationspunkt zum Garten.



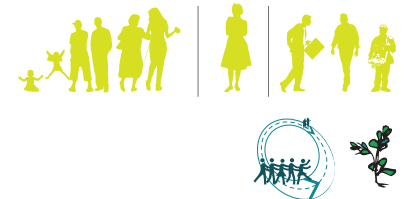
## Obdach.Synergieheim

Differenziertes Beispiel für einen Wohnbau der Synergien, für die Reintegration Obdachloser in Verbindung mit Studenten. Wohnbereich mit Gemeinschaftszonen, Sport- und Studierzimmer in L-förmigem Oberbau. Ergänzt durch medizinische Betreuung, Skills Training, kleine Bücherei. Unterkunft im Gegenzug zu Mitarbeit in darunterliegendem Hotel und Werkstätten. Der rampenartige öffentliche Sockel um einen Innenhof verwebt diese Funktionen, durch Gemeinwohlkantine, (Synergie-)Shops, Angebot von Dienstleistungen, Verweilzonen und einsehbaren Werkstätten, mit der Öffentlichkeit, wie der Hochpark auf dem Dach mit Gastronomie und Aussichtspunkten mit Verbindung zum Transmileniodachpark und dem Paradies.garten. Obdachloseraufnahmestelle im Bestandsgebäude daneben.

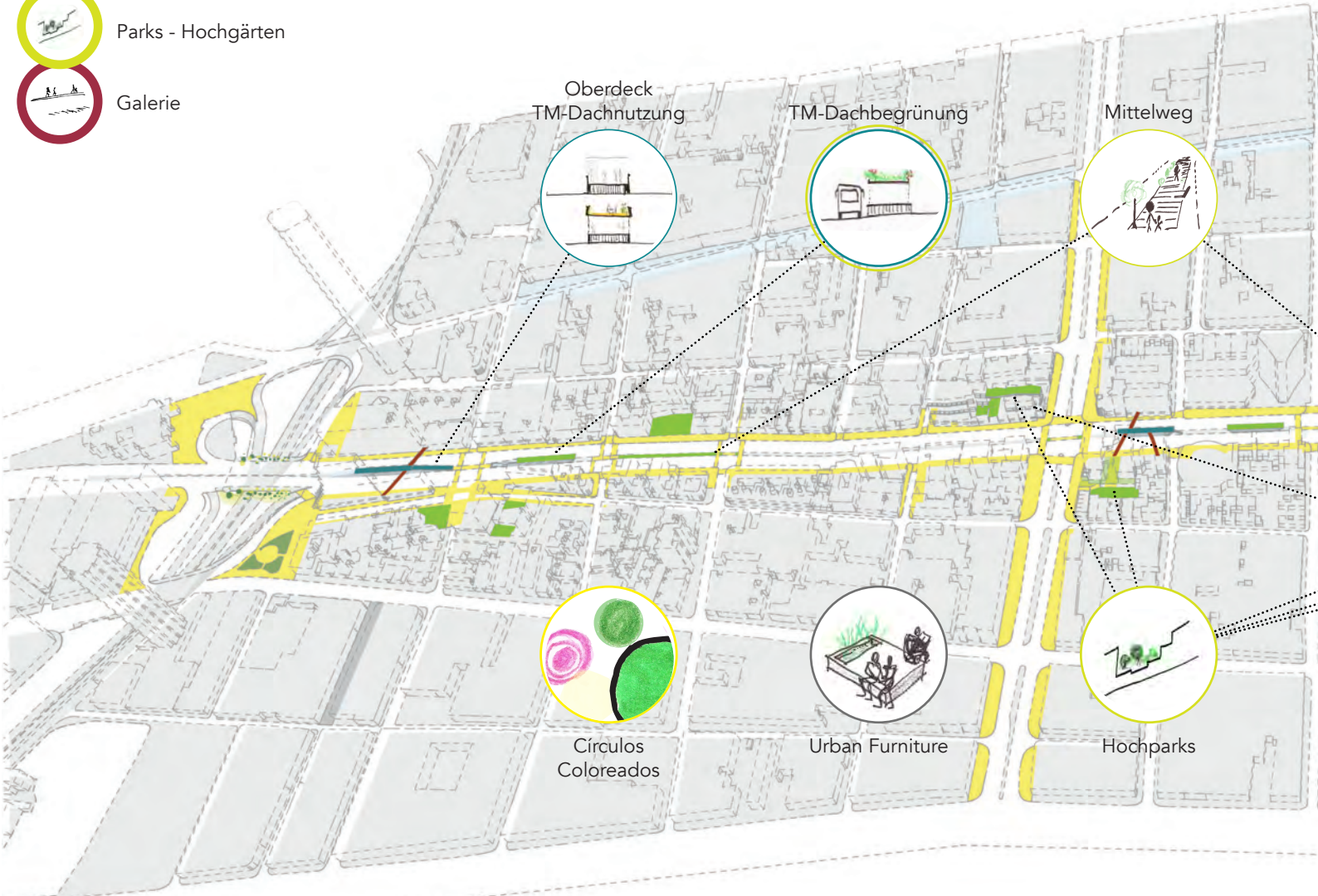


## Kultur.Werk.Stadt

Inklusion durch Steigerung des Gemeinschaftssinns und der persönlichen Selbständigkeit durch Förderung lokaler Kunst, Kultur und Musik. Diverses, freies Angebot für Leute aller Altersklassen und Herkunft: u.a. bildende und darstellende Kunst, Handwerk, Grafik und Film, Radiostudio und Presseatelier. Flexible Veranstaltungs- und Proberäume. Als „Connective Building“ ausgeführt mit vielfältigen öffentlichen Erholungs.Frei.Räumen auf mehreren Ebenen, direkt von der Straße aus erreichbar, mit zahlreichen Sichtverbindungen. Eine Freiluftarena, zu der sich das Auditorium hin öffnet, ermöglicht Open-Air-Veranstaltungen. Der vertikale Ausstellungsraum Turmgalerie verbindet die Straße mit den oberen Geschoßen des Gebäudes.



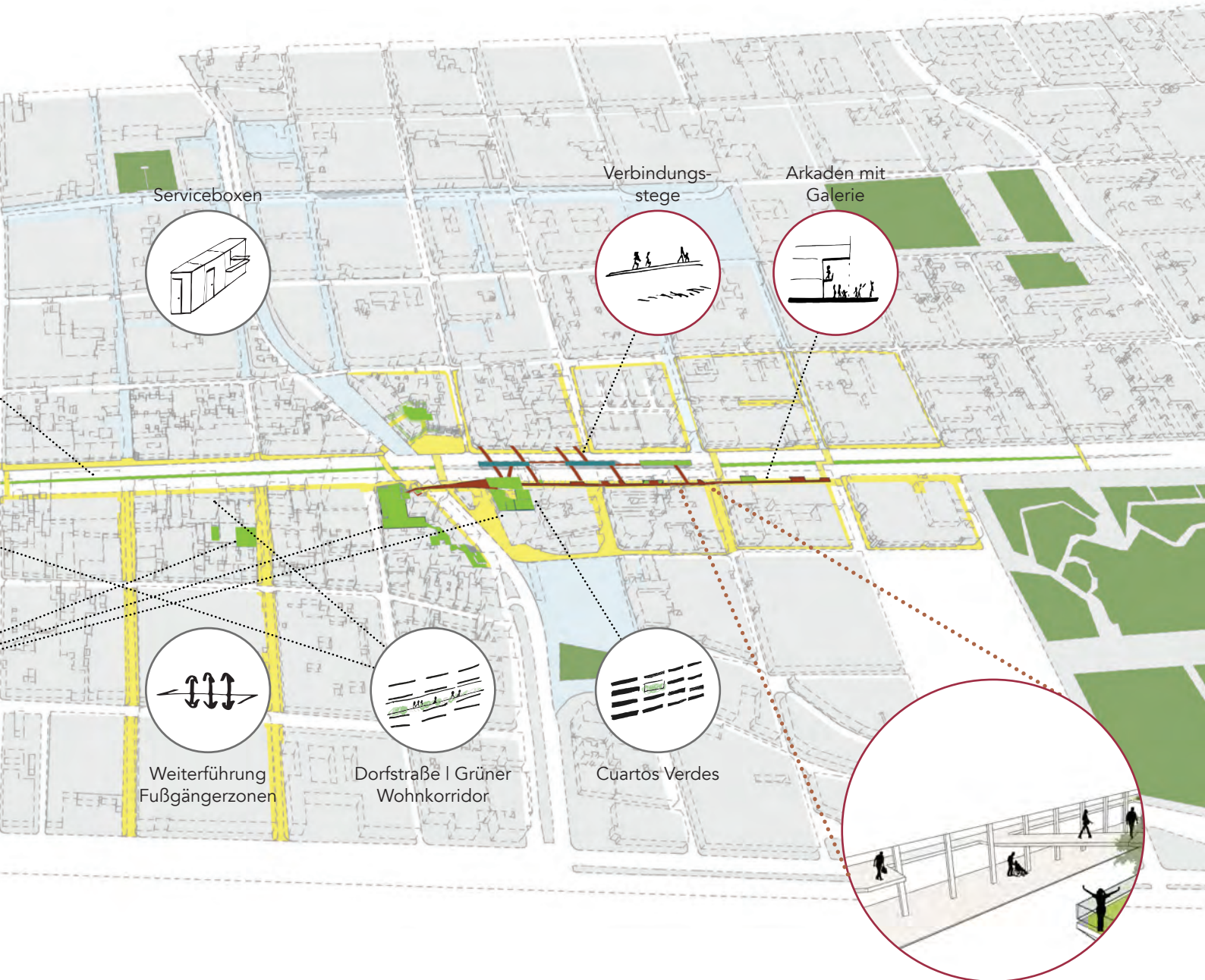
-  Círculos Coloreados  
Bodengestaltung verbindet
-  Transmilenio  
Dachnutzung
-  Parks - Hochgärten
-  Galerie

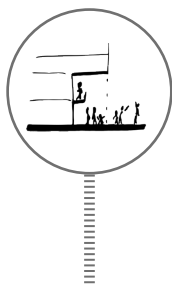


# ÖFFENTLICHER RAUM FÖRDERT STADT FÖRDERT ZUSAMMENLEBEN

Veränderungen im Straßenraum für mehr Aufenthaltsqualität, Attraktivität und dadurch höhere Appropriation

# STRATEGISCHE TOOLS: ÖFFENTLICHER RAUM STRASSENRAUM VERBINDET

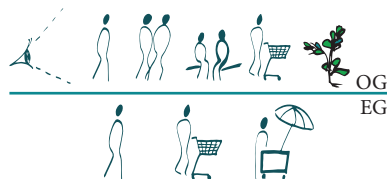




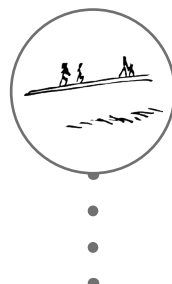
## Arkaden mit Galerie

nehmen in stark frequentierten Bereichen Nutzungsdruck vom Gehsteig; schaffen mehr Platz auf Straßenniveau und damit größere Permeabilität, zusätzliche Erschließungsmöglichkeit des 1. Obergeschoßes, besserer Zugang zu Geschäften, (Grün-)Terrassen als neue Verweilorte. Schutz vor stechender Höhensonne und Regenschauern. Verstärkt den städtebaulichen Sockel der Carrera Décima und verbindet ihre Gebäude.

„Innerstes nach Außen kehren“ der informellen Erschließung über verschiedene Stockwerke und Gebäude des benachbarten Einkaufsviertels San Victorino. Fastlane. Einkauf.

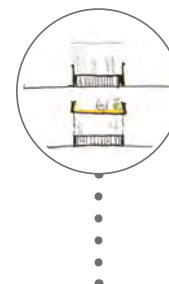


Aktivitäten



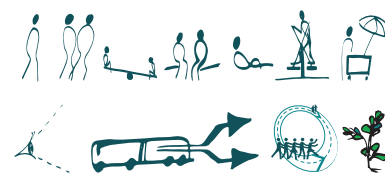
## Verbindungssteg

Geste, die beide Seiten der Straße verwebt. Leichte Verbindungswege zwischen den bestehenden Bauten, den Galerien und den Dächern der Transmilenio-Stationen. Verteilt Bewegungsflüsse, macht die Carrera aus differenzierten Winkeln wahrnehmbar, neue Geschäfterschließung, fördert die Querkirkulation der Straße. Fastlane.



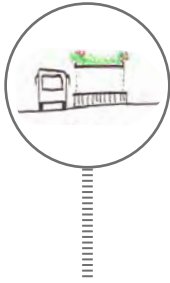
## Oberdeck TM-Dachnutzung

an Galerie anbinden, über Treppen schnellere Entleerung der Stationen zu Stoßzeiten, erlebbarmachen der Straße durch Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten in ihr, mit vielfältigen Funktionen: Sitzmöbel, Liegen, Pflanzen, Café, Straßenverkäufer-Essstationen, Aussichtspunkte, Open Air Fitnesspark, Damespiel, temporäre Salsabar. Förderung von Straßenverkäufern. Entwicklung einer neuen Generation von TM-Stationenboxen. Umpolung der direkten Aufgänge je nach Personenaufkommen.



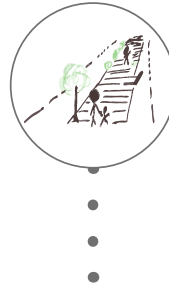


# STRATEGISCHE TOOLS: ÖFFENTLICHER RAUM STRASSENRAUM VERBINDET



## TM-Dachbegrünung

bei nicht anderweitig genutzten Stationsdächern Begrünung zur ästhetischen und ökologischen Aufwertung der Straße. Entspannende Wirkung. Grünoase in der Stadt. Teilweise begehbar.



## Mittelweg

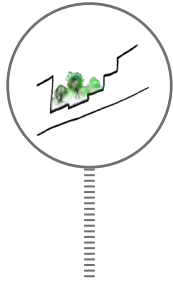
Fastlane, Flaniermeile, Verweilort. Rasche Längerschließung ohne Geschäfte und stehend schauenden Kunden, Berner Modell erleichtert Querung der Straße: sie darf überall gekreuzt werden, sofern der Verkehr es zulässt. Bäume, Bänke, teilweise Terrassierung, Open Air Fitness. Durchgang + Verweilen + Mehrwert.



## Urban Furniture

Längliche modulare Elemente flexibel kombinierbar: BankLiege, Mistkübel, Pflanzentrog, Fahrradabstellplätze. Laden zum Verweilen ein, sauber zu halten, grün zu genießen. „Mittagspause in meiner Carrera Décima.“

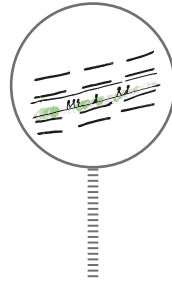




## Hochparks

Nutzung von Flachdächern in den Obergeschoßen. Entstehung neuer Park- und Erholungsflächen. Halb-öffentlich und öffentlich.

Tragen zum ökologischen Gleichgewicht und zur Luftverbesserung bei. Ausdehnung des öffentlichen Raumes auf die Dächer der Stadt.

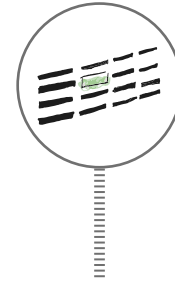


## Dorfstraße | Grüner Wohnkorridor

Vernetzung der Bewohner und Nutzer + Hausbegrünung.

Öffnung der Straßenfassade in einem Geschoß mehrerer nebeneinanderstehender Gebäude sowie Bildung einer breiten Längerschließung als (halb-) öffentliches Wohnzimmer:

Integration und soziale Interaktion durch Ansiedlung gemeinsamer Funktionen an dieser: Waschraum, Kindergarten, Gemeinschaftsraum, Spielraum, Werkstätten oder gar Geschäfte.

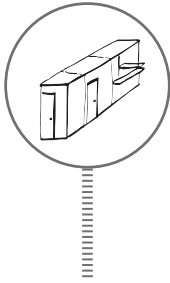


## Cuartos Verdes

Grünzimmer zur Gebäudebegrünung. Hängende Gärten in neuen Fassadenausnehmungen bestehender Bauten, um gegen die graue Stadt vorzugehen. Die Welt bunter, fröhlicher und somit positiver gestalten!



# STRATEGISCHE TOOLS: ÖFFENTLICHER RAUM STRASSENRAUM VERBINDET



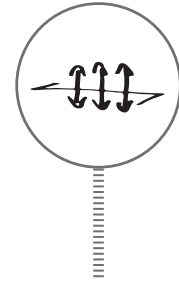
## Servicebox

Flexible Toiletten- und Duschboxen mit Verkaufseinheit. Verkäufer für Kontrolle und Reinigung zuständig. Etwa alle vier Häuserblöcke in der Größe eines Geschäftes.



## Círculos Coloreados

Woche der Bunten Farbkreise.  
Projekt zur Förderung der Appropriation der Stadt, ihrer Straße und der neu entstehenden Orte. Gemeinsam werden Gehsteige, Fußgängerquerungen und Arkadenböden bemalt.  
Es malen: Passanten, Verkäufer, informelle Verkäufer, Kunden, Studenten, Jugendliche, Büroangestellte, Obdachlose, Händler, Kinder von naheliegenden Schulen, Schulexkursionen aus dem Norden, Westen und Süden; kurz alle. „Das Zentrum ist auch MEINE Stadt.“  
Von Händlern, Gewerbetreibenden und der Stadt finanziert.



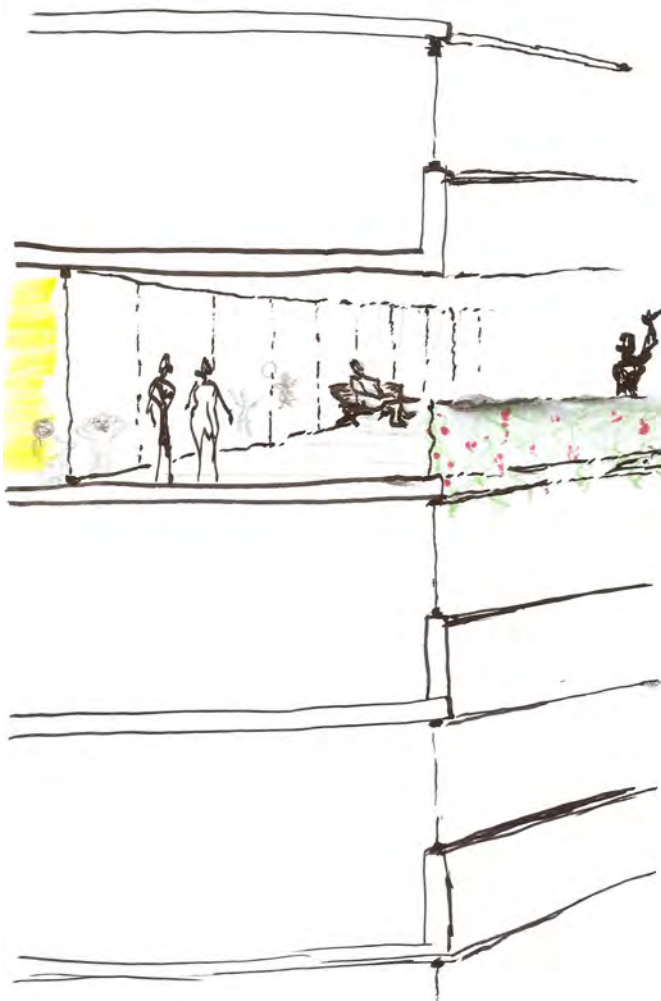
## Weiterführung Fußgängerzonen

Integration Ost-West durch westseitige Fortführung der Fußgängerzonen, die allgemein im Osten der Décima enden. Dadurch stärkere städtebauliche Verwebung des Gebiets.



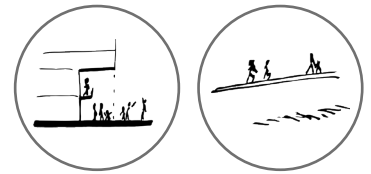
# GRÜNKORRIDOR | DORFSTRASSE

BEISPIEL: TOOLS DES ÖFFENTLICHEN RAUMES



# ARKADEN | GALERIE | STEGE

BEISPIEL: TOOLS DES ÖFFENTLICHEN RAUMES



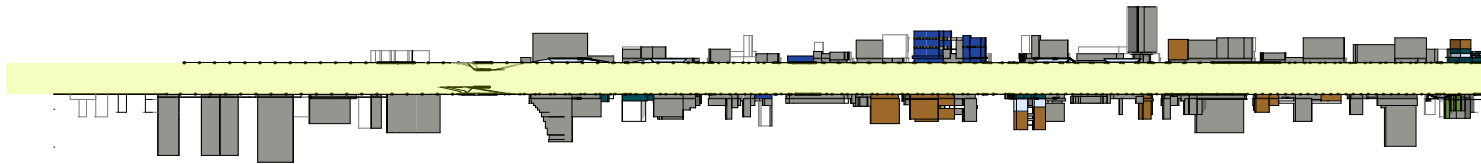


# CUARTO VERDE | STATIONSDACHNUTZUNG

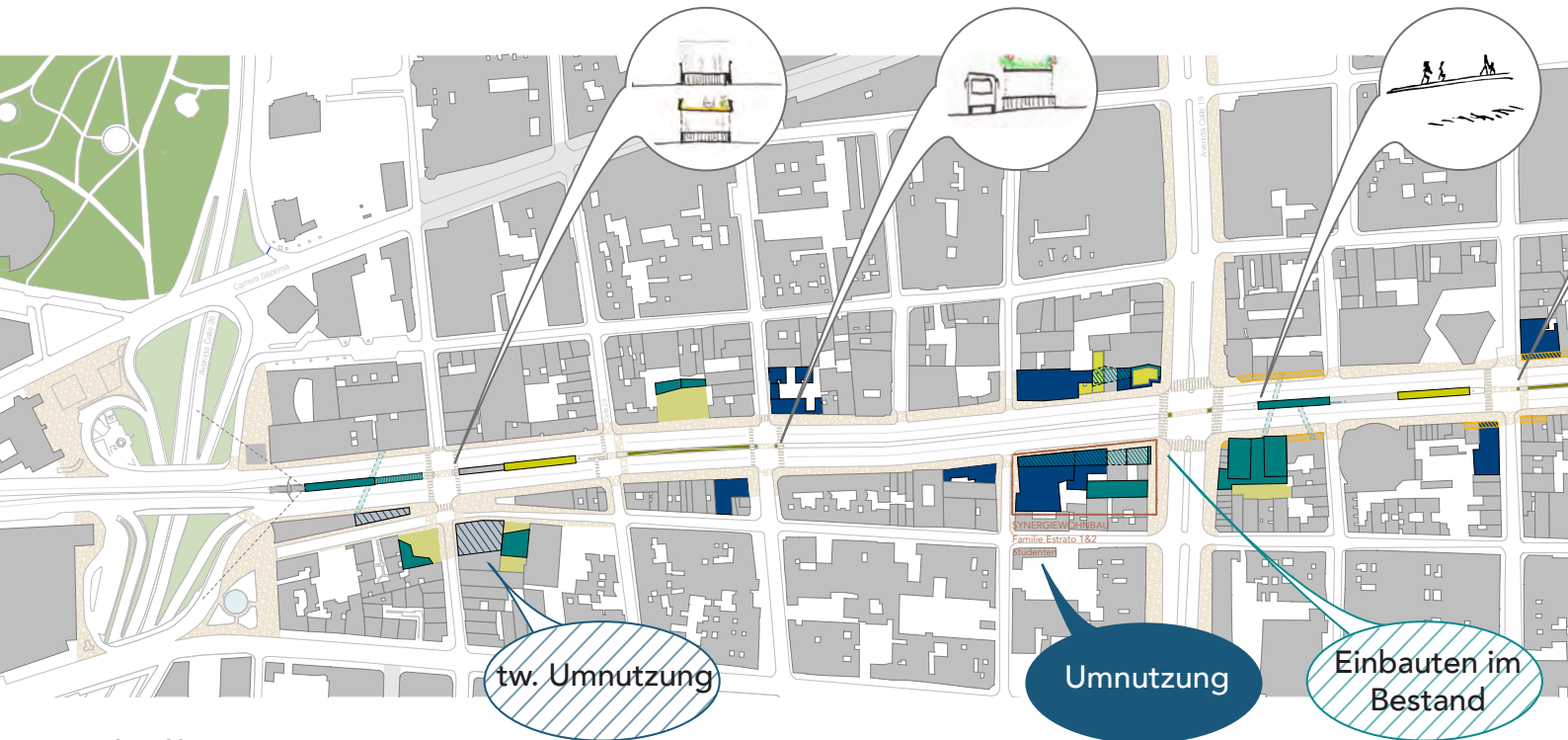
BEISPIEL: TOOLS DES ÖFFENTLICHEN RAUMES



- Umnutzung
- ▨ teilweise Umnutzung
- Neubau bzw. TM-Wagendachnutzung
- ▨ Einbauten im Bestand
- ▨ Stege, Terrassen
- ▨ Arkaden tw. mit Galerie
- ▨ Arkaden möglich
- Fußgängerzone Bestand
- Circulos Coloreados - Bodengestaltung
- ▨ neue Fußgängerquerungen
- Mittelstreifenweg
- Park
- Hochgärten & TM-Wagendachbegrünung



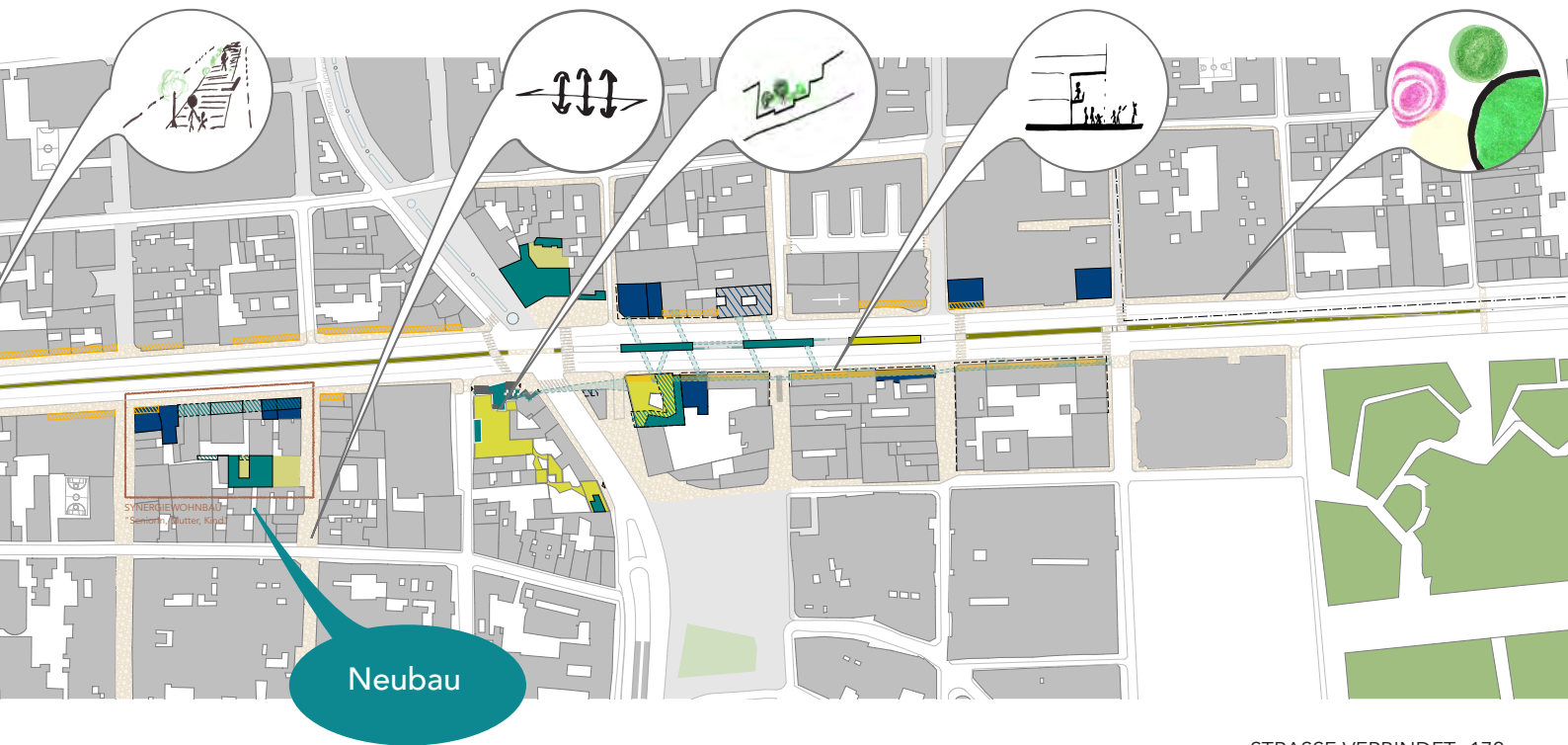
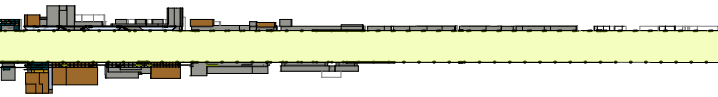
Städtebaulicher Schnitt 1:5000



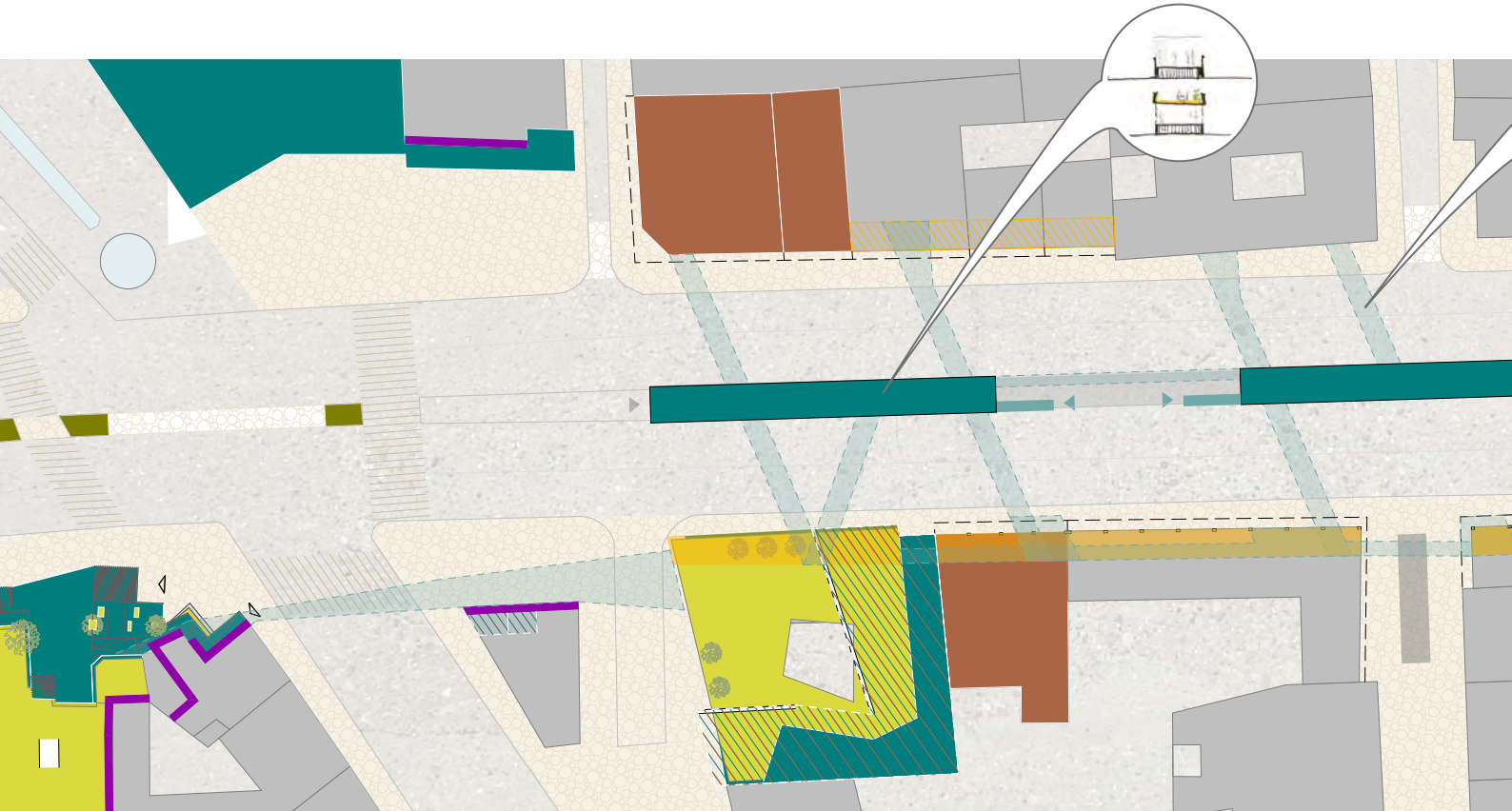
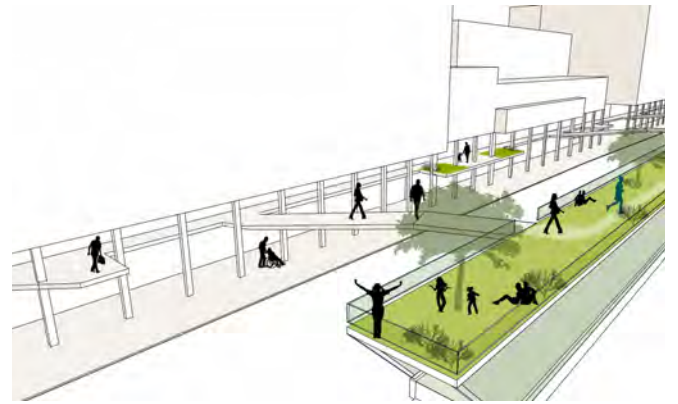


# MASTERPLAN STRASSE VERBINDET

1:5000



- Neubau - Kunst, Kultur, Sport, Bildung
- ▨ Einbauten im Bestand
- Umnutzung Bestand - Kunst, Kultur, Sport, Bildung
- Umnutzung für Wohnen
- ▨ mit Wohnnutzung
- Park
- Hochgärten
- ▨ Stege, Terrassen
- ▨ Arkaden tw. mit Galerie
- ▨ Arkaden möglich
- ▨ Wohnbau der Synergien
- ▨ Intervention Culatas - blinde Hauswände





# DETAILPLAN CALLE 10 - CALLE 13

1:1000



# Weiche Maßnahmen

## UNTERSTÜTZENDES PROGRAMM

### PARTIZIPATIVES PROJEKT ZUR APPROPRIATION DER STRASSE

„Semana de Círculos Coloreados“

Woche der bunten Farbkreise: partizipatives Straßenverschönerungsprojekt.

### URBAN FURNITURE INITIATIVE

Die Geschäftsleute werden animiert, Grün- und Sitzeinheiten zu erstellen, um Aufenthalts- und Einkaufsqualität zu verbessern. Im Gegenzug erhalten sie eine offizielle Auszeichnung als Förderer der Décima in Form von Plaketten für ihr Geschäft und die jeweiligen Module: „Ich bin die 10ª“ „Mi Carrera, mi negocio.“ „Tengo <3 para la 10ª“ („Meine Carrera, mein Geschäft.“ „Ich <3 Décima“)

### SOZIAL INKLUSIVES PHASEN-BAUPROGRAMM

○ Verbindung des Bauprogramms mit Arbeitslosen und Obdachlosen als Mitarbeiter schafft schon während der Umsetzung neue Chancen

○ 1. Phase: Errichtung schlichter Unterkünfte durch Adaptierung leerstehenden Bestands durch und für diese Mitarbeitergruppe

○ 2. Phase: Durchführung der weiteren Projekte mit Unterstützung der Mitarbeiter der ersten Phase, die in die jeweiligen Projekte miteinbezogen werden.

### KUNST, MADE IN DÉCIMA

○ Temporäre Lichtprojektionen auf blinden Hauswänden

○ Soundscapes: temporäre Klanginstallationen aus den Tonstudios des Projekts an ausgewählten Orten.

○ Eigener Radiosender und Zeitung (Kultur.Werk.Stadt)

○ Platz.Interventionen: Mit Aktionen aus Kunst, Tanz und Kultur werden Plätze im Quartier positiv belebt und für das öffentliche Leben neu genutzt.

### VERKNÜPFUNG MIT BESTEHENDEN ANGEBOTEN DER STADT

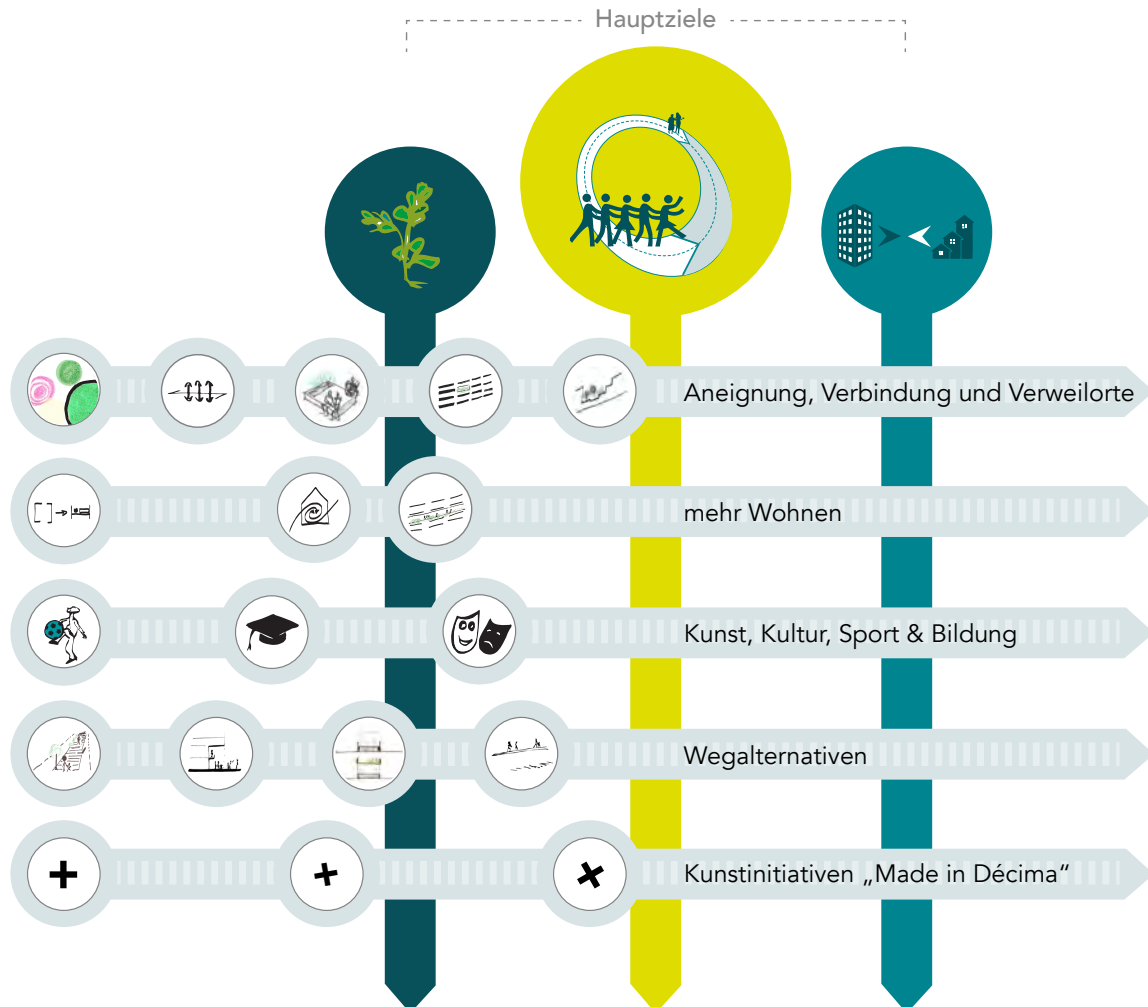
Die neue Palette von attraktiven Angeboten aus dem Bereich Bildung, Kunst und Kultur wird mit den zentralen Angeboten der Stadt verknüpft, beispielsweise durch die Zusammenarbeit mit Stadttheatern, Museen, Schulen und Hochschulen. Förderung interkultureller Begegnungen und Aktivitäten.

### STADTTEILRUNDGÄNGE

Interaktive, geführte Stadtteilrundgänge, um Vorurteile abzubauen und subjektive Sicherheit zu steigern.

# Tracks

## ZEITLICHE UMSETZUNGSREIHENFOLGE





**Sara, 32 Jahre**  
**Straßenverkäuferin**  
 4 Kinder

verkauft schon seit 6 Jahren Elektrozubehör an ihrem Standort bei der Avenida Jiménez. Mit den neuen Veränderungen in der Straße kaufen die Passanten merkbar lieber und mehr. Endlich gibt es Platz, früher war es schon sehr eng! Sie ist glücklich über die neuen Strukturen, sie und ihre Kollegen haben eine Union gegründet, um besser mit der Stadtverwaltung kommunizieren zu können. Manchmal werden sie überprüft, wenn zu viele informelle Verkäufer ihre Waren feilbieten, aber das ist gut. Denn so ist der Gehsteig nicht so überfüllt, man nimmt sich nicht gegenseitig das Geschäft weg und die Kunden fühlen sich wohler. Ihr Mann nimmt manchmal bei den Heimgärtner-Kursen im „Paradiesgarten“ teil. Es ist toll, was man im eigenen Fenster und Hof so alles an Gemüse anbauen kann! Das spart viel Geld! Selbst geht sie gern ins Centro Educativo, wo sie Nützliches zu richtiger Ernährung und Wareneinkauf lernt.



**Esteban, 42 Jahre**  
**Schuhverkäufer**

arbeitet schon seit 20 Jahren in der Décima und hat vieles gesehen. Jetzt sind die Leute viel entspannter geworden; man merkt, dass sie gerne länger stehenbleiben und sich die Waren ansehen. Auch abends ist hier nun etwas los: Man spaziert, trifft sich mit Freunden oder geht auf einen „Tinto“ in den Gastgarten eines Cafés. Regelmäßig finden spontane Salsa-Events auf den Dächern der Transmilenio-Stationen oder im Paradiesgarten statt. Er ist positiv überrascht, dass die Straßenverkäufer mit ihren Essensständen dabei so guten Anklang gefunden haben.



**Catarina, 30 Jahre**  
**Büroangestellte in**  
**Décima-Nähe**

Früher war es hier gefährlich und sie mochte ihren Weg zur Arbeit nicht, aus Angst, überfallen zu werden. Jetzt findet sie es schön, hier Mittag zu essen und nach der Arbeit noch ein bisschen herum zu flanieren. Jetzt nutzt man das breite Angebot der Décima viel lieber und es ist spannend zu sehen, wie sich das hier entwickelt. Hin und wieder bringt sie ihren Sohn zum Vertikalen Sportzentrum oder macht gar selber eine Workout-Session dort. Sie spielt immer mehr mit dem Gedanken, hierherzuziehen.



**Andrea, 24 Jahre**  
**alleinerziehende Mutter,**  
 3 Kinder

wohnt seit einem Jahr im Wohnbau der Synergien „SeniorIn, Mutter, Kind“. Dort ist das Leben viel einfacher, alle helfen zusammen und machen das, was sie jeweils am besten können. Für ihren Nachbarn Usnavy macht sie regelmäßig Einkäufe oder begleitet ihn zum Arzt. Dafür passt er oder ein anderer Nachbar auf die Kinder auf, wenn sie arbeiten geht. In den breiten, offenen Wohnkorridoren gibt es viel Platz zum Spielen, auch wenn mal wieder Regenperiode ist. Sonst wird auch gerne auf dem hauseigenen Hochpark herumgeturnt, wo sie auf viele Gleichgesinnte trifft und sich mit anderen Müttern austauschen kann. Usnavy ist so etwas wie ein neuer Großvater für ihre drei Kinder geworden.



**Augusto, 20 Jahre**  
**BWL-Student**

kommt aus dem Barrio „El Chico“ im Norden. Ihn findet man oft mit seinen Freunden in der „Kultur.Werk.Stadt“, wo er neue Leute aus dem Zentrum und dem Süden trifft. Nach den Malklassen ziehen sie manchmal gesammelt ins Vertikale Sportzentrum weiter für eine Partie Fußball. Er möchte demnächst einen Basic-Buchhaltungskurs geben, um dem schwelenden Gemeindegedanken ebenfalls etwas beizusteuern. Seine Freundin hat er beim Spazieren im Paradiesgarten kennengelernt.

**NUTZERMEIN**  
 öffentlich





Obdach.Synergieheim



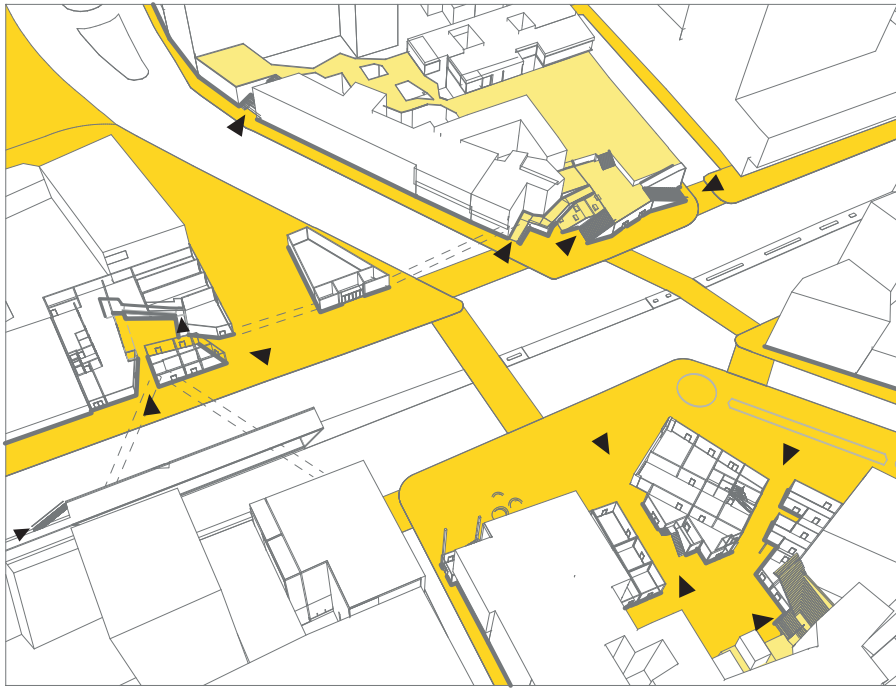


# Der Kulturknoten

Paradies.Garten

Kultur.Werk.Stadt





Grundidee: in Gebäude hineinfließender öffentlicher Raum und Multiplikation der Ebenen

# Der Kulturknoten

## DETAILAUSARBEITUNGSGEBIET KREUZUNG JIMÉNEZ

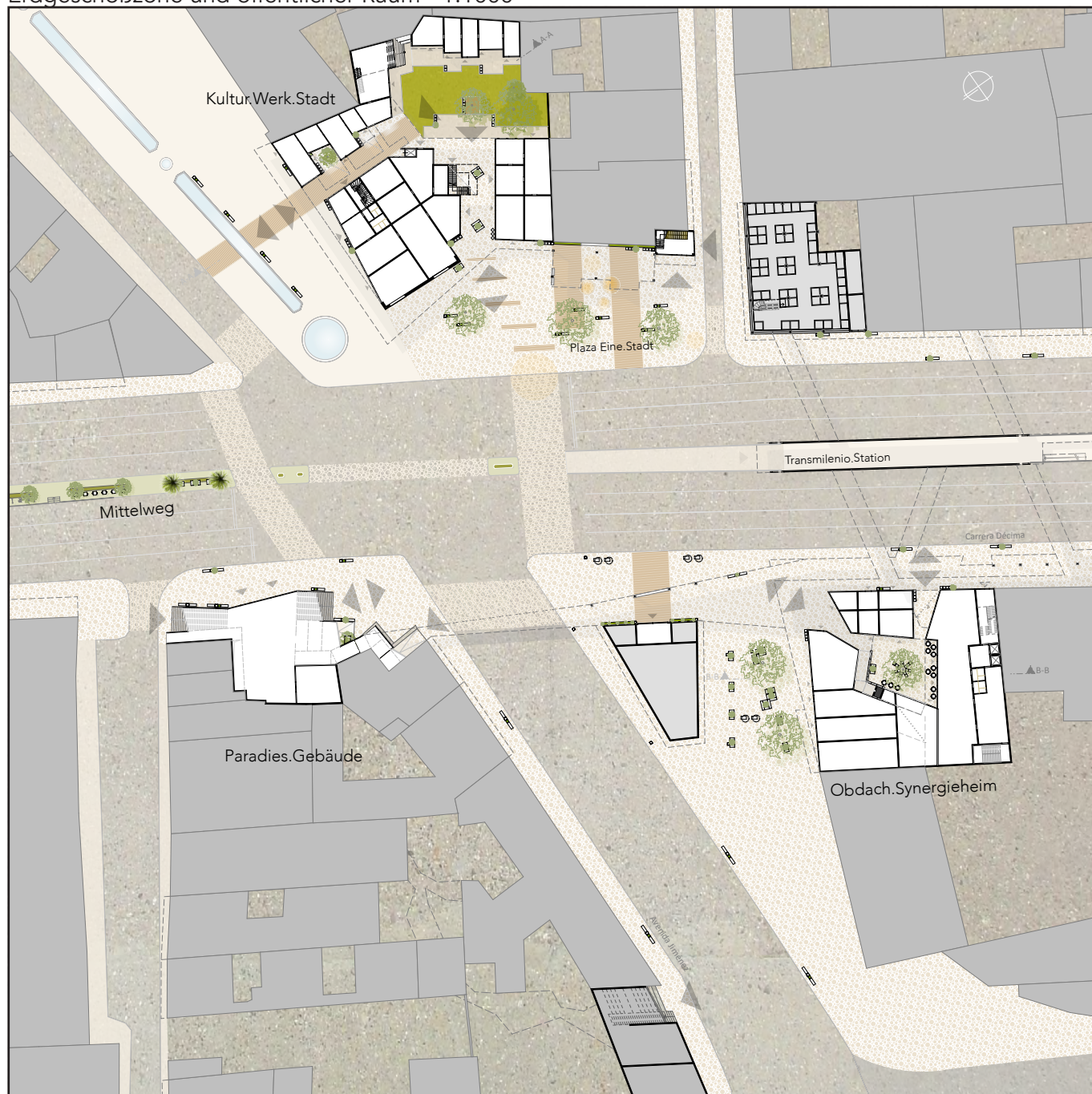
Die Avenida Jiménez - mit ihrem differenzierten Design - besticht durch ihre Attraktivität als fußgängerfreundliche Straße mit einem Wasserlauf, kleinen Palmen und Ziegelbodenbelag sowie ihrem geschwungenen Verlauf. Doch an dem Punkt, wo sie auf die Décima trifft, weist sie urbane Wunden auf: Kahle Gebäudeseiten und nutzungsenthobene Restflächen, die durch die rezente Straßenerweiterung für den neuen Transmilenio-Zweig Décima entstanden sind. Deswegen befindet sich an der Stelle, wo die Carrera Décima auf die Avenida Jiménez trifft, das Detailausarbeitungsgebiet dieser Masterarbeit. Die Nordwestecke ist momentan ein gezackter Restraum zwischen stehengebliebenen blinden Hauswänden, in dem oft eine unübersichtliche Ansammlung von Straßenverkäufern anzufinden ist. Von verschiedenen Seiten wird dieser als einer der gefährlichsten Orte der Décima eingestuft. Durch „Straße verbindet“ verwandelt sich diese Intersektion in den dynamischen und vielseitigen „Kulturknoten“. An diesem werden nun zwei, die soziale Inklusion fördernde, neue Gebäude und zwei neue Parks angesiedelt. Einer davon, der Paradies.Garten, wird auf den Dächern zweigeschoßiger Bestandsgebäude im Nordwesten errichtet. An seinem Übergang zur Straße befindet sich das Paradies.Gebäude, das den öffentlichen Raum über Rampen, Stufen und Terrassen fließend auf das höhere Gartenlevel überleitet, und darüber auch an den Platz San Victorino angebunden ist. Der zweite ist der Hochpark auf dem dritten Rampengeschoß des neuen Obdach.Synergieheims im Südwesten des Kulturknotens mit direkter Steg- und Geschäftsanbindung über die Avenida Jiménez zum Paradies.Garten sowie weiterer Stege zum Dach der Transmileniohaltestelle und darüber hinaus zum Einkaufszentrum auf der anderen Straßenseite. Das Synergieheim ist ebenso mit den Arkaden und Galerien, die Richtung Park Tercer Milenio führen, verbunden. Neue Möglichkeiten für den Handel durch

differenzierte Erschließungen, mehr Platz für einen, die Fußgängerströme nicht beeinträchtigenden, Straßenverkauf entstehen. Neue Aufenthalts-, Erholungs- und Übersichtsbereiche für Besucher wie Bewohner eröffnen sich.

Dieses neue Netz über dem Straßenniveau läßt eine vielfältige neue Nutzung des Gebiets zu und verwebt die verrufene West- mit der beliebteren Ostseite der Gegend. Die drei neuen, inklusiven Einrichtungen Kultur.Werk. Stadt, Paradies.Garten und das Obdach.Synergieheim, bringen ein notwendiges, verbindendes Element ins Zentrum, nicht nur zwischen den Straßenseiten, sondern auch zwischen den Menschen von Ost-, West-, Nord- und Südbogotá. Alle drei folgen dem Grundkonzept „eyes on the street“, mit vielen Öffnungen auf die – und vor allem Interaktion mit der – Straße, und lassen den öffentlichen Raum und neu gestalteten Vorplatz in die Gebäude und deren Innenhöfe hinein- und auf sie hinauffließen, sodass die Grenze zwischen innen und außen verschwindet. Sie laden ein, hineinzugehen und mitzumachen, oder einfach nur zuzuschauen, das neue Grün-, Service- und kulturelle Angebot zu nutzen, oder einfach nur in einem der neu geschaffenen Aufenthaltsbereiche im neuen, barrierefreien Raumkontinuum zu verweilen.



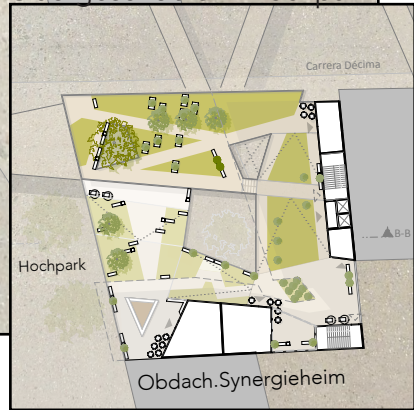
# Erdgeschoßzone und öffentlicher Raum - 1:1000

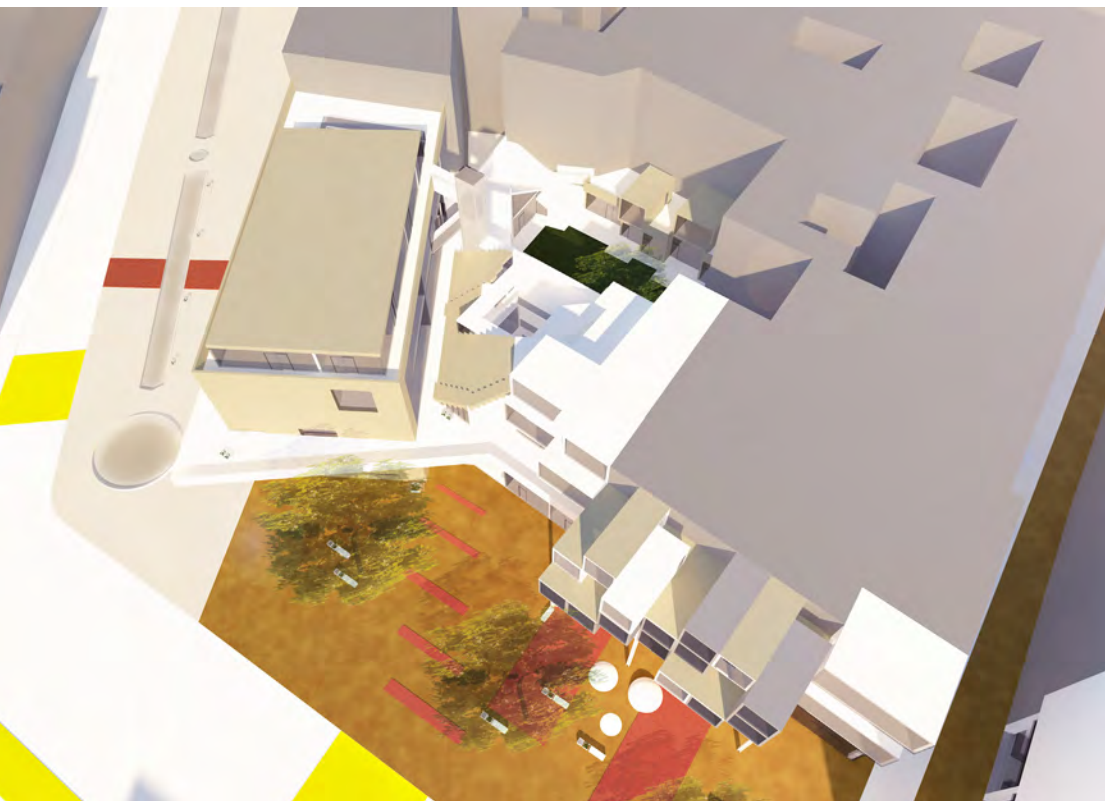


# Obergeschoß 2 - Paradies.Garten, Hochpark und urbane Plattform der Kultur.Werk.Stadt



# Obergeschoß 3 - Hochpark





# Kultur.Werk.Stadt

INKLUSIVES ZENTRUM FÜR KUNST UND KULTUR



Blick von der anderen Straßenseite von unterhalb des Stegs über die Avenida Jiménez



Straßenansicht der Kultur.Werk.Stadt

Innenhof fließt in den Kulturknoten hinaus

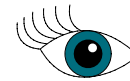




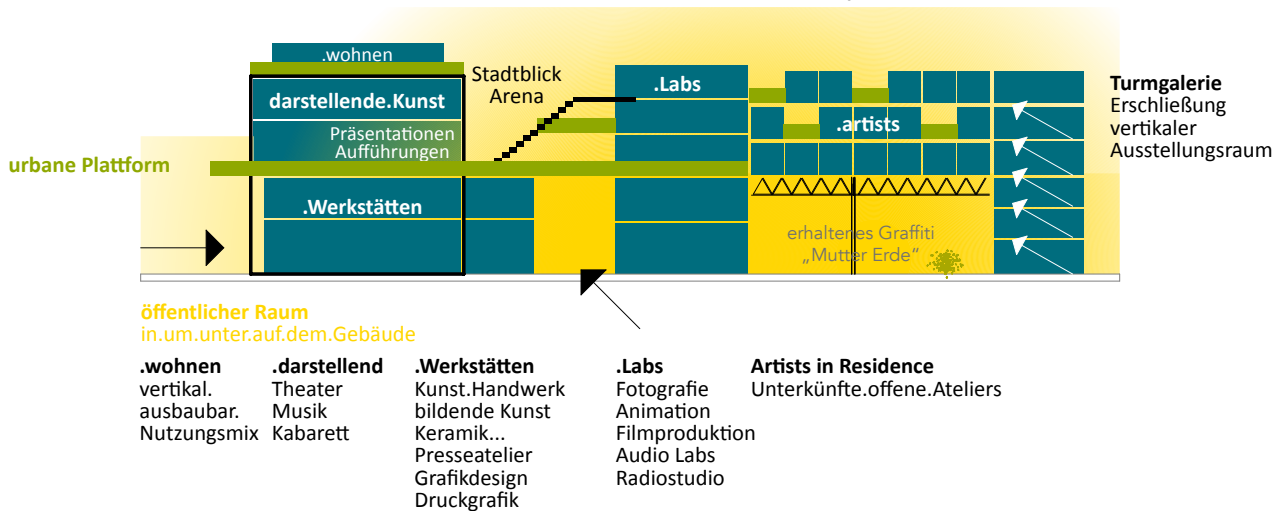


# Kultur.Werk.Stadt

## INKLUSIVES ZENTRUM FÜR KUNST UND KULTUR



"eyes on the street"



Schema Kultur.Werk.Stadt

# Erdgeschoß - 1:500 - Fließender öffentlicher Raum bis in den grünen Innenhof



## Obergeschoß 2 - Urbane öffentliche Plattform mit Amphitheater



Obergeschoß 3 - 1:500



# Obergeschoß 4 Wohnen





Schnitt Kultur.Werk.Stadt - 1:250



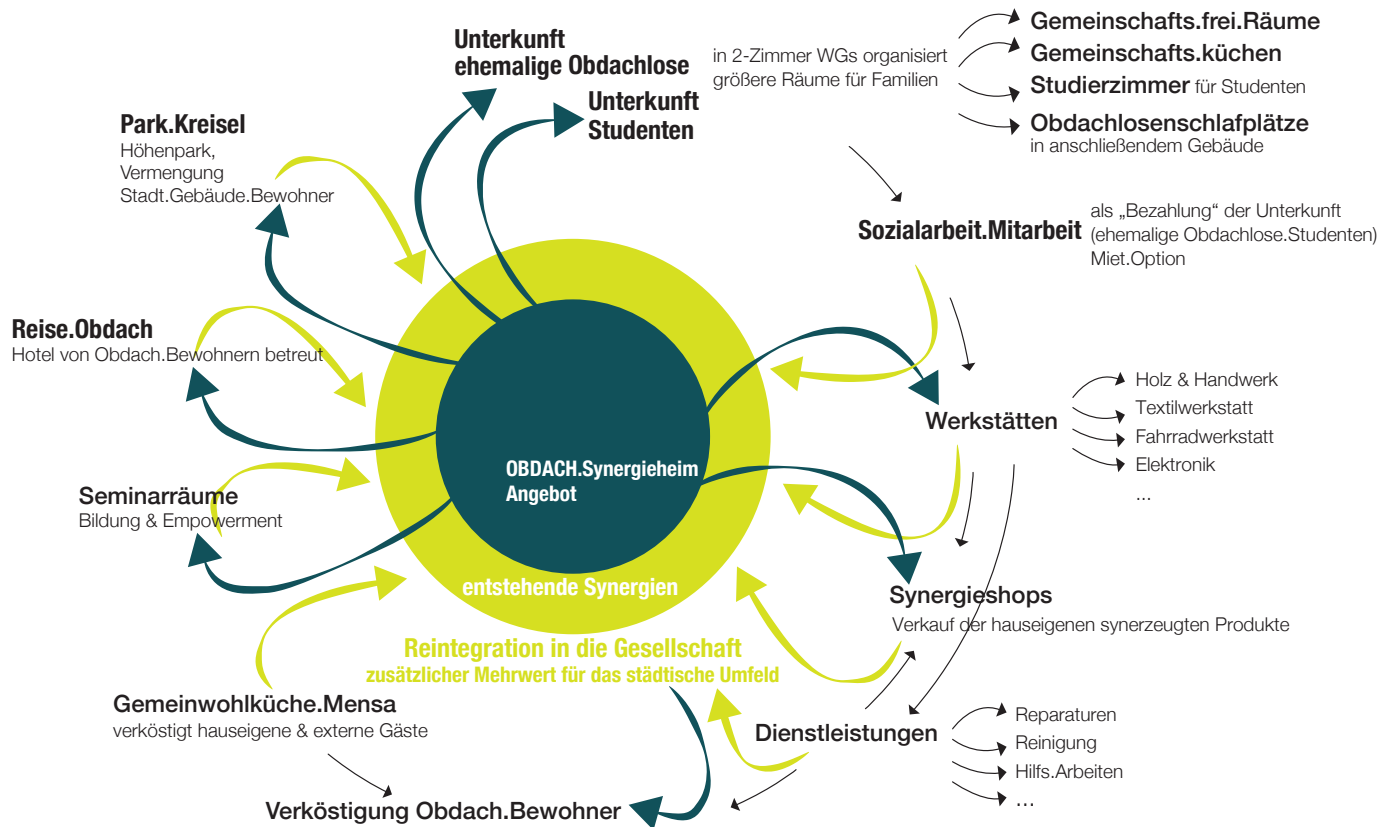


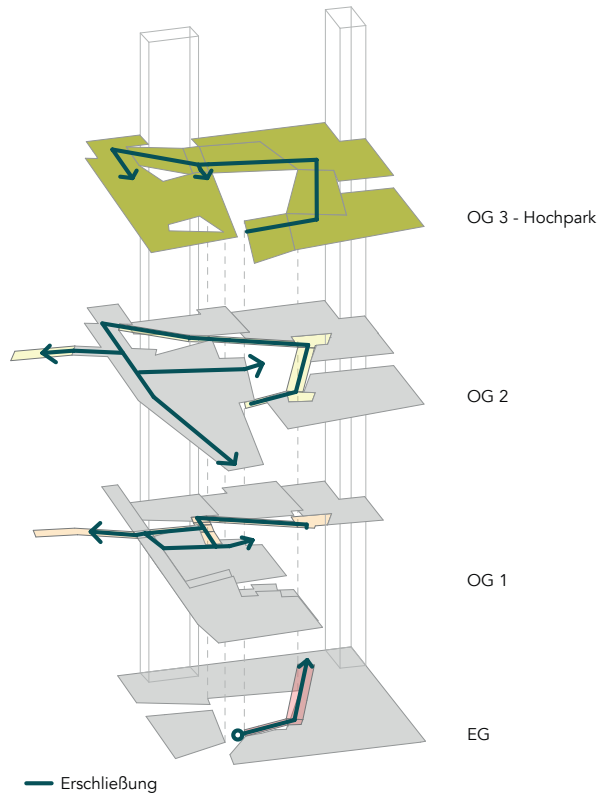




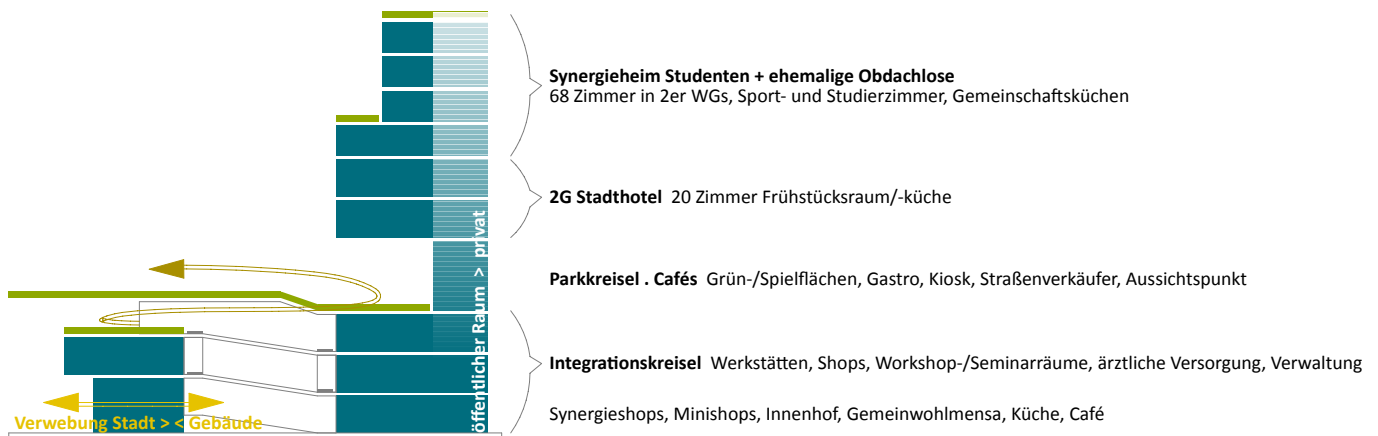
# Obdach.Synergieheim

DAS STUDENTEN-OBDACHLOSENHEIM MIT HOTEL





Sockelschema mit rampenartigen Geschoßen



Organisationsschema Obdach.Synergieheim

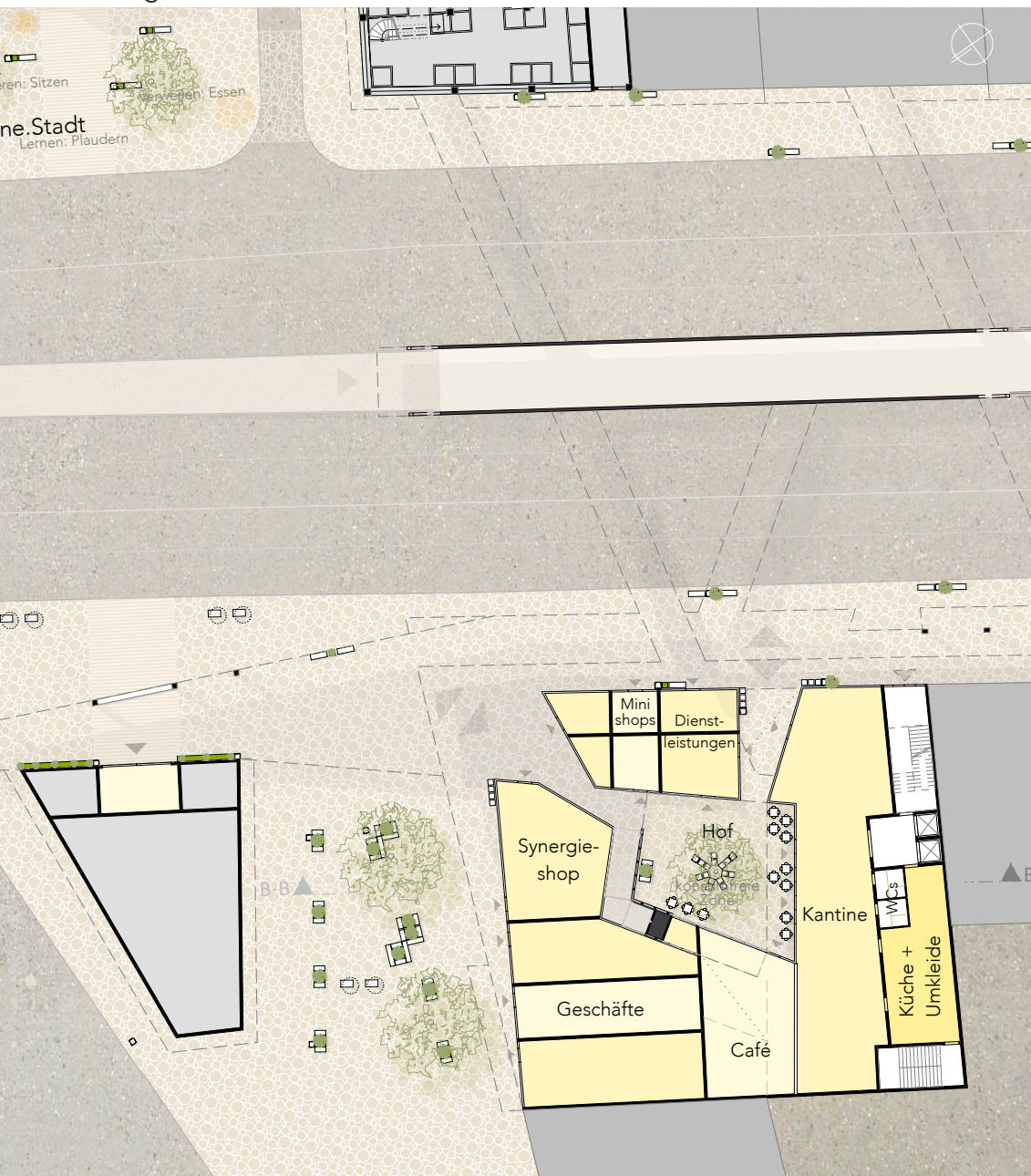
# Obdach.Synergieheim

DAS STUDENTEN-OBDACHLOSENHEIM MIT HOTEL

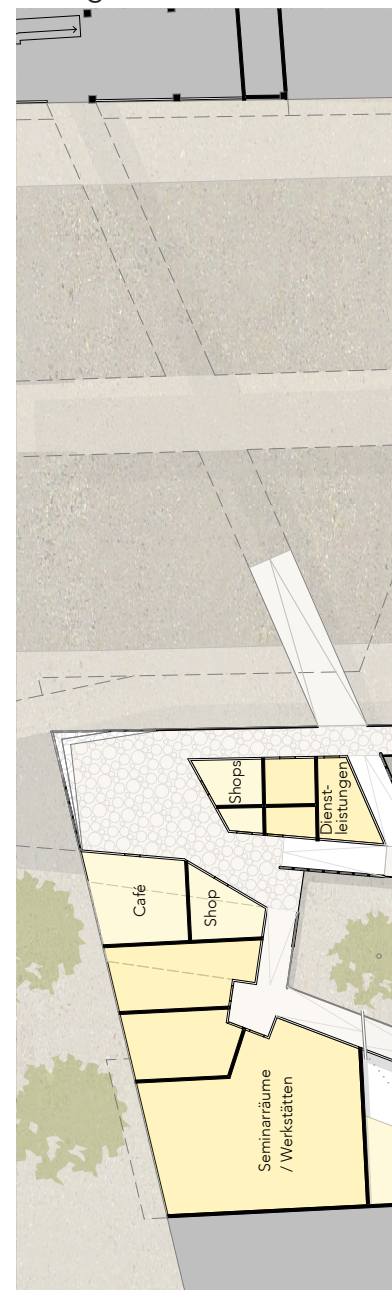
Hochpark am Dach des Sockels



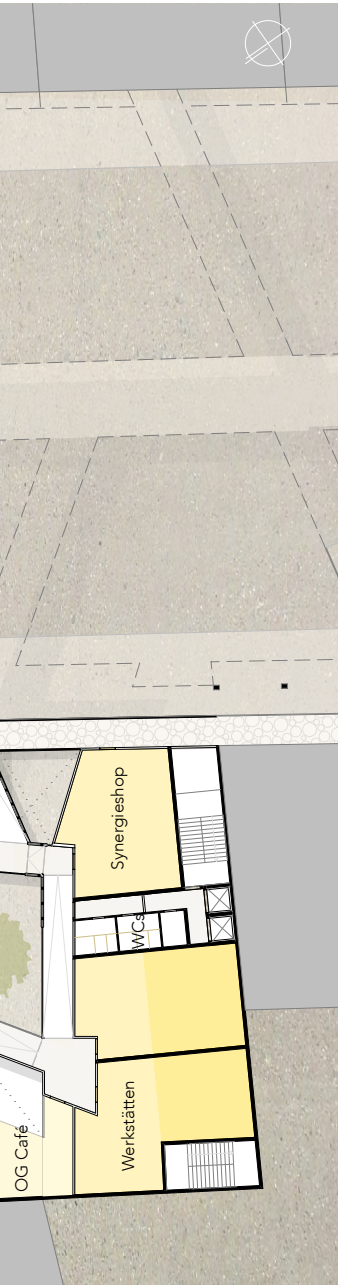
# Öffentlicher Sockel Erdgeschoß - 1:500



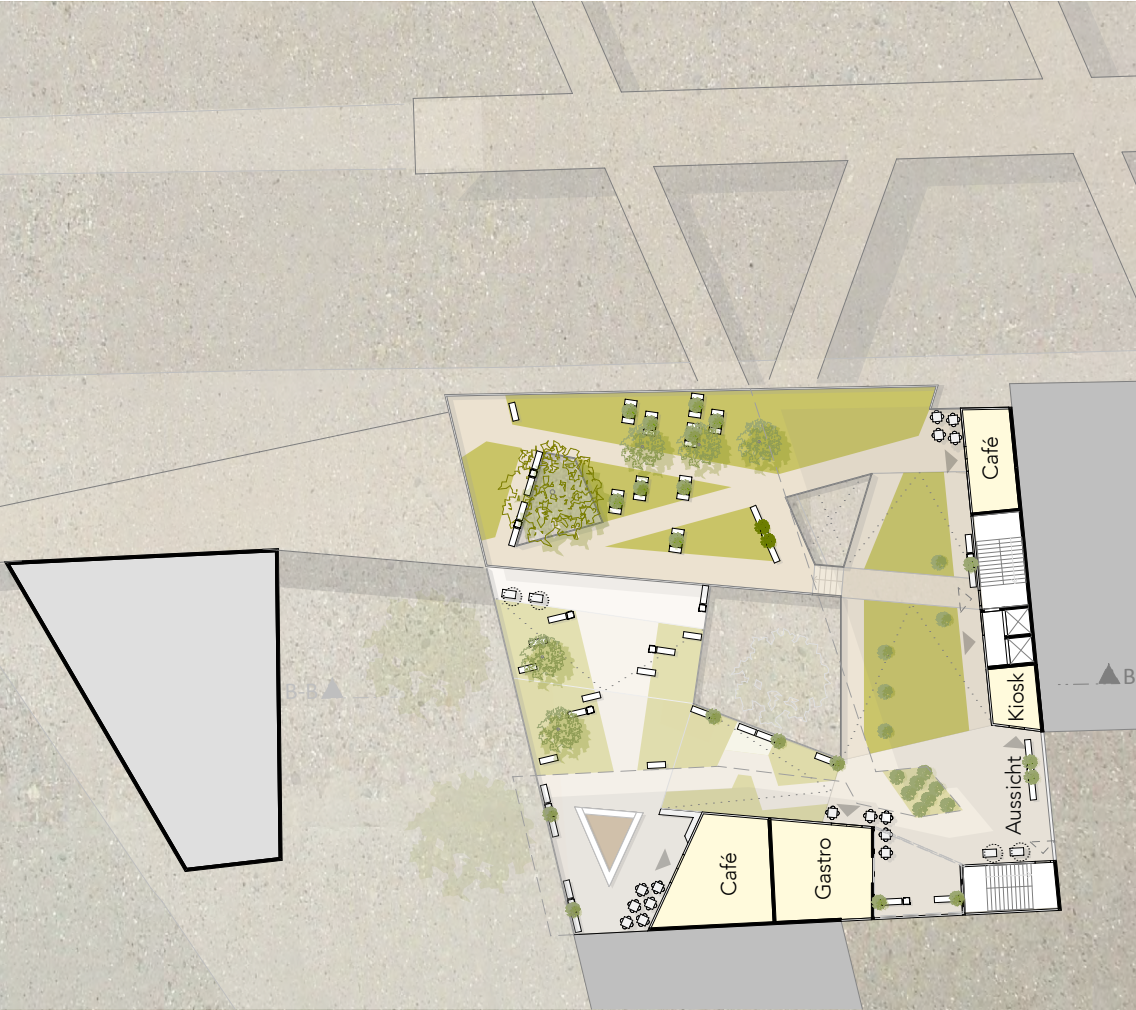
# Obergeschoß 1



Beginn Hochpark  
Obergeschoß 2 - Verbindungssteg zu Paradies.Garten und Transmileniodach



Hochpark  
Obergeschoß 3 - 1:500



Obdach.Hotel  
Obergeschoß 4



Obdach.Synergieheim: Unterkünfte  
Regelgeschoß OG 6 - 9



Obdach.Synergieheim  
Schnitt durch Hochpark und Innenhof mit Rampen 1:250







Obdach.  
Synergieheim

Obdach.Stadthotel

Hochpark.kreisel  
mit Gastronomie

Verbindungsstege

Work.Shop.Kreisel

Innenhof und  
Gemeinwohl.Mensa





# Paradies.Garten

## EDUKATIVER SPAZIERGARTEN IM 2.STOCK



Der Paradies.Garten ist gleichzeitig ein edukativer Park und ein neuer Grün- und Erholungsraum inmitten des Zentrums. Er besticht – im Gegensatz zum Park Tercer Milenio – durch seine kleinteiligen Bereiche, Ruhezone und gleichzeitig seine Verwurzelung in der Stadt. Um inmitten der Dichte des Zentrums Platz für einen derartigen Park zu schaffen, werden die Dächer einer Gruppe gleichhoher Häuser mit einer Überkonstruktion adaptiert, während das Paradies.Gebäude an der Décima mit zahlreicher Rampe und Treppen für eine Verschränkung beider Freiräume über zwei Geschosse sorgt. Es ist Aufnahmepunkt und gibt Information über das breite, edukative Gartenangebot, bietet eine Samen- und Pflanzenbörse sowie Unterstellplätze für die Vehikel der Straßenverkäufer während der Nacht.

Der Garten selbst kettet kleine und größere Plätzchen mit Spazierwegen und leichten Stegen aneinander. Dazwischen befinden sich Hochbeete für Urban.Gardening, Nasch.hecken sowie Spiel- und

Ess.Plätze. Ergänzt wird das Angebot durch Seminar.Räume und das Garten.Büro, die sich zum Garten hin öffnen und teilweise in die höheren umgebenden Bestandsgebäude integriert sind. Bei ihnen gibt es Heimgärtnerkurse, Window.Farming-Kurse und Wissensaustausch rund um frisches Gemüse aus hauseigenen Gärten, Fensterkistchen oder aus den Fenstern selbst, mit Freiplätzen für Menschen aus niedrigen, und kostengünstigen Kursplätzen für jene aus hohen Estratos. Beim kleinen Café. Eden mit Blick über den Platz San Victorino befindet sich ein zweiter Aufgang zum Garten mit Grün- und Sitzstufen. Eine dritte Erschließung ist über Stege hoch über der Avenida Jiménez möglich, über die man zum Obdach.Synergieheim beziehungsweise zu den Transmilenio.Dachterrassen gelangt. Zusätzlich sorgt die ausladende Bepflanzung an den Rändern des Paradies.Gartens für eine optische Bereicherung der Carrera Décima, der Avenida Jiménez und des Plaza San Victorino.

Paradies.Gebäude  
Erdgeschoß - 1:500



in Bestand integriertes  
Utensilien.Depot



Eingang Plaza de San Victorino

Gartenebene  
Obergeschoß 2





# Verzeichnisse

LITERATUR  
ABBILDUNGEN

AFH BOSTON - Artists for Humanity (o.D.):  
<http://www.afhboston.org/aboutus.php> (letzter Zugriff 12.2.2014)

AMB - Alcaldía Mayor de Bogotá (2014):  
<http://mapacallejero.bogota.gov.co/mad/buscador.php> (letzter Zugriff: 7.1.2014)

ARROWSTREET (o.D.):  
<http://www.arrowstreet.com/project.php?p=30&c=4> (letzter Zugriff 12.2.2014)

ASCHER, François (2007): Las dos formas de compartir la calle. In: Borthagaray, Andrés (Hrsg.) (2009): Ganar la calle: compartir sin dividir. Buenos Aires: Infinito, S.18 - 21: Aus dem Ausstellungskatalog von „La rue est à nous....tous!“ (2007), Paris: Ediciones Au diable vaubert, S. 308

AUGÉ, Marc (2011): Nicht-Orte. München: Verlag C.H.Beck.

ATKINSON, Rowland/ KINTREIA, Keith (2001): Disentangling area effects: Evidence from deprived and non-deprived neighbourhoods. Urban studies, 38(12), S. 2277-2298 zit.n. Cano: 2011 S.365ff

AzW - Architekturzentrum Wien (2014): Think Global, Build Social! Bauen für eine bessere Welt. Ausstellung 15. März 2014 - 1. Juli 2014

BALLÉN ZAMORA, Sergio Alfonso (2009): Vivienda social en altura - Tipologías urbanas y directrices de producción en Bogotá. Diplomarbeit, Maestría en Hábitat. Betreuer: Yory García, Carlos Mario. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

BAUDER, Harald (2002): Neighbourhood effects and cultural exclusion. Urban Studies, 39(1), S. 85-93. zit.n. Cano: 2011 S.365f

BEK DE GOEDE, Juan (2004): Entre el terror y la esperanza. Apuntes sobre la religión, la tierra y la paz.  
Beitrag zu Vortag von Rivera Pagán, Luis: Entre el terror y la esperanza: Religión, guerra y paz. Conferencia Magistral 2004, Cátedra UNESCO de Educación para la Paz. Universidad de Puerto Rico: 10.3.2004

BID - Banco Interamericano de Desarrollo (1998): América Latina frente a la desigualdad: progreso económico y social en América Latina. Informe 1998-

1999 Banco Interamericano de Desarrollo. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo

BLUMENTHAL, Hans (2000): Kolumbien: Träume vom Frieden, Realitäten des Krieges. In: Internationale Politik und Gesellschaft Online, Nr. 2/2000. Seiten 146-159

BOFILL DE LEVI, Anna (2005): Quaderns 6. Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors desde la perspectiva de les dones. Barcelona: ICD

BOGOTÁ HUMANA (2012): Plan de Desarrollo. 12.Juni 2012. <http://www.bogotahumana.gov.co/plan-de-desarrollo> (letzter Zugriff 10.10.2015)

BOGOTÁ HUMANA (2014): El Metro de Bogotá cada vez más cerca. Presse-video. 06.10.2014. [https://www.youtube.com/watch?t=29&v=rPm\\_qdQaUdY](https://www.youtube.com/watch?t=29&v=rPm_qdQaUdY) (letzter Zugriff 10.10.2015)

BOGOTÁ HUMANA (2015): Mejoran condiciones de vida de poblaciones étnicas en Bogotá. Artikel. 6.13.2015. Bogotá. <http://www.bogota.gov.co/article/mejoran-condiciones-de-vida-de-poblaciones-étnicas-en-bogotá> (letzter Zugriff 12.10.2015)

BORTHAGARAY, Andrés (Hrsg.) (2009): Ganar la calle: compartir sin dividir. Buenos Aires: Infinito

BRAZ, Adelino (2009): La Calle y el elemento social: ¿El espacio determina lo social o lo social determina el espacio? In: Guzmán, César et al. (Hrsg.) (2009): ¡La calle es nuestra...de todos! : Bogotá ciudad en movimiento... Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Arquitectura y Diseño, Ediciones Uniandes, S.146-153

BRUNER FOUNDATION (o.D.):  
<http://www.brunerfoundation.org/rba/index.php?page=2007/artists> (letzter Zugriff 13.3.2015)

BUCHANAN, Ian (1999): Non-Places: Space in the Age of Supermodernity (A review article of Augé (1995)) In: Social Semiotics, Vol.9, No. 3/1999, S.393-398 <http://www.sonoma.edu/users/p/purser/Anth590/nonplace%20review.pdf> (letzter Zugriff 17.11.2013)



# Literaturverzeichnis

BURGER, Hilde (2003): Musikalische Früherziehung - Luxus oder Chance? In: Mobile – das Elternmagazin für die Kindergartenzeit. [http://www.mobile-elternmagazin.de/erziehung/alltag/details?k\\_onl\\_struktur=385569&k\\_beitrag=404208](http://www.mobile-elternmagazin.de/erziehung/alltag/details?k_onl_struktur=385569&k_beitrag=404208) (letzter Zugriff 15.5.2015)

BZ - Bezirkszeitung (2010): Fahrrad-Garagen für Mariahilf. Wiener Bezirkszeitung Mariahilf, 6.Bezirk, Nr.51 S.2-3 [http://isra.tuwien.ac.at/fahrradgarage/bz\\_20101222.pdf](http://isra.tuwien.ac.at/fahrradgarage/bz_20101222.pdf) (letzter Zugriff 23.11.2013)

CABEZAS, Constanza (2014): Claves Para Proyectar Espacios Públicos Confortables. Indicador del confort en el espacio público. Online-Artikel. Plataforma Arquitectura. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>

CANO HILA, A. (2011). Procesos de integración y exclusión social juvenil en las periferias de Barcelona y Milán. Universitat de Barcelona. Doktorarbeit. Betreuer: García Cabeza, Marisol  
Departament de Teoria Sociològica, Filosofia del Dret i Metodologia de les Ciències Socials

CAPRILE, Maria (coord.), Núria Valles y Rachel Palmen, con el asesoramiento de Marina Subirats; Ma. Teresa Ruiz Cantero; Cecilia Castaño; Inés Sánchez de Madariaga (2012): Guía práctica para la inclusión de la perspectiva de género en los contenidos de la investigación. CIREM Fundación: Universidad de La Laguna

CARACOL (2015): Colombia: el país de las ferias, fiestas y carnavales. 4.1.2015 <http://www.noticiascaracol.com/entrenamiento/colombia-el-pais-de-las-ferias-fiestas-y-carnavales> (letzter Zugriff 14.10.2015)

CARTA DE MEDELLÍN (2014): siehe Instituto Social de Vivienda y Hábitat Alcaldía de Medellín (2014)

CASAGRANDE, Marco (2013): Urban Acupuncture <http://helsinkiacupuncture.blogspot.co.at> (letzter Zugriff: 17.3.2015)

CASTILLO LENIS, Paula (2013): Bogotá, a punto de perder \$27 mil millones por San Victorino. Online-Artikel. El Espectador. 14.1.2013 <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-punto-de-perder-27-mil-millones-san-victorino-articulo-396522> (letzter Zugriff: 14.10.2015)

com/noticias/bogota/bogota-punto-de-perder-27-mil-millones-san-victorino-articulo-396522 (letzter Zugriff: 14.10.2015)

CEBALLOS RAMOS, Olga Lucía (o.D.): La cualificación de la periferia urbana y el espacio público. Una reflexión desde las políticas públicas de Bogotá

CIA - Central Intelligence Agency (o.D.): The World Factbook. [/library/publications/the-world-factbook](http://library/publications/the-world-factbook) (letzter Zugriff 10.10.2015)

COL-LECTIU PUNT 6 (2010a): Generando vida cotidiana. [https://punt6.files.wordpress.com/2010/12/generandovidacotidiana\\_memoria1.pdf](https://punt6.files.wordpress.com/2010/12/generandovidacotidiana_memoria1.pdf) (letzter Zugriff 9.3.2015)

COL-LECTIU PUNT 6 (2010b): Tejiendo Redes. [https://punt6.files.wordpress.com/2010/12/tejiendoredes\\_criteriosdemejoradeentornoscotidianosparavelluters.pdf](https://punt6.files.wordpress.com/2010/12/tejiendoredes_criteriosdemejoradeentornoscotidianosparavelluters.pdf) (letzter Zugriff 22.3.2014)

COY, Martin (2011): Megastädte und Globaler Wandel: Aktuelle Tendenzen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung an südamerikanischen Beispielen. Vortrag. Institut für Geographie. Universität Innsbruck. Sankt Pölten: Oktober 2011. Verfügbar unter: [http://noe.gwk.at/wp-content/uploads/2011/10/Megastaedte\\_Coy.pdf](http://noe.gwk.at/wp-content/uploads/2011/10/Megastaedte_Coy.pdf) (letzter Zugriff 13.2.2015)

CUERVO DELGADO, C. (2009): Inclusión y exclusión social en Colombia: educación, salud y asistencia social, mercado y política social. Informe social 2008 dir. Catalina Cuervo Delgado. Bogotá Contraloría General de la República

DANE - Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2011): Bogotá, D.C., Indicadores demográficos 1985-2005

DANE (2013): Bogotá D.C.: Pobreza Monetaria 2012. Boletín de Prensa (Pressemittteilung). Bogotá: DANE  
Verfügbar unter: [http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones\\_vida/pobreza/Bogota\\_Pobreza\\_2012.pdf](http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/Bogota_Pobreza_2012.pdf) (letzter Zugriff 27.2.2014)

DANE (2015a): Mercado Laboral. Bogotá 2015. Boletín Técnico. Verfügbar unter: <http://www.dane.gov.co/index.php/mercado-laboral/empleo-y-desempleo> (letzter Zugriff: 10.9.2015)

DANE (o.D.): <http://www.dane.gov.co/index.php/esp/enlaces-destacados/estratificacion-socio-economica> (letzter Zugriff: 10.9.2015)

DNP (Departamento Nacional de Planeación) (2006): Hacia una Colombia equitativa e incluyente informe de Colombia. Objetivos de desarrollo del milenio. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación (DNP) Presidencia de la República de Colombia: Acción Social 2006

DREKONJA-KORNAT, Gerhard (2004): Kolumbien: Mikro-Kriege und Friedensinseln. In: Internationale Politik und Gesellschaft, Nr. 2/2004. 147-161.

DUDEN (2013): Bibliographisches Institut GmbH <http://www.duden.de/recht-schreibung/Leerstand> (letzter Zugriff: 16.3.2015)

DUQUE, Karina (2011): Clásicos de Arquitectura: SESC Pompéia / Lina Bo Bardi. Artikel. Plataforma Arquitectura. <http://www.plataformaarquitectura.cl/2011/05/24/clasicos-de-arquitectura-sesc-pompeia-lina-bo-bardi/> (letzter Zugriff: 3.3.2014)

EBNER, Ulla (Gestaltung) (2013): Kolumbien: Zwischen Krieg und Frieden. Fünf Jahrzehnte bewaffneter Konflikt. Ö1, Radiokolleg, 11.11.-14.11.2013, 22:15.

EGLI, Ernst (1967): Geschichte des Städtebaus, Bd.3, S.302 Zürich: Rentsch. zit.n.: Steierwald, Marcus 1998: Leitbild Urbanität. Seminararbeit. München: GRIN Verlag GmbH

EL ESPECTADOR (2012): Hospital San Juan de Dios: Listos \$7.000 millones para reapertura del San Juan de Dios. Bogotá: 27.8.2012 <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/listos-7000-millones-reapertura-del-san-juan-de-dios-articulo-370350> (letzter Zugriff: 3.9.2015)

EL TIEMPO (2013): Las tres pesadillas del parque Tercer Milenio. Bogotá: 2.6.2013 [http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW\\_NOTA\\_INTERIOR-12906364.html](http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12906364.html) (letzter Zugriff: 12.10.2013)

ERU – Empresa de Renovación Urbana (2009): Plan Centro Bogotá. Video. 22.10.2009 [https://www.youtube.com/watch?v=IOH\\_tOa2Rko](https://www.youtube.com/watch?v=IOH_tOa2Rko) (letzter Zugriff: 15.11.2013)

EU INTERREG II C NWMA (2001): Ansatzpunkte für eine sozialverträgliche Entwicklung. In: New Urban Landscapes - Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von Stadtlandschaften Transnationale Kooperation im Rahmen des EU Interreg II C-Programms Kooperationsraum nordwesteuropäischer Metropolraum (NWMA). S.15f [http://www.saarland.de/dokumente/thema\\_stadt\\_und\\_land/NUL\\_Final\\_Report\\_DE.pdf](http://www.saarland.de/dokumente/thema_stadt_und_land/NUL_Final_Report_DE.pdf)

FLÓRES, Gabriel (2014): Centro de Bogotá se seguirá renovando. Artikel. El Tiempo <http://www.metrocuadrado.com/decoracion/content/centro-de-bogota-se-seguira-renovando>

FORD FOUNDATION (2011): Just City: A Ford Forum on Metropolitan Opportunity. Videoaufzeichnung. <http://www.fordfoundation.org/newsroom/events/497> (letzter Zugriff: 19.2.2014)

FRANCO CALDERÓN, Á. / ZABALA CORREDOR, S. (2012): Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. In: DEARQ: Revista De Arquitectura De La Universidad De Los Andes, (11), S. 10-21

FÜLSCHER, Bernadette (2004): Definition „öffentlicher Raum“ Online-Artikel. <http://www.stadtkunst.ch/0/4/8/20/> (letzter Zugriff: 16.3.2015)

GEHL, Jan (2004): La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté S.A. zit.n. Ballén (2009)

GEMEINDE WIEN (o.D. a): Freiraum Stadtraum Wien - Leitbild für den öffentlichen Raum <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/freiraum-stadtraum-wien.html> (letzter Zugriff 13.3.2015)

GEMEINDE WIEN (o.D. b): Öffentlicher Raum - Das Wohnzimmer der Stadt <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/oeffentlicher-raum/> (letzter Zugriff 13.3.2015)

GOLAN, Gan (2012): The Office of the people. In Shiffman, R. et al. (2012): S.70-73

GOOGLE MAPS (2013-2015): [maps.google.at](https://maps.google.at)

GOVERNEUR, David/ GRAUER, Oscar (2008): Urban Connectors. In: Harvard Design Magazine Number 28: Harvard University Graduate School of Design S. 24-34

GRAAFF, David (2014): Kolumbien. Schokolade für den Frieden. Artikel. Lateinamerika Nachrichten. Nr. 483/484 - Sept./Okt. 2014. Deutschland. Verfügbar unter: <http://lateinamerika-nachrichten.de/?aaartikel=schokolade-fuer-den-frieden> (letzter Zugriff: 11.10.2015)

GRAAFF, David (2015): Kolumbien. Lösung der Krise stärkt den Friedensprozess. Artikel. Lateinamerika Nachrichten. Nr. 487 - Januar 2015. Deutschland. Verfügbar unter: <http://lateinamerika-nachrichten.de/?aaartikel=loesung-der-krise-staerkt-den-friedensprozess> (letzter Zugriff: 11.10.2015)

GRABNER, Daniel (2013): Aus leer wird mehr. Online-Beitrag. 20.1.2013 <http://fm4.orf.at/stories/1711247/> (letzter Zugriff 23.8.2015)

GRAUER, Oscar (1991): Principles, Rules and Urban Form: The Principles of Venezuela. Doctor of Design Thesis. Harvard University Graduate School of Design. zit.n. Gouverneur, David/ Grauer, Oscar (2008): Urban Connectors.

HOFER, Andreas (2010): Karl Brunner und der europäische Städtebau in Lateinamerika. Vol. 2. Wien: LIT Verlag.

IBAGUE, Yuli / LINARES, Lorena / PAREDES, Maria José (2010): La otra cara de Bogotá. Entrevista vendedores ambulantes Parque la Mariposa Centro de Bogotá. Video. Universidad Pedagógica, Facultad de Educación, Licenciatura en Educación Infantil. Bogotá, Kolumbien. 1.4.2010. Zu Verfügung auf [https://www.youtube.com/watch?v=Jfq-YoZD\\_Iw](https://www.youtube.com/watch?v=Jfq-YoZD_Iw) (letzter Zugriff 15.11.2013)

IDEAM - Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales de Colombia (o.D.): Temperatura Media. Verfügbar unter: [http://bart.ideam.gov.co/portal/prono\\_fin\\_semana/meteorologia/info/tmedmen.html](http://bart.ideam.gov.co/portal/prono_fin_semana/meteorologia/info/tmedmen.html) (letzter Zugriff: 10.9.2015)

INSTITUTO SOCIAL DE VIVIENDA Y HÁBITAT ALCALDÍA DE MEDELLÍN (2014): Carta de Medellín; World Urban Forum 7, UNO. Medellín: Solingraf

INTERVIEWS (2014): Eigene Durchführung von Befragungen. Straßeninterviews mit Unterstützung von Sara Ávila. Mit vielem Dank an die Teilnehmenden, insbesondere an Carlos Niño. Bogotá: Februar - April 2014. Detaillierte Transkriptionen bei Autorin.

JACOBS, Jane (1963): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Bauwelt-Fundamente. Bd. 4. Braunschweig.

JACOBS, Jane (2011) [1961]: The death and life of great American cities. New York: Modern Library

KAUFMANN, Theresia (2010): Urbane Mobilität in Bogotá: die Auswirkungen von TransMilenio seit 2000. Diplomarbeit. Betreuer: Andreas Hofer und Hermann Knoflacher. Wien: TU Wien.

KEIZER, Kees/ LINDENBERG, Siegwart/ STEG, Linda (2008): The Spreading of Disorder. (Faculty of Behavioral and Social Sciences, University of Groningen) Artikel. In: Science Vol.322, 12.12.2008 S.1681-1685

KIMMELMAN, Michael (2012): Foreword. In: Shiffman, R. et al. (2012): S.xiii-xviii

KÖNIG, Hans-Joachim (2008): Kleine Geschichte Kolumbiens. München: CH Beck.

LBBT – Lina Bo Bardi: Together (o.D.): Online-Quelle. <http://linabobarditogether.com/de/2012/07/17/about/> (letzter Zugriff: 3.3.2014)

LERNER, Jamie (2007): In: Miller, Kyle (2011): Urban Acupuncture: Revivifying Our Cities Through Targeted Renewal <http://kylemillermsis.wordpress.com/2011/09/25/urban-acupuncture-revivifying-our-cities-through-targeted-renewal/>

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia / EHRENFEUCHT, Renia (2009): Sidewalks: Conflict and Negotiation over Public Space. MIT Press

LYDON, Mike (Hrsg.) (2012): Tactical Urbanism 2: The Street Plans Collaborative. New York

MA18 - Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtstrukturplanung (Hrsg.) (1992): Stadtentwicklungsplan: Urbanität. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 37. Wien: Agens-Werk Geyer + Reisser

MA 23 - Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2015): Wien in Zahlen 2015. Wien: AV+Astoria Druckzentrum

MAEC – Ministerio de asuntos exteriores y de cooperación (Außenministerium, Spanien), Oficina de Información Diplomática (2015): Colombia. Ficha País. April 2015. Spanien.

MATZANETZ, Peter (2013a): ...am Real Estate Circle. Nachlese. <http://branchenfrei.at/?p=899> (letzter Zugriff 23.11.2013)

MATZANETZ, Peter (2013b): Einraumhotel. <http://branchenfrei.at/?p=655> (letzter Zugriff 23.11.2013)

MINTRABAJO – MINISTERIUM FÜR ARBEIT (o.D.): Jornada de Trabajo. <http://www.mintrabajo.gov.co/preguntas-frecuentes/jornada-de-trabajo.html> (letzter Zugriff: 17.10.2015)

MOORE, Rowan (2012): Lina Bo Bardi: buildings shaped by love. In: The Observer, 9 September 2012. Artikel. <http://www.theguardian.com/artanddesign/2012/sep/09/lina-bo-bardi-together-review?CMP=email> (letzter Zugriff: 3.3.2014)

MORRIS, Ingrid / GARZÓN, Germán (2010): El Cartucho: Del Barrio Santa Inés al Callejón de la Muerte. Bogotá: Secretaría de Integración Social.

MUXÍ MARTÍNEZ, Zaida / CASANOVAS, Roser / CIOCOLETTO, Adriana / FONSECA, Marta / GUTIÉRREZ VALDIVIA, Blanca (2011): ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? En: Feminismo/s 17, Juni 2011, S.105-129 >> (Muxí 2011: S...)

NIÑO MURCIA, Carlos/ REINA MENDOZA, Sandra (2010): La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera Décima. Bogotá (1945-1960). Bogotá: Linotipia Bolívar

NONOMARTIN (2012): El potencial de los vacíos en las ciudades: Recordando a Aldo Van Eyck. <http://tresiyo.com/blog/2012/09/10/el-potencial-de-los-vacios-en-las-ciudades-recordando-a-aldo-van-eyck/>

NOTICIAS UNO COLOMBIA (2012): Transmilenio ya funciona por la carrera décima. Video. Veröffentlicht 15.9.2012. (letzter Zugriff: 27.10.2013)

NR (2010): siehe Niño Murcia, Carlos/ Reina Mendoza, Sandra (2010)

OXFORD DICTIONARY (o.D.): Oxford University Press. <http://www.oxforddictionaries.com/definition/spanish/barrio> (letzter Zugriff 2.9.2015)

pps - PROJECT FOR PUBLIC SPACES (o.D.): [www.pps.org/reference/whyte](http://www.pps.org/reference/whyte) (letzter Zugriff 13.3.2015)

PUNT 6 (2010a/b): siehe Col-lectiu Punt 6 (2010a/b)

ROEVER, Sally (2010): Street Trade in Latin America: Demographic Trends, Legal Issues and Vending Organizations in Six Cities. In: Bhowmik, Sharit. K. (Hrsg.): Street Vendors in the Global Urban Economy. New Delhi: Routledge

ROEVER, Sally (2014): How Informal Workers Contribute to Cities. Online-Publikation. <http://www.inclusivecities.org/blog/informal-workers-contribute-cities/> (letzter Zugriff 2.6.2014)

ROEVER, Sally (o.D.): Street Vendors. Online-Publikation. <http://wiego.org/informal-economy/occupational-groups/street-vendors> (letzter Zugriff: 2.6.2014)

RICHTER, Wolfgang (2013): In: Matzanetz, Peter (2013): Wolfgang Richter über Leerstand und Standortanalyse: Zum Interview. <http://branchenfrei.at/?p=540> (letzter Zugriff: 23.11.2013)

RUEDA GARCÍA, Nicolás/ RUEDAS SINISTERRA, Diego (2005): Desarrollo urbano y pobreza en Bogotá D.C.. Bogotá: Ed. Uniandes

SABANA – Emisora Sabana (2010): Transformación centro de Bogotá. Video. 25.4.2010 (letzter Zugriff: 15.11.2013)

SARMIENTO, Olga et al. (2010): The Ciclovía-Recreativa: a mass-recreational program with public health potential. Journal of physical activity and health. 7. Jg., Nr. 2. S.163-180

SCHWARTZ, Anne (2007): Creating People-Friendly Streets <http://www.gothamgazette.com/index.php/development/3731-creating-people-friendly-streets> (letzter Zugriff 22.3.2014)

SDP - Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá (2005): 10. Colombia. Censo General 2005. Principales resultados censo ampliado por municipios: Cuadro 28. Personas por actividades complementarias. <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Inventarios/Censos> (letzter Zugriff: 11.9.2015)

SDP (2007a): 15. Encuesta de calidad de vida de Bogotá 2007. Bogotá, Kolumbien. <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Inventarios/Censos> (letzter Zugriff 10.9.2015)

SDP (2007b): DICE044 - Proyecciones Poblacion ECV 2007. Bogotá, Kolumbien. <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Inventarios/Censos> (letzter Zugriff 10.9.2015)

SDP (2009): DICE033 - Indicadores de Pobreza: Cuadro 3 (Daten aus 2007). Bogotá, Kolumbien. <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Inventarios/Social1> (letzter Zugriff 10.9.2015)

SDP (2011): Monografía Santa Fé, 21 Monografías de las Localidades. Bogotá, Kolumbien.

SDP (2012): Segregación Socioespacial en Bogotá 2011. Indicadores y Medición. Boletín Nr. 39.

SDP (2013a): POT 2020. Mapas firmados, Decreto Distrital 364 de 2013: Mapa No.37 Programa de Mejoramiento Integral. 37-programa\_mejoramiento\_integral.pdf [http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT\\_2020](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020) (letzter Zugriff: 25.9.2013) - der Raumordnungsplan wurde am 27.3.2014 suspendiert.

SDP (2013b): POT 2020. Plano de Ordenamiento Territorial [http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT\\_2020/Que\\_Es/Historieta\\_POT\\_completo1.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Que_Es/Historieta_POT_completo1.pdf) (letzter Zugriff: 28.2.2014) - der Raumordnungsplan wurde am 27.3.2014 suspendiert.

SDP (2014): MEPOT 2014 – Modificación Excepcional del POT. Presentaciones Generales MEPOT. CD-Rom. Bogotá, Kolumbien. - der Raumordnungsplan wurde am 27.3.2014 suspendiert.

SDP (2015): Aspectos Demográficos. <http://www.sdp.gov.co/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/ProyeccionPoblacion> (letzter Zugriff: 10.9.2015)

SDP (2015b): Encuesta Multipropósito 2014. Principales resultados en Bogotá y la Región. Boletines de Ciudad. Boletín 65. April 2015. Bogotá.

SDP (o.D.): Suspensión del POT2020. [http://www.sdp.gov.co/PortalSDP/POT\\_2020](http://www.sdp.gov.co/PortalSDP/POT_2020) (letzter Zugriff 10.9.2015)

SHIELDS, Rob (2013): New public spaces of concern: nanotechnologies, design professions and the city. SKuOR Lecture Series. Vortrag. Technische Universität Wien, Mobiles Stadtlabor: 13.11.2013

SHIFFMAN, R. et al. (Hrsg.) (2012): Beyond Zuccotti Park : Freedom of Assembly and the Occupation of Public Space. Oakland, CA: New Village Press

SIEBEL, Walter (2012): Stadt und soziale Ungleichheit. In: Leviathan 40.Jg. Heft 3, S. 462-475

SINHA, Shalini and ROEVER, Sally (2011): India's National Policy on Urban Street Vendors. In: WIEGO Policy Brief No.2 - Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing. April 2011

STATISTIK AUSTRIA - Bundesanstalt für Statistik Österreich (2015): Österreich - Zahlen, Daten, Fakten. Wien: 1. Aichfelder Druck

SAS – Sunrise and Sunset (o.D.): Sonnenaufgang und Sonnenuntergang Bogotá. <http://www.sunrise-and-sunset.com/de/sun/kolumbien/bogota/2015> (letzter Zugriff: 10.10.2015)

UNESCO (o.D.): Cultural space of Palenque de San Basilio. <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=en&pg=00011&RL=00102> (letzter Zugriff: 12.10.2015)

UN-HABITAT (2000): Geschlechtssensible Parkgestaltung: Einsiedlerpark, St.-Johann-Park. Good Practice UN-Habitat 2000, Update 2002. [http://bestpractices.at/main.php?page=vienna/best\\_practices/gender/park\\_design&clang=de](http://bestpractices.at/main.php?page=vienna/best_practices/gender/park_design&clang=de) (letzter Zugriff 15.3.2015)

UPM – Universidad Politécnica de Madrid (o.D.): <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/bogota.pdf> (letzter Zugriff: 10.6.2014)

U-TT (o.D.a): Avenida Lecuna. / Teatro. <http://u-tt.com/> (letzter Zugriff: 11.2.2014)

U-TT (o.D.b): Avenida Lecuna. <http://u-tt.com/project/lecuna-avenue-re-urbanization/> (letzter Zugriff: 26.10.2015)

VALENZUELA, Santiago (2015): Si el cronograma se cumple, Bogotá tendría metro en 2022. Onlineartikel. El Colombiano. 26.3.2015 <http://www.elcolombiano.com/si-el-cronograma-se-cumple-bogota-tendria-metro-en-2022-YJ1579643> (letzter Zugriff 12.10.2015)

WIEGO - Women in Informal Employment (2013): Globalizing and Organizing: Key Debates about Street Vending. März 2013 <http://wiego.org/informal-economy/key-debates-about-street-vending> (letzter Zugriff 2.6.2014)

WIEGO (o.D.): Street Vendors. <http://wiego.org/informal-economy/occupational-groups/street-vendors> (letzter Zugriff: 2.6.2014)

WILDER, Kathrin (2003): La Plaza: Öffentlicher Raum als Verhandlungsraum. September 2003 [http://www.republicart.net/disc/realpublicspaces/wildner01\\_de.htm](http://www.republicart.net/disc/realpublicspaces/wildner01_de.htm) (letzter Zugriff: 9.7.2014)

Wolke 7 (o.D.): [www.wolke7.at](http://www.wolke7.at) (letzter Zugriff: 13.3.2015)

WORLD BANK (2014): Table 2.9 of World Development Indicators: Distribution of income or consumption.

ZAUGG, Kurt-Daniel (1983): Bogota, Kolumbien: formale, funktionale und strukturelle Gliederung. Bern: Geograph. Institut der Universität Bern (Geographica Bernensia: P, Geographie für die Praxis: 9)

## EINLEITUNG

- xiii 3 Worte zur Décima: Wordle-Grafik, auf Basis eigener Daten aus den Interviews (2014). Wordle.net
- xvii 3 Worte zur Décima, wie ich sie mir wünsche: ebd.

## 01 KOLUMBIEN & BOGOTÁ

- 01 Weltkarte: Adaption: vectorworldmap.com (Zugriff: 13.8.2014)
- 03 Kolumbiensilhouette: Adaption: vectorworldmap.com (Zugriff: 13.8.2014)
- 03 Österreichsilhouette: Adaption: ebd.
- 04 Größenvergleich: Eigene Grafik, Basis: ebd.
- 05 Profil der Andenkordilleren: Cabrales Solano, Christina (2015): Paisaje olvidado – paisaje enlazado. Vernetzung vernachlässigter Sumpflandschaften mit dem öffentlichen Raum von Bogotá. Masterarbeit. TU Graz. Betreuer: Klaus K. Loenhardt Graz, Österreich.
- 06 Kolumbien, physisch: Eigene Grafik, Basis: www.landkartenindex.de (Zugriff: 10.10.2015)
- 07 Bogotásilhouette: Adaption: SDP (2014): 6
- 07 Wiensilhouette: Adaption: Basis: wien.gv.at/statistik/images/bezirksdaten.jpg (Zugriff: 10.10.2015)
- 08 Klima Bogotá: Adaption, Basis: IDEAM (o.D)
- 08 Klima Wien: Eigene Grafik, Daten aus: ZAMG - Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik: Klimadaten von Österreich 1971-2000. [http://www.zamg.ac.at/fix/klima/oe71-00/klima2000/klimadaten\\_oesterreich\\_1971\\_frame1.htm](http://www.zamg.ac.at/fix/klima/oe71-00/klima2000/klimadaten_oesterreich_1971_frame1.htm) (Zugriff: 10.10.2015)

## BOGOTÁ

- 13 Flächenaufteilung Bogotá: Eigene Adaption: SDP (2014): 6
- 14 Stadtwachstum: Eigene Adaption: SDP (2014): 4
- 15 Bogotás Menschen: Eigene Grafik auf Basis der Interviews
- 16 Bogotás Bezirke: Eigene Grafik: Basis: AMB (2014)
- 16 Indikatoren für Segregation: Adaption: SDP (2012): 20
- 17 Straßenplan: Eigene Grafik: Basis: AMB (2014)
- 17 U-Bahn für Bogotá: IDU (2014): [http://app.idu.gov.co/seccion\\_metro/images/infografiaMetro.jpg](http://app.idu.gov.co/seccion_metro/images/infografiaMetro.jpg) (Zugriff: 12.9.2015)
- 18 La Candelaría: der Ursprung Bogotá: Eigene Grafik: Basis: AMB (2014)
- 19 Timeline und Bevölkerungsanstieg: Eigene Grafik, Daten aus: SDP (2007b): Cuadro 1; NR (2010): 39 ; König (2008)
- 19 Bebauungsstudie des Plaza Bolívar: Le Corbusier, Sert & Wiener, aus: Bannen Lanata, Pedro (1991): Bogotá – Colombia. Cinco Viajes y un Plan para una ciudad Lationamericana. In: Pérez Oyarzún, Fernando (Hg.) (1991) Le Corbusier y Sudamerica. Viajes y Proyectos. Santiago: Ediciones ARQ de la Escuela de la Arquitectura, Pontifica Universidad Católica de Chile. S. 83 zit.n. Hofer, Andreas (2010): 212
- 21 „Plan Piloto“ für das Zentrum von Bogotá: Le Corbusier, Sert & Wiener, aus: Vargas; Hernando (Hg.) (1987): Le Corbusier en Colombia. Bogotá: Cementos Boyacá S.120 zit.n. Hofer, Andreas (2010): 212
- 22 Foro Arte y Cultura para la Paz: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (2014): <http://2015.culturarecreacionydeporte.gov.co/en/node/4709> (Zugriff: 14.10.2015)

- 22 Plan der Ciclovía: Instituto Distrital de Recreación y Deporte.: <http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/?q=node/173> (Zugriff: 14.10.2015)
- 26 Transmilenio-Netzplan: [http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/mpdv\\_10\\_de\\_octubre\\_de\\_2015.pdf](http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/mpdv_10_de_octubre_de_2015.pdf) (Zugriff: 14.10.2015)

## 02 THEMENEINFÜHRUNG

- 29 Funktionen von Straße: Eigene Grafik, Daten aus: Ascher 2007: 18
- 30 25% bis 30% der Städte sind Straßen: Eigene Grafik, Daten aus: Borthagaray (2009): 9
- 31 Aktivitäten im Außenraum: Eigene Grafik, Daten aus: Gehl (2004)
- 32 Parameter ÖR: Adaption, basierend auf: Mínguez Martínez, Enrique/ Martí Ciriquíán, Pablo/ Moure, María Vera: Esquema de Confort en un mismo Espacio Público. Superposición día/noche. In: Cabezas 2014: Figura 3.
- 33 Urbane Akupunktur: Casagrande (2013)
- 35 Aldo van Eyck: Nutzung von Baulücken in der Nachkriegszeit: Fotos von: <http://www.enredad.com/wp-content/uploads/2012/02/22.jpg> sowie 15.jpg (Zugriff: 22.3.2014)
- 36 Houses Stand Empty: Artwork mit freundlicher Genehmigung von Hoffmann, David (<http://hoffman.photoshelter.com>)
- 37 Estonoesunsolar, Zaragoza: Foto von: Gravalosdimonte Arquitectos. <http://gravalosdimonte.com> (Zugriff: 11.2.2014)
- 37 Sicherheitswahrnehmung in Bogotá: Eigene Grafik, Daten aus: DANE (2014): Encuesta de Convivencia y seguridad ciudadana. Boletín Técnico. Bogotá 2014: 8
- 44 Gini Index Weltkarte: Adaptierte Grafik von: Wikimedia Commons: Hunter, Tracy: „2014 Gini Index World Map, Income inequality distribution by country per World Bank (2014): Table 2.9 of World Development Indicators: Distribution of income or consumption) Verfügbar unter: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:2014\\_Gini\\_Index\\_World\\_Map\\_income\\_inequality\\_distribution\\_by\\_country\\_per\\_World\\_Bank.svg#/media/File:2014\\_Gini\\_Index\\_World\\_Map\\_income\\_inequality\\_distribution\\_by\\_country\\_per\\_World\\_Bank.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:2014_Gini_Index_World_Map_income_inequality_distribution_by_country_per_World_Bank.svg#/media/File:2014_Gini_Index_World_Map_income_inequality_distribution_by_country_per_World_Bank.svg) (Zugriff: 24.3.2015)
- 44 Gini Index in den Décima-Bezirken: Eigene Grafik, basierend auf Daten von: SDP (2011): 187
- 45 Durchschnittliche Fahrzeit je Estrato: Grafik von: SDP 2013b
- 46 Effektive Sozialpolitik für bessere Aufteilung des Einkommens: BID - Banco Interamericano de Desarrollo (1998): 80, Grafik 5.1
- 47 Vorteile besserer Bildung der Frau: ebda.
- 48 Informale Arbeit im Globalen Süden: Roever (2014)
- 49 Handelsgebiete ähnlicher Warengruppen: Eigene Grafik, Daten aus eigenen empirischen Erhebungen.
- ## REFERENZPROJEKTE
- 53 Informelle Siedlungen verbindende Brücke: Alejandro Echeverri + Valencia Arquitectos <http://alejandroecheverri-valencia.co/proyecto-urbano-integral-pui/> (Zugriff: 15.10.2015)
- 53 Seilbahn über Paseo Urbano: PUI aus: <http://architectureindevelopment.org/news.php?id=49> (Zugriff: 15.10.2015)

# Abbildungsverzeichnis

**Alle Fotografien und Grafiken, die nicht im Abbildungsverzeichnis angeführt sind, wurden von der Verfasserin angefertigt.**

- 54 Wolke 7: <https://www.yumpu.com/de/document/view/3750146/hinterhof-7-wohnbauforschung> (Zugriff: 13.3.2015)
- 55 Avenida Lecuna: U-TT (o.D.a)
- 56 EpiCenter, alle: Arrowstreet (2014)
- 57 SESC Pompéia, alle: Kok, Pedro, Flickr-User. aus: Duque (2011)
- 58 Rune Werkstätten: Kon, Nelson. aus: SARA, Rachel (2013): *Citadels of Freedom: Lina Bo Bardi's SESC Pompéia Factory Leisure Centre and Teatro Oficina, São Paulo. Architectural Design*, 2013, 83. Jg., Nr. 6, S. 52-57. Seite 55.

## 03 DIE CARRERA DÉCIMA

### GESCHICHTE

- 63 Motorradwettbewerb Carrera Décima, 1952: Sady González. *Revista Número* (2007): Bogotá, años 50. Bogotá. p. 175, zit.n. NR (2010): 104
- 65 Zeitraffer der Straßenerweiterung: Eigene Grafik, Basis: Niño / Reino (2010): zwischen 72-73
- 67 Carrera Décima, 1943: Aerofotografías, Vuelo C-336 y C-335. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Bogotá.
- 69 Carrera Décima, Ecke Avenida Jiménez, etwa 1961: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá. zit.n.: NR (2010): 141
- 72 Transmilenio-Zweig Carrera Décima und Calle 26: Nueva Era (2008): [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/37/Mapa\\_TM\\_Fase\\_3.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/37/Mapa_TM_Fase_3.png) (Zugriff: 3.11.2013)
- 77 Proyecto Ministerios, Integration von Neu und Alt: Juan Pablo Ortíz (2014): <http://www.empresavirgiliobarco.gov.co/concurso/Paginas/Concurso-de-Ideas-Ministerios.aspx> (Zugriff: 17.10.2015)
- 78 Visualisierungen Proyecto Ministerios: ebd.

### VERLAUF DER CARRERA DÉCIMA

- 81 Hotspots Funktionen: Eigene Grafik, Daten aus Google Maps und eigenen Erhebungen.
- 82 Vergleich durchschnittliche Dichte und Estrato entlang der Décima: Eigene Grafik, Daten aus: SDP (2015): Aspectos Demográficos. Cuadro 20. / SDP (2011b): DICE014-ViHoPePorEstrato-31122011.xls, 2011. Bogotá, Kolumbien. Verfügbar auf: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Informaci%F3nTomaDecisiones/Estadisticas/Proyeci%F3nPoblaci%F3n> (Zugriff: 28.2.2014)

- 82 Estratos um die Décima: AMB 2014
- 84 Vergleich der Estratoverteilung je Abschnitt: Eigene Grafik, Daten aus: SDP (2011b): DICE014-ViHoPePorEstrato-31122011.xls, 2011. Bogotá, Kolumbien. Verfügbar auf: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Informaci%F3nTomaDecisiones/Estadisticas/Proyeci%F3nPoblaci%F3n> (Zugriff: 28.2.2014)

### STRASSENABSCHNITTE

- 85-97 Stadtplan mit Funktionen: Eigene Grafik, Daten aus Google Maps und eigenen Erhebungen.
- 92 Fensterlose Hauswände nach TM-Straßenerweiterung (3.Bild): Google Streetview (Zugriff: 1.7.2014)
- 92 Spital San Juan de Dios (4.Bild): Garnica, Jafet.

### NORDABSCHNITT

- 103 Geschosshöhen und Nutzung/Leerstand: Eigene Grafik auf Basis eigener Erhebungen.
- 105 Verkehrsaufkommen: Eigene Grafik, Daten aus Google Maps. (Zugriff: 31.8.2015)
- 106 Unterbrochener Fußgänger- und Auto-Durchfluss: Eigene Grafik, auf Basis eigener Erhebungen.
- 108 Wichtige Orte im Nordabschnitt: Eigene Grafik, Luftbilder aus Google Maps. (Zugriff: 30.10.2013)

### PROBLEMATIKEN

- 134 Ins Nichts führende Zebrastreifen (7. und 8.Bild): Google Streetview (Zugriff: 1.7.2014)

## 04 PROJEKT STRASSE VERBINDET

- 152 Zwei malende Kinder: <http://www.pps.org/services/> (Zugriff: 13.3.2015)
- 152 Malen roter Farbkreise: Activa Valdivia. Linkes Bild Adaption der Autorin. <http://www.activavaldivia.cl> (Zugriff: 17.2.2015)
- 153 Comunas de Medellín pintadas: Sánchez, Diana: Medellín se pinta de vida: Color en la Comuna. *El Tiempo – Ausgabe des World Urban Forum* 7: 5.4.2014 S. 2





