

DIPLOMARBEIT

# Ribera porteña

Strategisches Konzept zur Verbindung  
der Stadt Buenos Aires mit dem Río de la Plata

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

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Andreas Hofer  
E 260 Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Corina Payr  
0725443

[corina.payr@gmx.at](mailto:corina.payr@gmx.at)

Wien, Oktober 2014



## Kurzfassung

Die argentinische Hauptstadt Buenos Aires befindet sich am Ufer des Río de la Plata, einer außergewöhnlich breiten Flussmündung. Als koloniale Hafenstadt gegründet, verfügte Buenos Aires einst über eine sehr enge Beziehung zum Wasser und wurde in ihrem Wachstum maßgeblich durch die Entwicklung des Hafens beeinflusst. Im letzten Jahrhundert kam es im Zuge der Industrialisierung zur Minimierung der ans Wasser grenzenden öffentlichen Räume sowie zur Verschmutzung der Uferbereiche. Heute ist das Ufer schwer zugänglich und durch räumliche Barrieren vom urbanen Leben entkoppelt. Der Río de la Plata wird in der Stadt kaum wahrgenommen und hat seine identitätsstiftende Wirkung verloren. Der Schwerpunkt der Diplomarbeit liegt in einer detaillierten städtebaulichen Analyse des Uferbereiches und des angrenzenden Stadtraumes, in der die Ursachen und Auswirkungen der mangelnden Beziehung von Buenos Aires und dem Río de la Plata erörtert werden. Darauf aufbauend wird ein strategisches Konzept zur neuerlichen Verknüpfung der Stadt mit dem Fluss erarbeitet. Dafür werden Ziele für die städtebauliche Entwicklung des Küstenbereiches und des angrenzenden Stadtraumes formuliert und geeignete Maßnahmen für deren Umsetzung auf verschiedenen städtebaulichen Planungsebenen vorgeschlagen. An drei ausgewählten Orten der Küste werden Zukunftsszenarien entworfen und Auswirkungen der Maßnahmen dargestellt. Der Schwerpunkt liegt dabei in den tatsächlich für die Bewohner spürbaren Verbesserungen in der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Küste. Abschließend erfolgt eine Einschätzung für die zukünftige Entwicklung der Küste.

## Abstract

The Argentinean capital Buenos Aires is located on the western shore of the estuary of the Río de la Plata. Founded as a colonial port the city once had a close relationship with the river and its development was mainly influenced by the growth of the port. During the last century industrialization led to a reduction of public space at the shore as to pollution of the shoreline. Nowadays the shore is almost inaccessible and virtually cut off from urban life by spatial barriers. In the city of Buenos Aires the Río de la Plata is hardly perceived from the city dwellers resulting in loss of identity.

The focus of the thesis on hand is on an detailed urban analysis of the causes and effects of the lacking connection between Buenos Aires and the Rio de la Plata. Based on this analysis a strategic concept for the reintegration of the urban shoreline is proposed. Objectives for the development of the shore and the adjacent urban areas are formulated and suitable measures on distinct urban planning levels are proposed. Future scenarios on three selected sites are sketched to illustrate causes and eventual effects of the proposed measures. Focus is placed on the perceptible improvement of residential quality and accessibility of public spaces on the shore for the city's population. Finally an assessment of the future development of the shore of Buenos Aires is given.



## Danksagung

Ich danke meinem Betreuer Andreas Hofer, der mich mit seinem Blick für das Wesentliche meiner Diplomarbeit stets auf den richtigen Weg gebracht hat.

Besonderer Dank geht an meine Eltern, die mir das Studium ermöglicht haben und immer eine große Stütze für mich waren.

Mein Dank geht außerdem an die Technische Universität Wien für die Förderung des Forschungsaufenthaltes in Buenos Aires durch das Stipendium für kurzfristige wissenschaftliche Arbeiten im Ausland.

Ich danke dem Lehrstuhl Garay der Universidad de Buenos Aires für den Austausch und die Kooperation während meines Aufenthaltes in Argentinien. Besonderer Dank geht an Thomas Hagedorn für die organisatorische Unterstützung vor Ort und seinen fachlichen Input als Raumplaner.

An der Universidad de Buenos Aires möchte ich mich zudem bei Gisela Irina Hidde und Eduardo Gómez Salso und ihren Studenten für die Einbindung in ihre Lehrveranstaltung zur Landschaftsgestaltung und den dabei entstandenen interdisziplinären Austausch bedanken.

Außerdem möchte ich meinen argentinischen Freunden Abril, Cris, Eli und Lio danken, die Buenos Aires für mich zu meinem zweiten Zuhause gemacht haben.

Ich danke meinen treuen Freunden in Wien sowie jenen, die sich über den Rest der Welt verstreut haben, insbesondere Babsi, Bettina, Eva, Jürgen, Šejla, Torunn und Verena, für ihren stetigen Rückhalt und die unendlichen Ermutigungen.

## Agradecimientos

Agradezco a mi Director de tesis, Andreas Hofer, por su orientación que me ayudó a no perder el hilo.

Quiero agradecer también a mis padres por haberme ayudado con mi carrera y por haber sido un gran apoyo siempre.

Le doy gracias a la Universidad Técnica de Viena por haberme apoyado con una beca para cubrir mi estadía durante mi investigación en Argentina.

Deseo agradecer a la cátedra Garay de la Universidad de Buenos Aires por la cooperación, sobre todo a Thomas Hagedorn, por su apoyo y enriquecimiento de mi tesis con sus conocimientos urbanísticos.

Además, agradezco a la cátedra Wilder Larrea, especialmente a Gisela Irina Hidde y Eduardo Gómez Salso y a sus estudiantes por compartir sus conocimientos y recibirme en el taller.

Muchísimas gracias a mis amigos Abril, Cris, Eli y Lio, que me hacen sentir como en casa cada vez que estoy en Buenos Aires.

Agradezco además a mis amigos de Viena y a los que están dispersos por el resto del mundo, especialmente a Babsi, Bettina, Eva, Jürgen, Šejla, Torunn y Verena por su apoyo y continuo ánimo.

# Ribera porteña

## Strategisches Konzept zur Verbindung der Stadt Buenos Aires mit dem Río de la Plata

### Inhalt

Kurzfassung	3
Danksagung	5
Einleitung	8
<b>1 Stadt und Wasser</b>	<b>11</b>
1.1 Chancen und Potenziale von Städten am Wasser	12
1.2 Buenos Aires im Kontext	16
1.3 Referenzen	17
Barcelona, Spanien	17
Montevideo, Uruguay	19
New York, USA	20
<b>2 Buenos Aires am Río de la Plata</b>	<b>25</b>
2.1 Río de la Plata: "Fluss ohne Ufer"	26
2.2 Die Küste von Buenos Aires	28
2.3 Städtebauliche Entwicklung der Küste von Buenos Aires	30
Vor der Stadtgründung: Der Río de la Plata und die Pampa	30
Stadtgründung am Río de la Plata im 16. Jahrhundert	32
Emanzipation als Hafenstadt im 18. Jahrhundert	34
Stadtwachstum und Transformation der Küste durch neue Infrastrukturen im 19. Jahrhundert	36
Entdeckung der Küste als Erholungsraum zu Beginn des 20. Jahrhunderts	40
Moderne Transportmittel und ihre Manifestation an der Küste in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts	43
Die Küste im 21. Jahrhundert	44
Zusammenfassung: Wesentliche Aspekte der städtebaulichen Entwicklung der Küste	45
<b>3 Städtebauliche Analyse der Küste von Buenos Aires</b>	<b>47</b>
3.1 Wesentliche Charakteristiken der Küste von Buenos Aires im Überblick	50
3.2 Spezielle Analyse der Küste auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen	52
Geschichtliche Betrachtung der Küste	52
Planungskonzepte im 20. und 21. Jahrhundert	54
Wahrnehmung / Identität	64
Topographie und Transformationen der Küste	66
Stadtstruktur	68

Flächennutzung	70
Nutzung öffentlicher Räume entlang der Küste	72
Individuall-, Flug- und Schiffsverkehr	74
Öffentlicher Verkehr	76
Räumliche Barrieren in der Zugänglichkeit der Küste	78
<b>3.3 Interpretation der städtebaulichen Analyse</b>	<b>80</b>
Verlust von Identität und Geschichte	81
Verschmutzung des Wassers und Verdrängung des Flusses durch Aufschüttungen	82
Fehlen urbaner Bebauungsstruktur und ausgewogener Nutzungsmischung an der Küste	83
Geringes Angebot öffentlicher Räume an der Küste	84
Schlechte Erreichbarkeit der Küste und fehlende Vernetzung öffentlicher Räume	86
<b>4 Strategisches Konzept zur städtebaulichen Anknüpfung der Stadt an den Fluss</b>	<b>89</b>
4.1 Konzept	90
Zeitleiste	90
Konzeptbeschreibung	93
4.2 Beschreibung der Ziele und strategischen Maßnahmen	94
Partizipation - Identitätsstiftende Küste	94
Umweltschutz - Sauberes Wasser und Erhaltung der Küstenlinie	96
Urbanisierung - Integration der Küste in die Stadtstruktur	97
Öffentlicher Raum - Küste als durchgehend öffentlicher Raum	98
Verkehr - Erreichbarkeit der Küste	100
4.3 Darstellung von Zukunftsszenarien an drei Standorten	102
4.4 Empfehlungen zur Prozessgestaltung und Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Küste	110
<b>Anhang</b>	<b>115</b>
Literatur- und Quellenverzeichnis	116
Abbildungsverzeichnis	119

# Einleitung

## Motivation

Die Lage am Wasser birgt vielfältige Potenziale für die Stadtentwicklung. Im Laufe der Geschichte haben Städte diese Potenziale mehr oder weniger stark ausgeschöpft. Solche Agglomerationen entwickelten sich in starker Beziehung zu ihrem Hafen, der durch Handel wirtschaftlichen Aufschwung und Wachstum ermöglichte. Im Zuge der Industrialisierung und Umweltverschmutzung verloren allerdings viele Hafenstädte den ursprünglichen Bezug zum Wasser. In den letzten Jahrzehnten wird im Städtebau vermehrt nach Lösungen gesucht, Areale am Wasser zugänglich zu machen und als Naherholungsraum zurückzugewinnen.

Meine Beschäftigung mit Buenos Aires hinsichtlich dieser Thematik nahm ihren Anfang in einem einjährigen Studienaufenthalt im Jahre 2011/12 im Rahmen des Joint Study-Freemover Programmes an der Universidad de Buenos Aires. Die argentinische Hauptstadt ist gemeinsam mit ihrer Metropolregion eine der größten Agglomerationen Lateinamerikas. Etwa 13 Millionen Menschen leben in dieser Region. Das rasche und unkontrollierte Stadtwachstum stellt die Planung vor eine Vielzahl an Herausforderungen. Die ungleichmäßige Verteilung und Knappheit von Grünräumen ist eine davon. Angesichts der Lage am Río de la Plata wäre die Nutzung des Ufers als Naherholungsraum logisch. Dennoch wurde ich während meines Aufenthaltes Zeugin der eigenartigen "Nicht-Beziehung" zwischen Stadt und Fluss. Bei meinen ersten Versuchen an die Küste zu gelangen, musste ich oft unverrichteter Dinge umkehren, da Zäune, Hafensareale und Autobahnen den Weg versperrten. Durch Gespräche mit Bewohnern erfuhr ich, dass das Wasser einerseits stark kontaminiert ist und andererseits aus Sicht der Porteños\* die Stadt dem Río de la Plata den Rücken zugekehrt hat.

*"La ciudad le dio la espalda al río"*

Die Motivation für diese Arbeit lag einerseits in der Neugier zu erfahren, warum die Stadt ihren Bezug zum Wasser verloren hat, andererseits sehe ich in der Küste ein außerordentliches städtebauliches Potenzial für die Transformation Buenos Aires in eine lebenswertere Stadt mit einem größeren Angebot an öffentlichen Naherholungsräumen.

\* Bewohner von Buenos Aires

## Thema

Die argentinische Hauptstadt Buenos Aires befindet sich am Ufer des Río de la Plata, einer außergewöhnlich großen Flussmündung. Mit einer Breite von bis zu 200 Kilometern, gleicht das Gewässer einer großen Bucht und verleiht dem städtischen Ufer durch den unbegrenzten Blick auf den Horizont Küstencharakter.\*\*

Als koloniale Hafenstadt gegründet, verfügte Buenos Aires einst über eine sehr enge Beziehung zum Wasser und wurde in ihrem Wachstum maßgeblich durch die Entwicklung des Hafens beeinflusst. Im letzten Jahrhundert kam es im Zuge der Industrialisierung zur Minimierung der ans Wasser grenzenden öffentlichen Räume sowie zur Verschmutzung der Uferbereiche. Durch die Realisierung von Aufschüttungen über den Río de la Plata, welche die Küste um bis zu zwei Kilometer von der Stadt entfernten, zunehmender Privatisierung und Schaffung physischer Barrieren durch küstenparallele Verkehrsachsen verlor die Stadt ihre Verbindung zum Fluss. Der Río de la Plata wird im Stadtraum kaum mehr wahrgenommen und hat seine identitätsstiftende Wirkung verloren.

In den letzten Jahrzehnten gab es punktuell städtebauliche Ansätze zur Neustrukturierung und Revitalisierung einzelner Küstenbereiche. Bei der Planung dieser Projekte wurde allerdings wenig auf die Vernetzung der Gebiete mit der Stadt Rücksicht genommen. Daher blieben auch neu gestaltete öffentliche Räume schwer erreichbar und von der Stadt isoliert. Bis heute gibt es kein städtebauliches Gesamtkonzept für die Küste.

## Zielsetzung

Ziel der Diplomarbeit ist es aufbauend auf einer detaillierten Analyse der Küste und des umgebenden Stadtraumes ein strategisches Gesamtkonzept zur neuerlichen Verbindung der Stadt mit dem Río de la Plata zu erstellen. Diese soll eine Alternative zur vorherrschenden fragmentierten Stadtplanung bieten und als Leitfaden für zukünftige Interventionen dienen.

\*\* Im Rahmen der Diplomarbeit werden die beiden Begriffe *Ufer* und *Küste* aufgrund des Fehlens einer eindeutigen Definition im Bezug auf den Río de la Plata synonym verwendet.

In diesem strategischen Konzept steht die Zugänglichkeit der Küste für alle Bewohner und ihre Nutzung als Naherholungsraum im Vordergrund. Die Küste wird zu einem demokratischen, öffentlichen Raum, der für alle leicht zugänglich und zu jeder Zeit verfügbar ist. Wesentlich ist die Neuinterpretation der Küste als Ort städtischen Lebens und die damit verbundene Stärkung der Identität der Stadt Buenos Aires und seiner Bewohner.

#### **Methodik**

Für die Erarbeitung der Grundlagen meiner Diplomarbeit verbrachte ich 2013/14 erneut mehrere Monate in Buenos Aires. Während des Forschungsaufenthaltes führte ich eine detaillierte städtebauliche Analyse des Küstengebietes durch.

Am Beginn dieser Analyse stand eine ausführliche Literaturrecherche und die Aushebung von historischem Plan- und Fotomaterial, was eine Rekonstruktion der städtebaulichen Entwicklung der Küste ermöglichte.

Parallel dazu begann die Aufnahme des Forschungsgebietes durch Begehung und Fotodokumentation. Dabei wurden Erfahrungen bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Eindrücke der räumlichen Situationen an der Küste sowie Gespräche mit dort angetroffenen Stadtbewohnern dokumentiert und anschließend grafisch sowie textlich verarbeitet. Ergänzend dazu wurden Stadtentwicklungs- und Bebauungspläne analysiert.

Wesentlich für mein Verständnis der komplexen Themen der argentinischen Stadtplanung war die Zusammenarbeit mit der Universidad de Buenos Aires, insbesondere mit dem Lehrstuhl von Arq. Alfredo Garay, dessen Lehrschwerpunkt im Bereich Städtebau liegt. Der Besuch von thematisch relevanten Lehrveranstaltungen, Vorträgen und Symposien sowie Gespräche mit Experten aus den Bereichen Universität, Stadtplanung und aus Nichtregierungsorganisationen rundeten die Erkenntnisse der eigenen Recherche ab.

#### **Aufbau der Arbeit**

Die Diplomarbeit gliedert sich in vier Teile.

##### **1 Stadt und Wasser**

In diesem ersten Teil wird die städtebauliche Relevanz der Lage von Städten am Wasser erörtert und internationale Referenzprojekte zum Thema der Revitalisierung von Ufer- und Küstenbereichen analysiert.

##### **2 Buenos Aires am Río de la Plata**

Der zweite Teil beinhaltet eine Einführung in die Besonderheiten der Lage von Buenos Aires am Río de la Plata. Es werden wichtige Begriffe der räumlichen Struktur der Stadt geklärt und die geschichtliche Entwicklung des Küstenstreifens dargestellt.

##### **3 Städtebauliche Analyse der Küste von Buenos Aires**

Im dritten Teil wird die Küste auf mehreren städtebaulichen Ebenen analysiert. Die daraus resultierenden Erkenntnisse werden anschließend in fünf Kernbereichen zusammengefasst.

##### **4 Strategisches Konzept zur städtebaulichen Anknüpfung der Stadt an den Fluss**

Für die Erarbeitung eines strategischen Konzeptes werden aufbauend auf der Analyse Ziele für die städtebauliche Entwicklung des Küstenbereiches und des angrenzenden Stadtraumes formuliert. Anschließend werden für deren Realisierung geeignete Maßnahmen auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen vorgeschlagen. An drei ausgewählten Orten der Küste werden Zukunftsszenarien entworfen und Auswirkungen der Maßnahmen dargestellt. Der Schwerpunkt liegt dabei in der tatsächlich für die Bewohner spürbaren Verbesserungen in der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Küste. Abschließend folgen Empfehlungen für die Prozessgestaltungen und eine Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Küste.



# 1 Stadt und Wasser

1.1 Chancen und Potenziale von Städten am Wasser

1.2 Buenos Aires im Kontext

1.3 Referenzen

# 1 Stadt und Wasser

Die Lage am Wasser birgt für Städte vielfältige Potenziale. Die Unmittelbarkeit des Wassers beschleunigte die Entwicklung vieler Städte und prägte ihre Geschichte sowie Zukunft. Der durch den Wasserweg ermöglichte Austausch mit anderen Kulturen macht Städte am Wasser zu einem Ort der Begegnung mit dem Fremden. Der Bezug zum Wasser verleiht Identität. Das Wasser selbst ist Quelle des Lebens. Der Landschaftsraum an der Wasserfront bietet Natur und Erholungsraum.

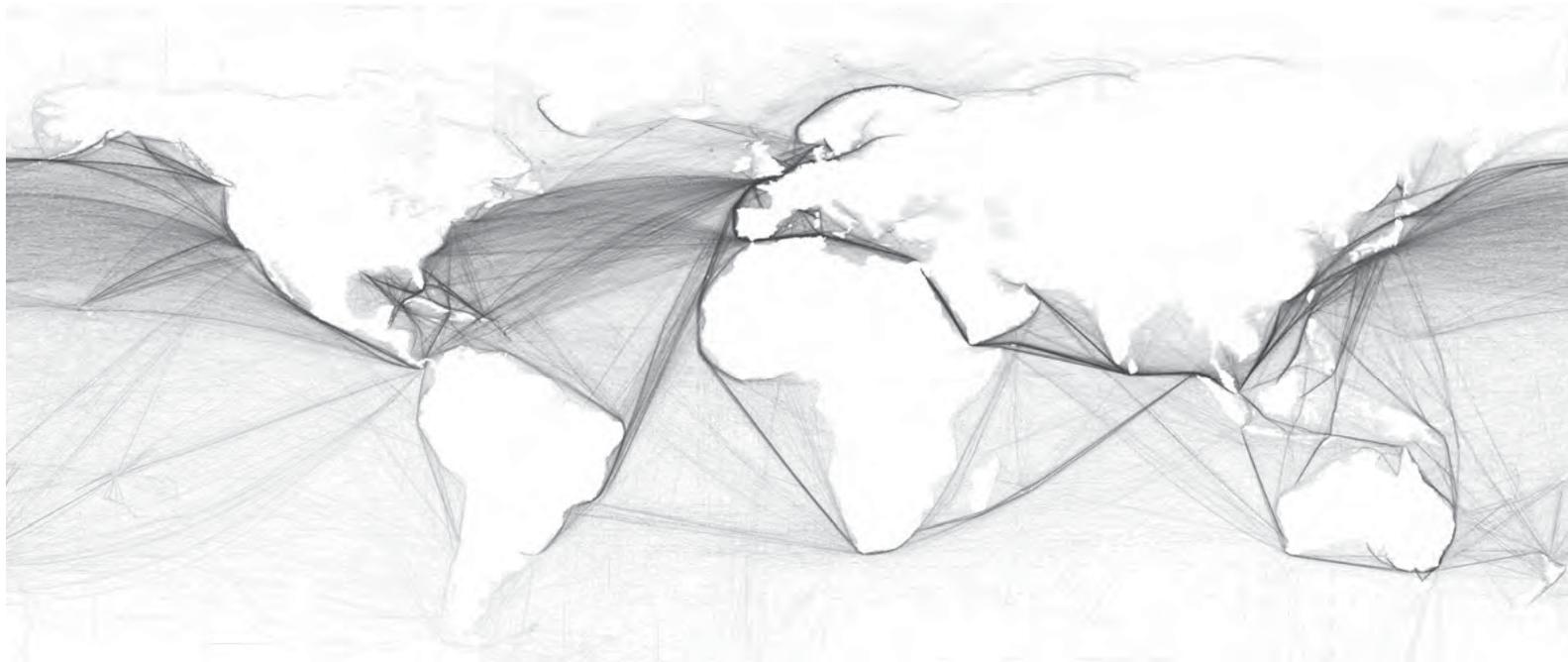
Im städtebaulichen Diskurs wird Hafenstädten in den letzten Jahrzehnten immer mehr Beachtung geschenkt. Die Revitalisierung und Umnutzung brachliegender Hafengebiete und die Gestaltung und Zugänglichkeit öffentlicher Räume am Wasser stehen dabei im Mittelpunkt. Der dabei häufig auftauchende Begriff Waterfront beschreibt den Ort des Zusammentreffens von Stadt und Wasser, von Zivilisation und Natur. Im folgenden Abschnitt werden die Potenziale, Bedeutungen sowie Relevanz dieses Schnittbereiches erläutert. Dafür wird das Thema Wasser und Stadt unter städtebaulichen sowie gesellschaftlichen Aspekten betrachtet sowie der Landschaftsraum Wasser und dessen Einfluss auf Stadt und Umwelt betrachtet.

## 1.1 Chancen und Potenziale von Städten am Wasser

### Städtebauliche Potenziale der Lage am Wasser

Die Gründung von Städten am Wasser unterlag aus historischer Sicht zumeist macht- und wirtschaftspolitischen Überlegungen. Der Hafen war Mittelpunkt und Entwicklungsmotor solcher Städte. Über Fluss oder Meer ermöglichte der Hafen Kontakt und Austausch mit der restlichen Welt. Vor allem der daraus resultierende Handel verhalf Städten zu wirtschaftlichem Aufschwung sowie städtebaulichem Wachstum und machte sie zu reichen Handelszentren.

Abb. 1 Internationale Schifffahrtsverbindungen



Vor der Industrialisierung war der Hafen das Herzstück jeder Küstenstadt und Schauplatz des städtischen Lebens. Darüber hinaus war er Ort des Handels und des Austauschs sowie der Begegnung mit anderen Kulturen. Ein Auszug aus dem Werk des schriftstellerischen Genre der Sittengeschichte des Hafens lässt die einstige Lebendigkeit dieser Orte erahnen.

*"Der Charakter der Hafenstädte wird durch die Bedachtnahme auf die Fremden geprägt. Der Hafen ist der Umschlagplatz für fremdes, der Stadt exotisches Menschenmaterial, hier strömen die sorgenfrei neugierig Reisenden, die einer trostarmen Vergangenheit entfliehen aus den Binnenländern zusammen, (...) Hier geht das Schiff vor Anker, dessen Reisende in kurzem Aufenthalt alle Gelüste mit exotischem, ihren neuartigem oder absonderlichem Genießen befriedigen wollen. (...) hier ist das Neue, Farbige, Wechselnde, Fremde, das Keines Aufenthalt nehmenden Zuhause entspricht, in dem die Begierde jedes Einzelnen nach abenteuerlichem, neuartigem Erleben gestillt wird."*<sup>1</sup>

Stadt und Hafen standen in enger Verbindung miteinander. Strukturelle Veränderungen oder Wachstum des Hafens hatten daher starken Einfluss auf die Stadtentwicklung. Die Schnelligkeit der Entwicklung des Hafens ergab sich zum einen aus der Größe des Hinterlandes, welches den Handel durch die notwendige Erwirtschaftung von Rohstoffen sowie Produktion von Gütern erst ermöglichte. Zum anderen spielten Faktoren wie technologische Innovationen, Politik, Umwelt sowie die strategische Lage der Stadt und daraus resultierende Handelsrouten eine Bedeutung.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts gab es eine enge räumliche und funktionale Vernetzung von Stadt und Hafen. Schiffsanlegeplätze und jegliche Hafenfunktionen waren mit dem Stadtgefüge verflochten.<sup>2</sup> Danach veränderte sich die Hafenstruktur im Zuge der Industrialisierung. Neue Technologien wie die Dampfmaschine brachten größere Schiffe und Veränderungen im Transport der Güter über Land mit sich. Die Anlieferung der Ware mittels Eisenbahn und die Vergrößerung der Hafenanlagen sowie der Bau von Speichergebäuden und Industrieanlagen entlang der Küste führten zu großen, durch Zäune abgesperrten, Gebieten. Diese räumlichen Barrieren zwischen Stadt und Hafen schränkten den öffentlichen Zugang zum Wasser stark ein. Die Beziehung von Stadt und Wasser erfuhr dadurch eine radikale Transformation.<sup>3</sup>

Die neuerliche Modernisierung sowie Spezialisierung der Häfen im 20. Jahrhundert, führten in vielen Städten zur Verlagerung der Hafensareale weg von den traditionellen Stadtzentren oder zu deren Umstrukturierung. Die dabei frei gewordenen Flächen bieten durch ihre meist zentrumsnahe Lage ein großes Potenzial für die Stadtentwicklung. Erste Revitalisierungsprojekte solcher Areale wurden erstmals in den 60er Jahren in Nordamerika realisiert, deren Beispiel Europa in den 70er und 80er Jahren folgte. Heute sind diese Projekte weltweit Teil der



Abb. 2 Am Hafen ankommende Immigranten, Buenos Aires 1908

Städtebaupraxis. Dabei geht es nicht nur um die Urbanisierung freiwerdender Hafengebiete sondern zunehmend auch um die Wiederherstellung einer integralen Beziehung zwischen Stadt und Wasser. Die dabei zunehmend angestrebte Öffnung von Küsten- bzw. Uferbereichen als öffentlicher Raum für Erholung und Freizeitaktivitäten rückt ins Bild der Stadtplanung und wirft ein neues Licht auf die Möglichkeiten und Potenziale der Stadt am Wasser (Vgl. 1.3 Referenzen S. 17)

### Gesellschaftliche Aspekte

Die Lage am Wasser beeinflusst nicht nur die Physiognomie und Wirtschaftslage einer Stadt, sondern auch die Mentalität ihrer Bewohner. Küstenstädte sind seit jeher Orte der Begegnung, des Zusammentreffens unterschiedlicher Kulturen, des Austauschs von Waren, Sprachen und Gedankengutes. Sie stehen in ständiger Verbindung mit der restlichen Welt, sind Schmelztiegel und Anziehungspunkt für Immigranten. Die Bevölkerung solcher Städte befindet sich in permanenter Konfrontation mit dem Fremden. Daraus resultierte eine Lebensweise mit einer großen Offenheit gegenüber Neuem.

Bezugnehmend auf Buenos Aires und dem Río de la Plata beschreibt die argentinische Architekturkritikerin und Historikerin Graciela Silvestri diese Einflüsse sehr treffend.

***"Der Fluss, und dahinter das Meer, und dahinter die Welt: die Stadt, die durch den Fluss genährt wird, wird durch die Welt genährt."***

*"El Río, y más allá el mar, y más allá el mundo: la ciudad alimentada por el Río es la ciudad alimentada por el mundo"* <sup>4</sup>

In maritimen Städten weckt der Blick auf den Horizont Sehnsüchte, lässt Menschen träumen und sich die Welt dahinter vorstellen. Die scheinbare Unbegrenztheit schürt Abenteuerlust und Fernweh. Gleichzeitig hat das Wasser aber eine beruhigende Wirkung. Küste und Ufer sind gefragte Urlaubsorte und tragen in Städten als Naherholungsräume zu einer besseren Lebensqualität der Bewohner bei.



Abb. 3 Rio de Janeiro: Identitätsstiftender Stadtstrand Copacabana

Die Verbindung einer Stadt mit einem Fluss oder Meer verleiht ihr eine einzigartige Identität. Diese kann durch Transformationen der Wasserlinie verstärkt, aber auch geschwächt werden. So verloren manche Städte durch die Vergrößerung der Hafenanlagen und der zunehmenden Unzugänglichkeit des Wassers einen Teil ihrer Identität. Viele Küstenstädte sind für ihre vom Wasser aus sichtbare Skyline bekannt, andere definieren sich durch belebte Strände oder prachtvolle Uferpromenaden.

Die Wasserseite ist die Schauseite und Repräsentant der Kultur. Wasserflächen wirken als Landmarken und nützen der Orientierung in der Stadt. In den meisten Küstenstädten werden Wegangaben in Bezug zur Lage des Meeres gemacht.

Menschen, die in einer Küstenstadt aufgewachsen sind und später ins Landesinnere ziehen vermissen oft die Nähe zum Wasser, meist ohne dies allerdings genau erklären zu können. Auf viele Menschen übt das Wasser eine magische Anziehung aus.

## Natur- und Umwelteinflüsse

Die Gründung von Siedlungen bzw. Städten am Wasser hatte nicht nur strategische Gründe sondern war auch bestimmt durch Umweltfaktoren. Die Versorgung mit Wasser und Nahrung spielte eine genauso bedeutende Rolle.

Flüsse boten außerdem hervorragende Waschmöglichkeiten, zu Zeiten, als es in Städten noch kein fließendes Wasser gab. Nach Einführung von Wasserleitungen und Sanitäranlagen diente das Gewässer wiederum der Entsorgung von Abwässern. Die Fähigkeit großer Gewässer sich selbst zu reinigen wurde dabei leider oftmals überstrapaziert und führte zu weltweit starker Verschmutzung vieler an Städte grenzender Wasserräume.

Gerade für Metropolen bedeutet die Lage am Meer außerdem klimatische Vorteile. Der Wind vom Meer reinigt die Stadtluft von Abgasen. Dieser positive Effekt lässt sich auch in Buenos Aires beobachten, wo es im Vergleich zu anderen lateinamerikanischen Metropolen, die im Landesinneren oder Talkesseln liegen, weit weniger Probleme mit Smog gibt.

Die Nähe zum Wasser hat viele Vorteile, birgt aber auch seine Gefahren. Stürme, Hochwasser und Gezeiten können zerstörerisch auf Städte einwirken. Wasser ist eine unberechenbare aber gleichsam faszinierende Naturgewalt. Eben diese Präsenz der Natur durch das Wasser und damit auch in jeder am Wasser liegenden Stadt ist dennoch eine außerordentliche Qualität. Dieser landschaftliche Aspekt kann im Städtebau genutzt werden, um vermehrt Erholungsraum für die Bewohner einer Stadt zu schaffen.



Abb. 4 Oslo: Oper am Wasser als Landmark

## 1.2 Buenos Aires im Kontext



Abb. 5 Balneario Público, Costanera Sur 1925



Abb. 6 Puerto Madero



Abb. 7 Eines vieler Badeverbotsschilder entlang der Küste von Buenos Aires

Wie die meisten Städte am Wasser, hat auch die Metropole Buenos Aires einen Großteil ihrer städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung ihrem Hafen und dem dadurch möglich gewordenen, internationalen Handel zu verdanken. Die strategisch günstige Lage an der Flussmündung des Río de la Plata zum Atlantik begünstigte den Handel mit Europa und verhalf der Stadt zu wirtschaftlichem Aufschwung und Wachstum. Einwanderungswellen aus Europa, vor allem Südeuropa, zu Beginn des 20. Jahrhunderts sowie der rege kulturelle Austausch zwischen den zwei Kontinenten prägen bis heute die Stadtkultur und das architektonische Gesicht der Stadt.

Buenos Aires, von den Spaniern im 16. Jahrhundert als koloniale Hafenstadt gegründet, hatte bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts eine enge Beziehung zum Río de la Plata. Das Leben spielte sich am Hafen und in den Uferbereichen, die der Wäsche und Wasserversorgung dienten, ab. Im Zuge der Industrialisierung wurde die Küste über weite Abschnitte unzugänglich und vom urbanen Leben entkoppelt. Der Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen wie Eisenbahnstrecken sowie der Bau des ersten großen Hafens bildeten erste räumliche Barrieren zwischen Stadt und Fluss. Mitte des 20. Jahrhunderts waren die Uferbereiche des Río de la Plata durch die Einleitung von Abwässern so stark kontaminiert, dass die wenigen noch vorhandenen öffentlichen Strandbäder gesperrt und generelles Badeverbot ausgesprochen wurde.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde durch den stark zunehmenden Handel ein größerer Hafen gebaut, der noch heute als Containerhafen in Betrieb ist. Der alte Hafen, *Puerto Madero*, wurde obsolet und verfiel zusehends. Ende der neunziger Jahre wurde der alte Hafen mit dem städtebaulichen Großprojekt *Puerto Madero* revitalisiert (Vgl. *Puerto Madero* 1990er S. 59) Ein Nutzungsmix aus Büros, Gastronomie und Wohnungen für die höhere Einkommensschicht entstand. Obwohl Gastronomie und Wohnangebot sich lediglich an die obere soziale Schicht richtet, finden die dort entstandenen öffentlichen Räume Anklang bei allen Bevölkerungsgruppen. Durch dieses Projekt konnte ein Teil der Küste wieder öffentlich zugänglich gemacht werden.

In der Öffnung der Küste und der Gestaltung qualitativer öffentlicher Räume am Wasser liegt sicherlich ein großes Potenzial für die Zukunft der Stadt. Aktuell ist immer noch ein Großteil der Küste durch Autobahnen, Eisenbahn, große Infrastruktureinrichtungen wie Flughafen und Containerhafen sowie durch an Private verpachtete Areale belegt und öffentlich nicht zugänglich. Der gleichzeitige Mangel an Grünräumen in der Metropole Buenos Aires verlangt nach Alternativen. Eine Revitalisierung und Vernetzung der Küste mit der Stadt würde einen großen Beitrag zu einer positiven und nachhaltigen Stadtentwicklung leisten.

## 1.3 Referenzen

International gibt es viele Beispiele von Städten die in den letzten Jahrzehnten ihre Beziehung zum Wasser zurückgewonnen haben. Diese Städte standen vor ähnlichen Herausforderungen wie Buenos Aires heute. Infrastruktureinrichtungen, Verkehrsachsen und brachliegende Areale versperrten den Zugang zum Wasser. In der Küste lagen noch nicht ausgeschöpfte Potenziale. Um die Chancen von Stadtentwicklungsprojekten im Bereich Stadt und Wasser aufzuzeigen werden im folgenden drei internationale Beispiele analysiert. Dabei wird zwar klar, dass jede Hafenstadt und dadurch auch die Planungsaufgabe einzigartig ist und nach individuellen, auf Kultur und topographische Lage abgestimmten, kreativen Lösungen verlangt. Dennoch konnten in den analysierten Projekten Parallelen zur Situation von Buenos Aires gefunden werden und bieten daher Anregungen und Ansätze zu einzelnen Aspekten der komplexen Planungsaufgabe.

### Barcelona, Spanien

Barcelona stand vor ähnlichen Problemen wie Buenos Aires. Wie die argentinische Hauptstadt, liegt sie weder an einer prachtvollen Bucht, noch verfügt sie über natürliche Sandstrände.<sup>5</sup> Die Küste war an weiten Teilen durch hoch frequentierte Verkehrsachsen von der Stadt entkoppelt. Barcelona hat es allerdings durch große Transformationen geschafft, eine Verbindung mit dem Meer herzustellen und ihr positives Image als Küstenstadt zu etablieren.

#### Projekt Port Vell

Port Vell ist der in unmittelbarer Nähe zur Altstadt gelegene, ehemalige Hafen von Barcelona. Bis Anfang der neunziger Jahre lag das Gebiet mit teils verfallenen Speicherbauten und Industriegebäuden brach. Ähnlich wie viele Küstengebiete in Buenos Aires wurden diese Flächen durch einer 14-spurigen Schnellstraße von der Stadt abgeschnitten. Im Zuge der Austragung der olympischen Spiele 1992 nutzte man die Gelegenheit für eine langfristig angelegte Neugestaltung der Küste.

Einer der bedeutendsten Maßnahmen zur Öffnung der Stadt zum Meer, war die unterirdische Neutrassierung der Schnellstraße sowie der Bau ebenfalls unterirdischer Parkhäuser. Dies ermöglichte den barrierefreien Zugang zum Hafen und die Errichtung der parallel zum Hafenbecken verlaufenden Promenade Moll de la Fusta.<sup>6</sup>

Der Hafen selbst wurde zu einem Yachthafen umstrukturiert. Die größeren Flächen am Pier wurden mit öffentlichen und kommerziellen Nutzungen belegt. Es entstanden ein Aquarium, ein IMAX Kino und ein Shopping-Komplex. Um dieses neue Areal besser mit der Stadt zu verbinden, wurde die Rambla, Barcelonas



Abb. 8 Barcelona: Moll de la Fusta 1975 (oben) und 1992 (unten)

bekanntester Boulevard, der durch die Stadt direkt zum Hafen führt, in Form einer breiten Fußgängerbrücke, der Rambla del Mar, über das Hafenbecken bis zum Port Vell verlängert. Die Rambla del Mar ist sowohl Verbindungsstück zwischen Stadt und Hafen, als auch öffentlicher Raum, der mit Sitzgelegenheiten dem Verweilen dient.<sup>7</sup>

#### **Vila Olimpica**

Der Küstenabschnitt nordöstlich des Altstadtkerns und Port Vell erfuhr ebenfalls eine Aufwertung anlässlich der Olympischen Spiele. Die Vila Olimpica, also das olympische Dorf, und ein neuer Hafen wurden gebaut. Die dabei entstandenen Wohnviertel für Athleten, blieben als neuer Stadtteil bestehen. An der Küste entstand ein neuer Strand mit Restaurants, Nachtclubs und Freizeiteinrichtungen. Das Gebiet bekam dadurch neues Leben und die Strände wurden wichtiger Anziehungspunkt für Touristen.<sup>8</sup>

#### **Auswirkungen**

Für die Realisierung der städtebaulichen Projekte war die Austragung der olympischen Spiele der ausschlaggebende Katalysator. Entwürfe zur Revitalisierung der Küste wurden nämlich schon seit den Sechzigern diskutiert, gelangten allerdings nicht zur Umsetzung.<sup>9</sup> Die Austragung der olympischen Spiele wurde geschickt genutzt, um auch langfristig Verbesserungen in der Stadtstruktur vorzunehmen. Die Hinwendung zum Meer und die neue Inszenierung der Küste, unter anderem auch mit Landmarken bekannter Architekten wie die Fisch-Skulptur von Frank Gehry oder dem dreieckigen Forum-Gebäude von Herzog & de Meuron, verhalf der Stadt zu einem neuen Image und zu ihrem Aufschwung als Tourismusort. Die große Anzahl öffentlicher Räume entlang der Küste sowie deren gute Verbindung mit der Stadt waren ausschlaggebend für den Erfolg der Interventionen. Blickachsen und barrierefreie Zugänge zum Meer ermöglichen die Belebung und Akzeptanz der neu gestalteten Flächen durch Stadtbewohner und Touristen.

## Montevideo, Uruguay

Die uruguayische Hauptstadt befindet sich am Buenos Aires gegenüber liegenden Ufer des Río de la Plata. Im Vergleich mit Buenos Aires hat Montevideo eine wesentlich intensivere Beziehung zum Wasser. Dies liegt unter anderem an den unterschiedlichen topografischen Voraussetzungen. Montevideo liegt im äußeren Mündungsbereich des Río de la Plata, in größerer Nähe zum Atlantik. An dieser Stelle mischt sich das Süßwasser bereits mit dem Salzwasser. Des Weiteren ist die uruguayische Küste durch natürliche Buchten und Sandstrände gekennzeichnet. Montevideo verfügt dadurch im Vergleich zu Buenos Aires, dessen Ufer flach und schlammig sind, über eine annähernd maritime Küste.

Die Öffnung Montevideos zum Meer<sup>10</sup> liegt aber nicht nur an seiner vorteilhaften Lage, sondern auch an etlichen städtebaulichen Maßnahmen die im Laufe der Stadtgeschichte hinsichtlich der Integration der Küste getroffen wurden.

### Projekte

Montevideo verfügt über mehrere Buchten, deren Namen gleichzeitig die daran angrenzenden Stadtviertel benennen. Die Buchten und deren Strände werden von Ost nach West über die 30 Kilometer lange *Rambla*, eine mehrspurige Küstenstraße mit Fuß- und Radwegen, verbunden. Die Rambla befindet sich zwischen Stadt und Strand. Sie ist gleichzeitig Verkehrsachse für Kraftfahrzeuge als auch Promenade für Spaziergänger und Radfahrer. Trennstreifen zwischen den zwei Fahrrichtungen ermöglichen eine erleichterte Querung für Fußgänger. Eine breite Promenade zwischen der mehrspurigen Straße und dem Strand bietet Platz für Radfahrer, Inline-Skater und Fußgänger. Der Strand liegt einige Meter unterhalb des Straßenniveaus und wird zum Teil durch Grünräume vom Verkehrslärm abgeschirmt.

Das erste Teilstück der Rambla nahe des Zentrums wurde 1920 gebaut und bald darauf durch weitere Abschnitte ergänzt. In den 1930ern wurde mittels eines Straßendurchbruchs der Boulevard España gebaut, der eine direkte Verbindung des Zentrums mit dem Strand herstellte.<sup>11</sup>

### Auswirkungen

Die Rambla ist trotz ihrer Mehrspurigkeit und des zu Stoßzeiten hohen Verkehrsaufkommens ein verbindendes Element zwischen Küste und Stadt und keine Barriere. Dies liegt am qualitativen öffentlichen Raum den sie mit ihren Stränden und integrierten Grünflächen generiert. An die Rambla sind Erholungsräume, Flächen für Veranstaltung und Infrastruktur für Sport und Freizeitaktivitäten gekoppelt. Laut einer 2009 durchgeführten Umfrage unter den Bewohnern Montevideos ist die Rambla der beliebteste und am stärksten frequentierte öffentliche Raum der Stadt.<sup>12</sup> Die Rambla ist tagsüber als auch nachts belebt und wichtiger Treffpunkt der Bevölkerung aller sozialen Schichten. Die gute Erreichbarkeit mit Bussen auch aus weiter entfernten Vierteln ermöglicht eine soziale Durchmischung der Nutzer des öffentlichen Raumes.



Abb. 9 Montevideo: Rambla und Strand

## New York, USA

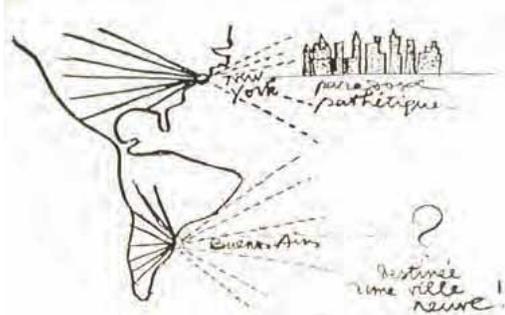


Abb. 10 Skizze Amerikas: Buenos Aires und New York, Le Corbusier 1929

In den USA wurden bereits in den sechziger Jahren erste Revitalisierungsprojekte brachliegender Hafengebiete mit so genannten "Festival-Market Places" realisiert. Durch die Umgestaltung zu attraktiven Orten für Freizeitaktivitäten und Tourismus in Verbindung mit Wohnen, Arbeiten und Einzelhandel wurden innenstadtnahe Uferzonen erfolgreich aufgewertet. Diese damals neue Strategie wurde daraufhin nach Europa und dann auch nach Asien und Australien exportiert. Ein Beispiel für so ein Folgeprojekt ist unter anderem das Projekt von Port Vell in Barcelona.<sup>13</sup> (Schubert s. 319)

New York hat ähnlich wie Buenos Aires seinen wirtschaftlichen Aufschwung zu Beginn des 20. Jahrhunderts seiner Hafenaktivität zu verdanken. Zwischen 1900 und 1950 war der New Yorker Hafen einer der bedeutendsten der Welt. Um 1915 zählen die beiden Hafenstädte New York und Buenos Aires zu den weltweit bevölkerungsreichsten.<sup>14</sup> Le Corbusier vergleicht in seinen 1930 erschienenen "Feststellungen zu Architektur und Städtebau" die beiden Städte in einer Skizze des amerikanischen Kontinents.<sup>15</sup> Buenos Aires als das neue New York Südamerikas?

Die Uferzonen in New York belaufen sich auf fast 1000 Kilometer<sup>16</sup> und werden vor allem in Manhattan durch die Fingerpiers charakterisiert. Diese rechtwinkelig vom Ufer abzweigenden Stege setzen das Stadtraster konsequent fort. Bis in die siebziger Jahre gab es an diesen Piers eine enge Vernetzung zwischen Stadt und Hafen.<sup>17</sup> Durch die räumliche Verlagerung des Güterumschlages nach New Jersey, Elizabeth und Newark, verfielen die Uferzonen in Manhattan zusehends. Heute gibt es in Manhattan bis auf Anlegestellen für Fähren und Kreuzfahrtschiffe sowie touristische Aktivitäten keine Hafennutzung mehr.

"Water was its lifeblood, but not its soul", so beschreibt der Architekt Richard Plunz die Beziehung von New York zum Wasser.<sup>18</sup> Ähnlich wie in Buenos Aires wurde auch in New York den Uferzonen nach dem Verlust der Hafennutzung lange Zeit kaum Beachtung geschenkt. Anstatt für öffentliche Erholungsräume wurden die Uferbereiche für den Bau von Stadtautobahnen wie den New Yorker West Side Highway genutzt, der eine zusätzliche Barriere für die Zugänglichkeit zum Ufer darstellte.<sup>19</sup>

### Projekte

Angesichts des Verfalls von Hafengebieten auch außerhalb Manhattans initiierte 1967 der damalige New Yorker Bürgermeister John Lindsay das erste Revitalisierungsprojekt, das sich hauptsächlich durch den damit angestrebten Tourismus finanzieren sollte. Der Southstreet Seaport an der Brooklyn Bridge wurde dabei unter dem Motto "Fun City" umgestaltet. Durch die Umnutzung der Bestandsgebäude des Hafens und einigen Neubauten entstand auf dem Areal ein Hafensemuseum mit Museumsschiffen, Gaststätten sowie Geschäften.<sup>20</sup>

Als Folgeprojekt entstand die Battery Park City, an der Seite des Hudson Rivers von Manhattan, auf einem Areal das mit dem Aushub des Baus des World Trade Centers aufgeschüttet wurde. Bereits 1968 mit der Planung begonnen, wurde das Projekt ab 1981 realisiert. Basierend auf einem städtebaulichen Masterplan entstand dort ein Funktionsmix aus Wohnen, Arbeiten und Freiflächen. Durch die Vernetzung mit dem World Trade Center bildete der Stadtteil eine in sich abgeschlossene Einheit und wurde von Architekten und Stadtplanern trotz der Uferpromenaden und Parks aufgrund der Privatisierung des Stadtraums kritisiert. Das Wohnungsangebot in der Battery Park City richtet sich an die mittlere bis obere Einkommensschicht. Mit den Gewinnen aus Battery Park City wurden soziale Wohnprojekte in Harlem und der South Bronx finanziert.

In den achtziger Jahren wurde mit der Entwicklung des "Waterfront Revitalization Programs" (WPR) begonnen. Ziel war die neuerliche Zugänglichkeit der Uferzonen und die Vernetzung von Fußwegen entlang der Ufer. 1997 wurde dazu ein Dokument abgesegnet, das mit Rahmenplänen umgesetzt werden sollte. Erste Resultate sind die Umnutzung der Fingerpiers für Freizeiteinrichtungen wie der Chelsea Pier, an dem durch den Umbau der Hafengebäude der Fingerpiers ein Sportzentrum entstand.

Auch außerhalb Mannhattans wird in den neunziger Jahren das Potenzial der Uferzonen erkannt. In New Jersey entstanden am Hudson River preiswerte Eigentumswohnungen mit Blick auf Manhattan. Der Immobilienmarkt folgte dieser Dynamik. Investoren schufen sowohl am Hudson als auch am East River einige Immobilien-Großprojekte, welche die Lage am Wasser gut zu vermarkten wussten.

Es wurden außerdem neue öffentliche Räume am Stadtufer geschaffen, wie der Gantry Plaza State Park am East Side River in Queens. Dieser öffentliche Park entstand durch den Umbau einer Industriebrache. Die Akzeptanz solcher neuer öffentlicher Räume am Wasser durch die Bevölkerung ist sehr groß.<sup>21</sup>

Aktuell widmet sich New York nach wie vor der Aufwertung seiner Wasserkante. Um die 2012 durch Hurricane Sandy verwüsteten Uferzonen in New York neu zu gestalten wurde 2013 das Programm "Rebuild by Design" ins Leben gerufen. Durch die Ausschreibung eines offenen, vierstufigen Wettbewerbes sollten Vorschläge für eine neue Waterfront erarbeitet werden. Als einer der sechs Gewinner legte das dänische Architekturbüro BIG ein Konzept zur Neugestaltung der Uferzone von Manhattan vor. Mit 335 Millionen Dollar aus privaten und öffentlichen Geldern soll nun die erste Etappe des Projektes an der Lower East Side realisiert werden.<sup>22</sup> "The BIG U", so der Titel des Projektes, schlägt einen über 12 Kilometer langen, kontinuierlichen öffentlichen Raum mit sozialer Infrastruktur entlang der



Abb. 11 New York: Areal der Battery Park City: Grundstück vor dem Bau



Abb. 12 New York: Battery Park City

Wasserkante von Manhattan vor. Diese Zone fungiert gleichzeitig als unsichtbarer Hochwasserschutz. Bjarke Ingels vergleicht das Projekt gerne mit der erfolgreichen New York Highline, bei der eine stillgelegte Hochbahntrasse erfolgreich in einen öffentlichen Grünraum transformiert wurde. Ähnlich wie die Highline soll in den neu gestalteten Uferzonen von Manhattan ein durchgehender öffentlicher Raum entstehen,



in den unterschiedliche Kultur- und Freizeitprogramme eingegliedert sind. Das Programm wird in Zusammenarbeit mit der jeweils lokalen *community* entwickelt. So soll "The BIG U" die Stadt besser mit ihrer Wasserkante vernetzen und neue qualitativ hochwertige, öffentliche Räume schaffen.<sup>23</sup>

#### Auswirkungen

Die ersten Waterfront-Revitalisierungsprojekte in New York waren durchwegs durch das Auftreten großer Investoren und der Schaffung

Abb. 13 "The BIG U" Gewinnerprojekt des *Rebuild by Design* Wettbewerbs, BIG

von "Festival-Market Places" geprägt, bei der Kultur- und Freizeiteinrichtungen mit großen Shopping Malls kombiniert wurden. Später traten Immobilieninvestoren auf den Plan, welche die Lage am Wasser durchaus zu vermarkten wussten. Bei großen, durch Investoren finanzierten Projekten, stellte sich dabei immer die Problematik der Privatisierung öffentlicher Räume und der Schaffung von Wohnraum lediglich für eine höhere Einkommensschicht, wie im Beispiel der Battery Park City.

Das seit den neunziger Jahren ins Leben gerufene Waterfront Revitalization Program hingegen stellt die Nutzung der Uferzonen als öffentlichen Raum und dessen Zugänglichkeit und Vernetzung mit der Stadt in den Mittelpunkt. Dieser strategische Ansatz ist auch an den ambitionierten Projekten der *Rebuild by Design Competition* erkennbar und stellt ein durchaus positives Beispiel für eine zeitgemäße Stadtentwicklung an der Schnittstelle von Stadt und Wasser dar.

---

Endnoten • 1 Stadt und Wasser

- 1 Fischer (1927)
- 2 Schubert (2007) : 18
- 3 Bruttomesso (1999) : 50
- 4 Silvestri (2002) : 543
- 5 Jaacks (2003) : 217
- 6 Schubert (2007) : 26
- 7 o.V. (2011): Barcelona: New life at the old port. <http://urbanwaterfront.blogspot.co.at/2011/01/barcelona-new-life-at-old-port.html> (08.06.2014)
- 8 Jaacks (2003) : 222
- 9 Jaacks (2003) : 221
- 10 Die Bewohner von Montevideo bezeichnen den Río de la Plata durch seinen dortigen Salzgehalt bereits als Meer.
- 11 Conti (2014)
- 12 Intendencia Municipal de Montevideo (2009)
- 13 Schubert (2007) : 319
- 14 Schubert (2007) : 327
- 15 Le Corbusier (1991)
- 16 Schubert (2007) : 330
- 17 Schubert (2007) : 327
- 18 Schubert (2007) : 335
- 19 Der in den dreißiger Jahren entstandene West Side Highway wurde bereits in den achtziger Jahren wieder abgerissen Vgl. Schubert (2007) : 335
- 20 Schubert (2007) : 330f
- 21 Schubert (2007) : 332-338
- 22 Howarth (2014)
- 23 Quirk (2014)



## 2 Buenos Aires am Río de la Plata

2.1 Río de la Plata: "Fluss ohne Ufer"

2.2 Die Küste von Buenos Aires

2.3 Städtebauliche Entwicklung der Küste von Buenos Aires

## 2 Buenos Aires am Río de la Plata

Im vorherigen Kapitel wurde die Bedeutung der Lage von Städten am Wasser erörtert. Dabei wurde Bezug auf Städte genommen, die an einem Fluss oder am Meer liegen. Hinsichtlich der Lage von Buenos Aires kann man von einer sehr außergewöhnlichen Situation sprechen. Die Stadt liegt am Río de la Plata, einer sehr breiten Flussmündung in den Atlantik. Buenos Aires befindet sich daher im Zwischenbereich von Fluss und Meer.

### 2.1 Río de la Plata: "Fluss ohne Ufer"<sup>24</sup>



Abb. 14 Blick von Buenos Aires über den Río de la Plata

Im Namen Río de la Plata steckt das Wort "Fluss" (*Río*: spanisch für Fluss). Genau genommen ist der Río de la Plata allerdings ein Ästuar, eine trichterförmige Flussmündung. Diese entsteht dort, wo die beiden großen Ströme des Río Uruguay und des Paraná in den Atlantik münden und ist Teil der Grenze zwischen Argentinien und Uruguay. Außergewöhnlich ist die Breite dieser Flussmündung von bis zu 220 Kilometern. Vom Festland aus ist das jeweils gegenüberliegende Ufer in der Regel mit freiem Auge nicht sichtbar.

**"... beim Heben des Blickes Richtung Horizont, fehlt in der einzigartigen Weite, die sich vor seinen Augen entfaltet, das, was in der Gestalt aller Flüsse, den Blick ruhen lässt, die zugrunde liegende Idee des Begriffes 'Fluss': das gegenüberliegende Ufer."**

"(...) al alzar la vista hacia el horizonte, en la vaciedad singular de la extensión que se despliega ante sus ojos, falta (...) aquello que, en la configuración de todos los ríos, descansa la mirada y tranquiliza, complementando la idea del arquetipo de la noción misma de 'río': la orilla opuesta"<sup>25</sup>

Die Abwesenheit eines gegenüberliegenden Ufers, führte im Laufe der Geschichte zu unterschiedlichen Namensgebungen. Der spanische Entdecker Juan Solís, der 1516 auf der Suche nach einer Verbindung zum Pazifik als

Erster in die Flussmündung gelangte, gab ihr den Namen *Mar Dulce* (Süßes Meer).<sup>26</sup> Das süße Wasser und die Strömung deuteten auf einen Fluss hin, die Abwesenheit von Ufern ließ jedoch auf ein Meer schließen.<sup>27</sup> Einige Jahrzehnte später bekam die Flussmündung von den spanischen Eroberern erstmals seinen Namen *Río de la Plata*, zu deutsch "Silberfluss". Dieser begründet sich in der damaligen Hoffnung auf Silbervorkommen im Landesinneren.<sup>28</sup>

#### Ufer oder Küste?

Im Laufe der Geschichte wurde der Río de la Plata oftmals als große Flussmündung, Golf, Bucht oder Meer bezeichnet. Erst 1949, in der *Comisión de Límites Argentino-Uruguaya* (Kommission für die Definierung der Grenzen zwischen Argentinien und Uruguay) wurde er als *río* (Fluss) definiert. Diese Definition hatte hauptsächlich politische Gründe, da die Wasserwege dadurch leichter kontrolliert werden konnten.

In Buenos Aires referiert man sich auf den Río de la Plata meist kurz mit dem Wort *río*, also Fluss. Verwirrend wird es dann aber wenn die Porteños das Flussufer als *ribera* (spanisch für Ufer), ihre Uferpromenaden allerdings als *costanera* (spanisch für Küstenpromenade) bezeichnen. Im Rahmen der Diplomarbeit werden die beiden Begriffe *Ufer* und *Küste* aufgrund des Fehlens einer eindeutigen Definition im Bezug auf Río de la Plata synonym verwendet.

### Exkurs: Argentinien

Hauptstadt Buenos Aires 12.806.866 EW<sup>31</sup>  
 Gesamtbevölkerung 40.117.096 EW<sup>32</sup>

Urbanisierungsgrad 90%<sup>33</sup>  
 [Urbanisierungsgrad weltweit 50%<sup>34</sup>]

Argentinien befindet sich im südwestlichsten Teil des lateinamerikanischen Subkontinents und bildet mit den Nachbarländern Chile, Paraguay und Uruguay den sogenannten *Cono Sur*, das "südliche Horn" Südamerikas.

In Argentinien leben rund 40 Millionen Menschen, etwa 36 Millionen davon in Städten. Der Urbanisierungsgrad liegt bei 90% und ist daher im Vergleich mit dem weltweit durchschnittlichen Urbanisierungsgrad von 50 % sehr hoch. Etwa ein Drittel der urbanen Bevölkerung lebt in der Hauptstadt Buenos Aires und dessen Großraum. Die Vormachtstellung von Buenos Aires als politisches und wirtschaftliches Zentrum ist vor allem auf die Handelsaktivität des dortigen Hafens zurückzuführen.

Buenos Aires wurde oft als das "Paris Südamerikas" bezeichnet. Dies begründet sich auf den kulturellen sowie architektonischen Einfluss der europäischen Einwanderungswellen zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Kultur und Mentalität der vorwiegend italienischen Einwanderer prägt Argentinien bis heute.



Abb. 15 Lage von Argentinien in Südamerika

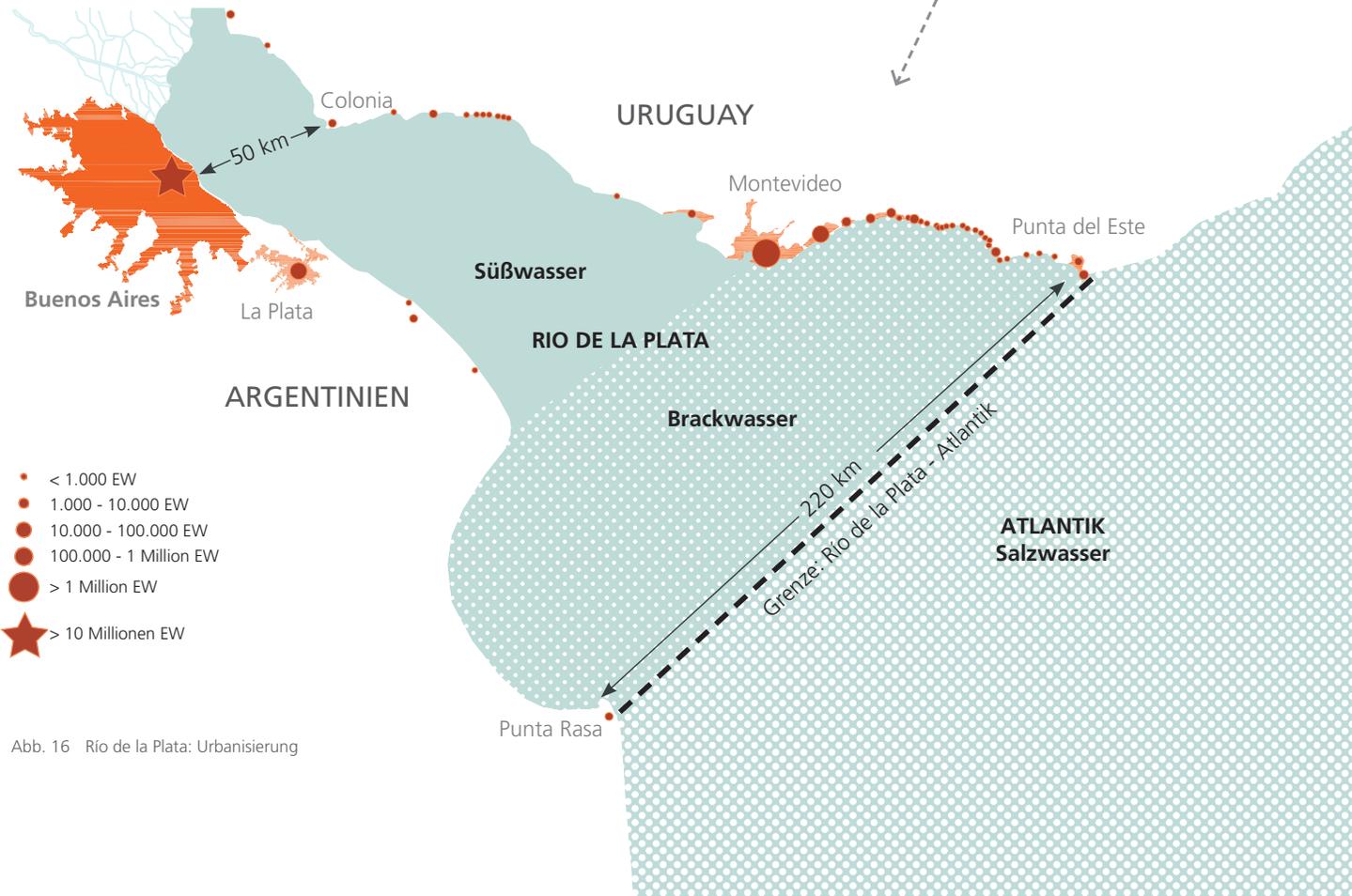


Abb. 16 Río de la Plata: Urbanisierung

### Urbanisierungsdynamik im Großraum des Río de la Plata

Betrachtet man den Großraum des Río de la Plata mit den jeweiligen Ufern auf der argentinischen und der uruguayischen Seite, lassen sich einige Unterschiede feststellen.

In Uruguay ist das Ufer des Río de la Plata sehr dicht urbanisiert, wobei die Dichte mit zunehmender Nähe zum Atlantik steigt. Die Städte wachsen tendenziell länglich entlang der Küste. Die Hauptstadt Montevideo stellt mit rund 1,3 Millionen Einwohnern die größte Agglomeration auf der uruguayischen Seite dar.

Im Gegensatz dazu konzentriert sich die Verstädterung des Ufers in Argentinien fast ausschließlich auf die Hauptstadt Buenos Aires sowie auf La Plata, die Landeshauptstadt der Provinz von Buenos Aires (Abb. 16). Das restliche Ufer ist bis auf wenige kleine Ortschaften nicht urbanisiert.

Dies lässt sich zum Teil auf die großen Unterschiede in der Topografie und der daraus resultierenden Attraktivität der beiden Ufer zurückführen. Das Ufer Uruguays verfügt über Einbuchtungen und Sandstrände. Anders als in Buenos Aires ist das Wasser in den Uferbereichen nicht durch Abwässer kontaminiert. Die Ufer sind attraktive Bademöglichkeiten und Urlaubsorte. In Montevideo ist das Wasser bereits leicht salzig und die ansässigen Bewohner nennen den Río de la Plata bereits *Mar* (Meer) und das Ufer *Playa* (Strand)

In Buenos Aires hingegen sind die Ufer durch die Sedimente des Zuflusses Paraná schlammig und seicht. Die dadurch leicht bräunliche Färbung wird fälschlicherweise oft mit der starken Kontaminierung der Ufer durch die Einleitung von Abwässern in Verbindung gebracht. Durch die starke Wasserverschmutzung ist das Baden am Ufer der argentinischen Hauptstadt seit den sechziger Jahren verboten.<sup>30</sup>

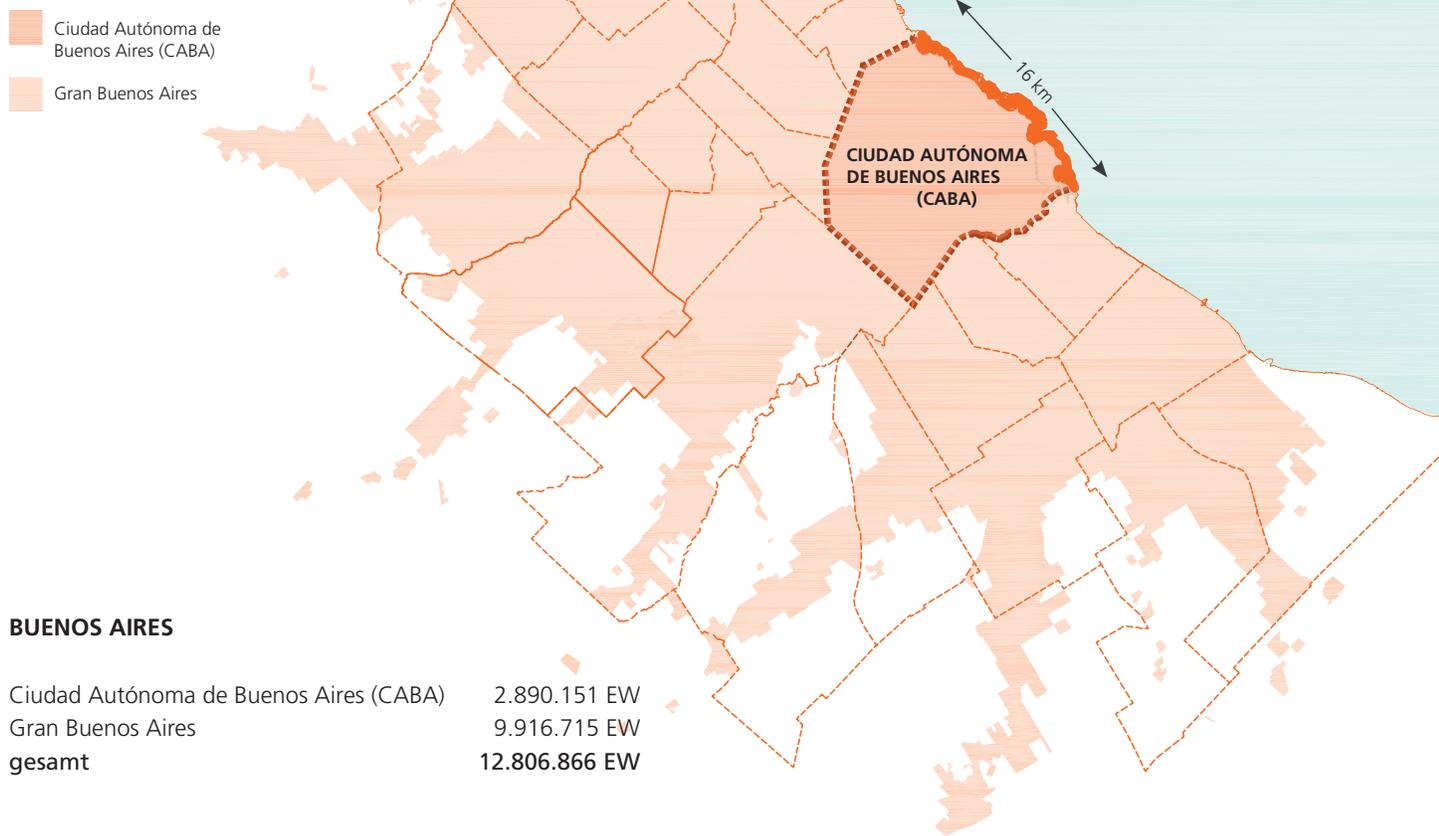
## 2.2 Die Küste von Buenos Aires

Die Küste des *Gran Buenos Aires* (Großraum Buenos Aires) erstreckt sich über eine Länge von rund 60 Kilometern. Etwa 16 Kilometer davon fallen auf den Küstenstreifen der *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* (Autonome Stadt Buenos Aires), kurz CABA. Dieser Abschnitt ist Forschungsgegenstand der vorliegenden Arbeit.

Abb. 17 Blick vom Río de la Plata auf die Küste von Buenos Aires



Abb. 18 Agglomeration Buenos Aires: *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* mit dem Großraum *Gran Buenos Aires*



## BUENOS AIRES

Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)	2.890.151 EW
Gran Buenos Aires	9.916.715 EW
gesamt	12.806.866 EW

### Räumliche Struktur von Buenos Aires

Die Stadt Buenos Aires ist umgeben von der gleichnamigen Provinz Buenos Aires. Die Agglomeration gliedert sich in die autonome Hauptstadt *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* (CABA) und den umgebenden Großraum *Gran Buenos Aires*. Die CABA ist seit 1996 ein politisch von der Provinz Buenos Aires unabhängiger Bundesdistrikt mit eigener Verwaltung. Rund ein Viertel der Bevölkerung von Buenos Aires lebt in der CABA. Die CABA ist in 48 *Barrios* (Viertel) unterteilt die in 15 *Comunas* (Verwaltungseinheiten) zusammengefasst werden.

Das Stadtgefüge von Buenos Aires hat daher keine zentrale Verwaltung, sondern zerfällt in zwei politische Einheiten. Denn obwohl die Agglomeration über die Grenzen der CABA hinweg mit dem Großraum von Buenos Aires ein städtisches Kontinuum darstellt, unterliegt der umgebende Großraum der Verwaltung der Provinz. Durch die fehlende Zusammenarbeit und unterschiedliche

politische Gesinnung der Stadtverwaltung der CABA und der Provinz kommt es häufig zu Konflikten in der Zuständigkeit und Lücken in der Planung von städtische Infrastruktur.

### Forschungsgegenstand: Die Küste der Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Der rund 16 Kilometer lange Küstenstreifen der Ciudad Autónoma de Buenos Aires wird in dieser Diplomarbeit genauer bearbeitet.

Der Großraum und damit die Peripherie von Buenos Aires dehnte sich in den letzten Jahrzehnten immer weiter aus, während die Bevölkerungszahl in der CABA stagnierte. Angesichts des unkontrollierten Wachstums der Peripherie und den gleichzeitig ungenutzten Flächenreserven an der Küste der CABA, liegt der Fokus der Diplomarbeit in der Entwicklung und Revitalisierung dieser innerstädtischen Gebiete an der Küste des Río de la Plata.

## 2.3 Städtebauliche Entwicklung der Küste von Buenos Aires

Seit der Gründung von Buenos Aires am Río de la Plata durch die Spanier im 16. Jahrhundert, hat sich die Küste der Stadt stark verändert. Zu Beginn war Buenos Aires eine koloniale Hafenstadt, deren Einwohner von der Nähe zum Fluss lebten. Bis Ende des 19. Jahrhunderts bestand eine enge Beziehung zwischen der Stadt und dem Río de la Plata. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts erlebte Argentinien durch den Export von Agrarprodukten einen wirtschaftlichen Aufschwung. Aufgrund des steigenden Hafenumschlages kam es zum Bau von zwei großen Hafenanlagen. Mit dem einhergehenden Ausbau der Eisenbahn, deren Gleise entlang der Küste verliefen, bildeten sich erste Barrieren zwischen Stadt und Fluss.

In den 1920er Jahren wird die Küste von der Stadtplanung als Erholungsraum wiederentdeckt. In Zusammenarbeit mit französischen Landschaftsplanern wurden ambitionierte Projekte für Stadtbäder und Parkanlagen am Fluss erarbeitet, von denen aber nur ein kleiner Teil umgesetzt wurde. In den 1960er Jahren kam es aufgrund der starken Verschmutzung durch die Einleitung von industriellen und häuslichen Abwässern zum Badeverbot und der Río de la Plata rückte in der Wahrnehmung der Bevölkerung in den Hintergrund.

Die Küstenlinie wurde aufgrund zahlreicher Aufschüttungen maßgeblich verändert. An manchen Stellen hat sich die Küste dadurch um bis zu zwei Kilometer nach außen verschoben. Die aufgeschütteten Flächen dienten größtenteils der Errichtung von Infrastruktureinrichtungen wie zum Beispiel dem Hafen oder dem nationalen Flughafen. Der Fluss entfernte sich dabei immer weiter von der Stadt.

### Vor der Stadtgründung: Der Río de la Plata und die Pampa

Dort wo sich heute eine der größten Metropolen Südamerikas befindet, trafen einst zwei große, leere Landschaften aufeinander: Die flache und endlose Grassteppe der Pampa und der scheinbar uferlose Río de la Plata.<sup>35</sup> Diese topographischen Voraussetzungen waren entscheidend für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der argentinischen Hauptstadt. Durch die strategische Lage im Deltabereich des Río de la Plata erlangte Buenos Aires seine Bedeutung als Hafenstadt und ermöglichte den wirtschaftlichen Aufschwung Argentiniens als Exportland. Durch die Ebenheit der Pampa, konnte die Stadt sich ungehindert in das Landesinnere ausdehnen.



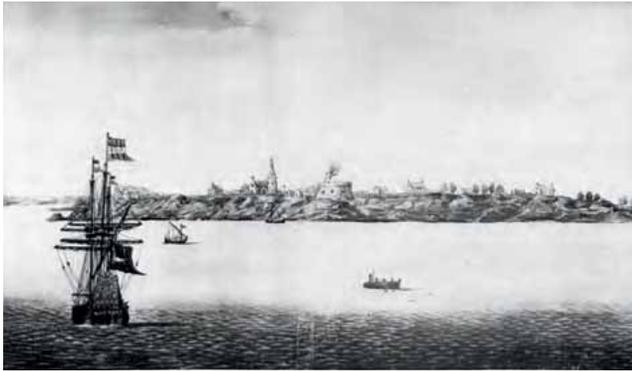


Abb. 20 Zeichnung von Buenos Aires etwa 1660

Die ursprüngliche Uferkante wurde durch die *Barrancas* (natürlicher Geländesprung bzw. Uferböschung) sowie dem daran anschließenden *Bajo* (Uferbereich unterhalb der Böschungen) definiert (Abb. 21). Die *Barrancas* sind bis heute wichtige landschaftliche Elemente in der Stadt. Auch wenn sie ihren Wasserzugang aufgrund von Aufschüttungen über den Río de la Plata verloren haben, sind sie in der Stadt in Form von Geländesprüngen und Böschungen spürbar. Ein Beispiel dafür ist der Park *Barrancas de Belgrano*, wo die geneigte Rasenfläche einen attraktiven Erholungsraum bietet.

## Stadtgründung am Río de la Plata im 16. Jahrhundert

Die Region um den Río de la Plata spielte zu Beginn der Eroberung Südamerikas eine eher untergeordnete Rolle. Das Interesse der spanischen Krone konzentrierte sich vielmehr auf die reichen, präkolumbianischen Imperien Peru und Mexiko.<sup>36</sup> Der Río de la Plata erhielt zunächst lediglich Bedeutung als Durchzugstraße und schnellste Verbindung nach Spanien.



Abb. 21 Barrancas im 17. Jahrhundert

Die erste Stadtgründung erfolgte durch den spanischen Eroberer Pedro de Mendoza im Jahre 1538 mit der Gründung des *Pueblo y Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre*. Die Besiedelung erfolgte oberhalb der *Barrancas*, die als natürlicher Hochwasserschutz dienten. Die spanische Kolonie wurde allerdings bereits 1541 wieder aufgegeben.

Erst knappe vier Jahrzehnte später, im Jahre 1580, wurde die Region unter Anordnung der spanischen Krone erneut besiedelt. Ziel war die Etablierung strategischer Handelswege zum Atlantik. Diese zweite Stadtgründung erfolgte unter der Führung von Juan de Garay. Er und seine Mannschaft waren sogenannte *Criollos* (bereits auf dem amerikanischen Kontinent geborene Nachkommen spanischer Eroberer), die aus Asunción, der heutigen Hauptstadt Paraguays, über den Río Paraná nach Buenos Aires gelangten.

Der Stadtgrundriss von Buenos Aires wurde nach den 1573 erlassenen Anordnungen Philipps II angelegt, die

zu jener Zeit die Grundlage für Stadtgründungen unter der spanischen Krone darstellten. Sie definierten den noch heute für südamerikanische Städte typischen Schachbrettgrundriss sowie die Lage der *Plaza Mayor* (Hauptplatz, räumliches und politisches Zentrum der Kolonialstadt).<sup>37</sup> Im Fall von Buenos Aires bot die ebene Landschaft und die von Natur aus geradlinige Uferkante ideale Voraussetzungen für die exakte Umsetzung des spanischen Rasters. Das Raster wurde parallel zur Uferkante gezogen und war somit gleichzeitig streng Nord-Süd orientiert. Das Gründungsraster des Stadtgründers Garay umfasste 15 mal 9 *Manzanas* (Häuserblöcke) auf einer Fläche von etwa 300 Hektar. Das entsprach damals etwa einem Hektar pro Einwohner. Die *Plaza Mayor* befand sich eine *Cuadra* (Länge eines Häuserblocks) von der Küste entfernt.<sup>38</sup> (Abb. 22) Damit wurde die heutige Lage des Zentrums nahe der Küste definiert. Buenos Aires erhielt dadurch seine semi-radiale Stadtstruktur. Der Wunsch nach der Vervollständigung, beziehungsweise Ergänzung der zweiten Hälfte der halbkreisförmig gewachsenen Stadt, dient seither oftmals als Erklärung für die zahlreichen Aufschüttungen und städtebaulichen Ideen zur Stadterweiterung über den Río de la Plata.<sup>39</sup>

Zwischen Ufer und Plaza wurde vierzehn Jahre nach der Stadtgründung eine Festung zur Verteidigung errichtet. Die Ländereien nördlich und südlich des kolonialen Stadtkerns wurden in *Chacras* eingeteilt. Diese waren große landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, oft mit Wohngebäuden der Grundbesitzer und direktem Zugang zum Fluss (Abb. 22).

Abb. 22 Stadtplan Buenos Aires 1608 von Manuel Ozores

- (1) Plaza
- (2) Festung
- (3) Hafen
- (4) Chacras

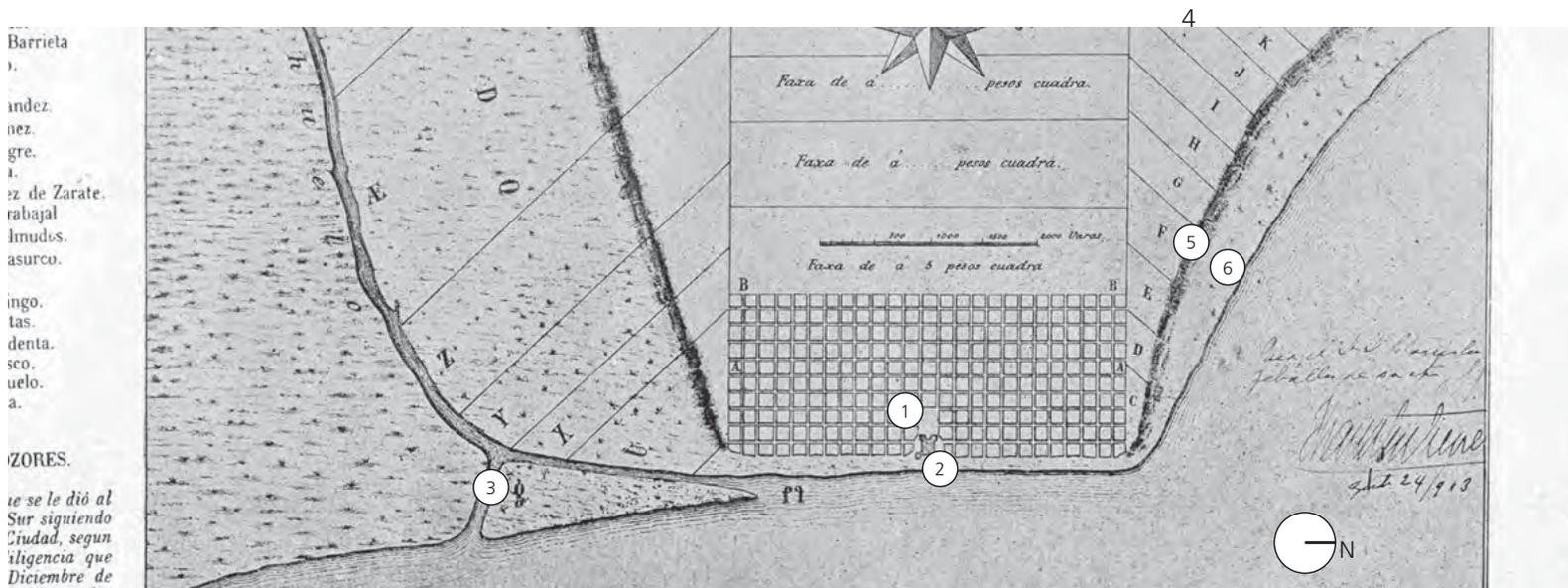




Abb. 23 Frauen beim Wäsche waschen am Ufer des Río de la Plata, 1880

Das Ufer des Río de la Plata war zur Kolonialzeit größtenteils naturbelassen und wurde durch die Geländekante der bereits erwähnten Barrancas definiert. Da es noch kein Wasserleitungssystem zur Versorgung der Wohngebäude gab, wurden die flachen Uferbereiche unterhalb der Barrancas von den *Porteños* (Bewohner von Buenos Aires) zum Wäsche waschen und Baden genutzt. Man lebte vom Fluss, der damals wie heute die Stadt mit Wasser versorgt. (Abb. 23)

Die Ufer des Río de la Plata waren für die Stadtbewohner leicht zugänglich. Alle orthogonal zum Ufer verlaufenden Straßen führten zum Wasser. Weiters gab es jeweils eine Straße entlang des Ufers oberhalb sowie unterhalb der Barrancas (*Caminos del Alto y Bajo*).

Wesentlich für die städtebauliche Entwicklung Buenos Aires war die Lösung des Hafens. Im Laufe der Geschichte wurden mehrere Häfen geplant und realisiert. Diese Projekte haben



Abb. 24 Uferpromenade, Ölgemälde von Rodolfo Carlsen, 1848

ihre Spuren in der Stadtstruktur hinterlassen. Die Debatte um die Lage und Ausführung eines idealen Hafens für Buenos Aires hält bis heute an.

Der erste Hafen von Buenos Aires befand sich außerhalb des Stadtkerns, an der Mündung des Flusses Riachuelo, der heute die südliche Stadtgrenze der Ciudad Autónoma de Buenos Aires bildet. Es handelte sich dabei um einen natürlichen Hafen, der vor allem für kleinere Schiffe geeignet war. Die seichten Ufer des Río de la Plata auf der argentinischen Seite stellten für die Schifffahrt und den Hafenbau durchaus eine Herausforderung dar. Zur Kolonialzeit galt der Fluss als "Hölle des Seefahrers".<sup>40</sup> Die schwer zu lokalisierenden Sandbänke und die schnell wechselnden Wetterbedingungen ließen viele Schiffe auf Grund laufen. Große Schiffe mussten deswegen etliche Meilen entfernt von der Küste anlegen und Güter sowie Passagiere in kleineren Booten überführt werden. Um den Hafen herum siedelte sich Fabriken, Gerbereien und Schlachthäuser sowie in Folge dessen die Arbeiterschicht von Buenos Aires an (Abb. 26) / (1).<sup>41</sup> Die industrielle Aktivität an den Ufern des Riachuelo und die damit verbundene Einleitung von Abwässern besteht bis heute und ist mit verantwortlich für die starke Verschmutzung des Río de la Plata.

## Emanzipation als Hafenstadt im 18. Jahrhundert

Im Jahr 1776 wurde das Vizekönigreich des Río de la Plata mit Buenos Aires als Hauptstadt und Sitz des Vizekönigs vom Vizekönigreich Peru getrennt. Es umfasste die Gebiete der heutigen Länder Argentinien, Uruguay, Paraguay sowie

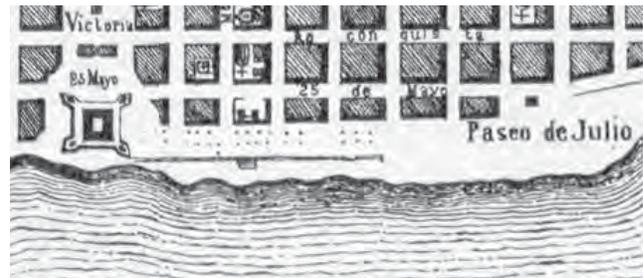


Abb. 25 Paseo de Julio im Stadtplan 1850 von Sourdeaux, vor dem Abriss der Festung



Abb. 26 Stadtplan von Buenos Aires 1866 von Aymez

- (1) Hafen und Arbeitersiedlung La Boca
- (2) Neues Zollamt mit Mole
- (3) Passagiersteg
- (4) Paseo de Julio

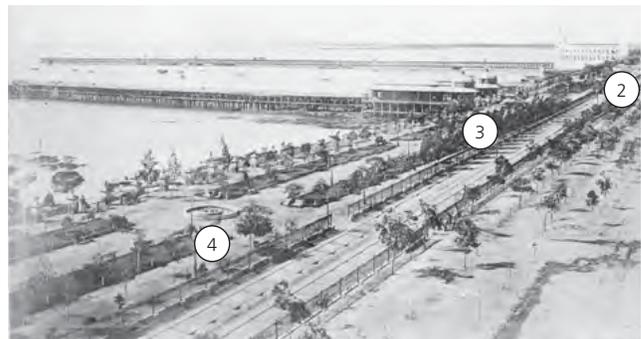


Abb. 27 Paseo de Julio. Neues Zollamt mit Mole und Passagiersteg im Hintergrund

Bolivien. Durch die einhergehende Liberalisierung des Handels konnte Buenos Aires, nun unabhängig vom Sitz der spanischen Krone in Peru, seine günstige Lage zum Atlantik ausschöpfen. So begann das Geschäft mit dem Export von Agrarprodukten aus der Pampa. In Europa war vor allem das argentinische Leder und gepökelte Rindfleisch gefragt.

Unter Vizekönig Vértiz wurden schließlich erste Verbesserungsmaßnahmen am Hafen des Riachuelos in Form von Stegen und Kaianlagen vorgenommen. Ende des 18. Jahrhunderts wurde die erste Uferpromenade errichtet (Abb. 24), die sich über eine Länge von drei Cuadras, nördlich der Plaza erstreckte und mit Bäumen, Straßenlaternen sowie gemauerten Sitzbänken ausgestattet war. Sie erhielt zunächst den Namen *Paseo de la Alameda* und wurde später in *Paseo de Julio* umbenannt. Das Ufer war zu jener Zeit der Ankunftsort und dadurch Schauseite von Buenos Aires und wurde dementsprechend in Szene gesetzt.

Als Argentinien 1816 seine Unabhängigkeit erklärte, begann die erste große Wachstumsphase von Buenos Aires. Mit der fortschreitenden Erschließung landwirtschaftlicher Flächen in der Pampa und der Steigerung des Hafenbetriebs, kam es zu einem deutlichen Bevölkerungszuwachs. Von dem bereits konsolidierten kolonialen Stadtkern ausgehend, begann sich die Stadt ins Landesinnere auszudehnen. Zwischen 1810 und 1855 verdoppelt sich die Einwohnerzahl von 45.000 auf rund 95.000.<sup>42</sup>

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden einige Bauarbeiten am städtischen Ufer vorgenommen. Die Festung wurde abgerissen und durch ein neues Zollamt mit halbkreisförmigem Grundriss und einer 300 Meter langen Mole ersetzt (Abb. 26) (Abb. 27).

Die vorhandene Uferpromenade wurde erweitert sowie mit einer stärkeren Stützmauer versehen und bekam den Namen Paseo de Julio. Der Paseo war Aussichtspunkt und Treffpunkt der Stadtbewohner. Unterhalb der Stützmauer nutzten die Porteños den Wasserzugang nach wie vor zum Waschen von Kleidung und für die Körperhygiene. Der Fluss war Bestandteil des täglichen Lebens.<sup>43</sup>

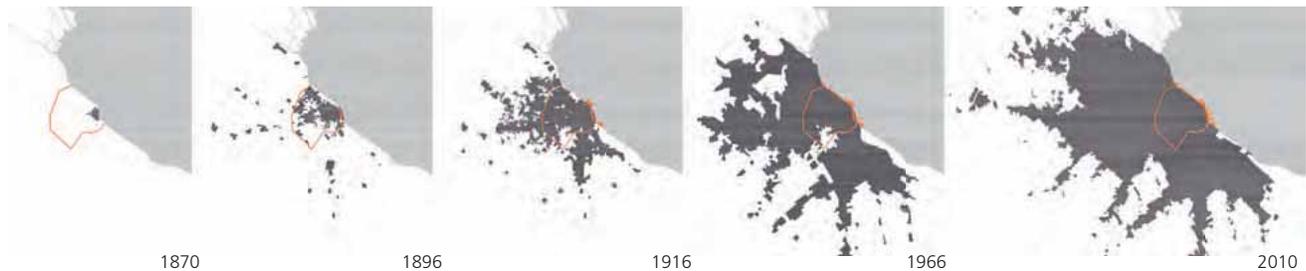
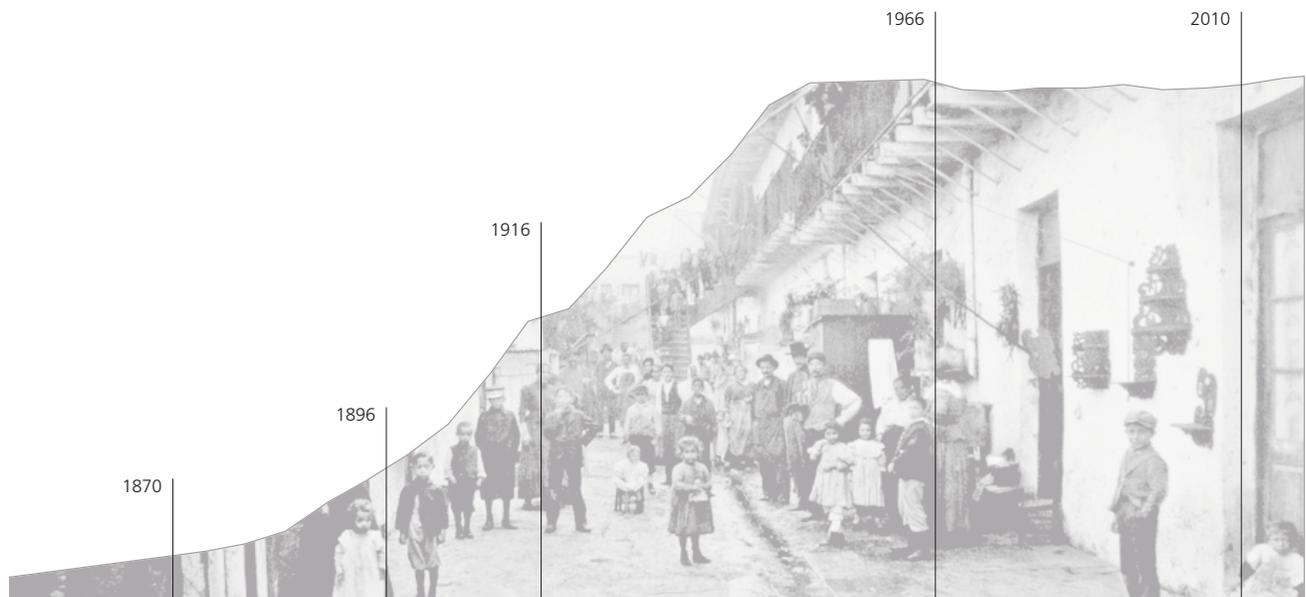


Abb. 28 Wachstum von Buenos Aires und der Metropolregion 1870-2010

### Stadtwachstum und Transformation der Küste durch neue Infrastrukturen im 19. Jahrhundert

Zwischen 1860 und 1930 entwickelt sich Buenos Aires vom "großen Dorf"<sup>44</sup> zur Metropole. Die Ernennung von Buenos Aires zur Hauptstadt Argentiniens, die Festlegung der noch heute gültigen Stadtgrenzen sowie die Etablierung einer exportorientierten Wirtschaftspolitik leiteten eine Etappe wesentlicher Transformationen der Stadtstruktur ein. Buenos Aires empfängt in dieser Zeitspanne eine enorme Zahl von vorwiegend europäischen Immigranten und die Bevölkerung wächst rasant von rund 200.000 im Jahr 1870 auf über 1,6 Millionen im Jahr 1916.<sup>45</sup> 1915 zählte Buenos Aires nach London, New York, Berlin und Paris zu den fünf größten Städten der Welt und hatte weitaus mehr Einwohner als andere lateinamerikanische Städte.<sup>46</sup>

Abb. 29 Bevölkerungswachstum Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ohne Metropolregion) 1870-2010



### Ausbau der Eisenbahn

Mithilfe von ausländischem Kapital wurde in den Ausbau städtischer Infrastruktur, wie Stromnetze und Wasserleitungen investiert. Darüber hinaus wurde der Bau von Eisenbahnlinien vorangetrieben, um einen schnelleren Transport der Agrarprodukte von der Pampa zum Hafen herzustellen. Das Eisenbahnnetz erstreckte sich von Buenos Aires radial ins Landesinnere Argentiniens. Die Stadt fing an sich entlang dieser Eisenbahnlinien auszudehnen. Damit wurde das bis heute typische, sternförmige Wachstumsmuster entlang der großen Verkehrsachsen definiert (Abb. 28).

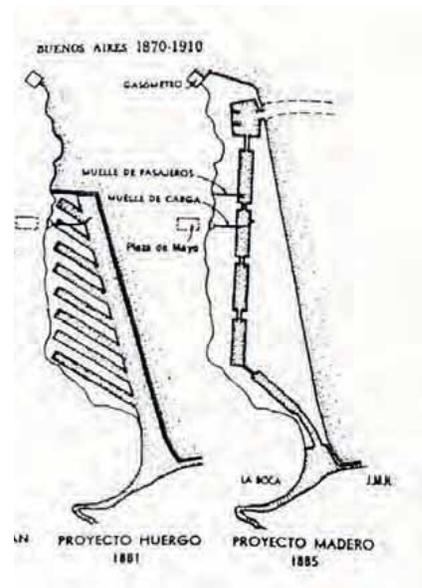
Zwischen 1857 und 1880 entstanden sechs verschiedene Eisenbahnlinien, welche Buenos Aires mit dem Landesinneren verbanden. Einige davon verliefen parallel zur Küste und bildeten damit eine der ersten Barrieren zwischen der Stadt und dem Río de la Plata. Die erste Strecke entlang der Küste war die *Ferrocarril del Norte*, die vom Zollamt aus, über den Paseo de Julio, die Küste unterhalb der Barrancas entlang Richtung Norden führte. Es folgte der Bau einer weiteren Eisenbahnlinie parallel zur Küste, der *Belgrano Norte*, die das Zentrum mit dem nördlich gelegenen Stadtteil Belgrano verband (Abb. 31). 1915 wird der Kopfbahnhof *Retiro* eröffnet, der den durch einen Brand zerstörten, alten Bahnhof ersetzte.<sup>47</sup> Heute bildet *Retiro* gemeinsam mit dem Busbahnhof und einer U-Bahnstation einen der größten öffentlichen Verkehrsknotenpunkte der Stadt.

Die beiden Eisenbahnstrecken parallel zur Küste sind heutzutage hoch frequentiert und die schnellste Verbindung für Pendler, um von den nördlichen Außenbezirken in die Stadt zu gelangen. Ebendiese Linien stellen jedoch zusammen mit den parallel verlaufenden Schnellstraßen, eine der größten räumlichen Barrieren zur Küste dar (Abb. 31). Die Querung dieser Verkehrsachsen stellt nicht nur für Fußgänger, sondern selbst für den motorisierten Verkehr eine Herausforderung dar.

### Ein Hafen für Buenos Aires

Obwohl der Warenumsatz mittels Schiffen in Buenos Aires seit Beginn des Exportgeschäftes Ende des 18. Jahrhunderts stetig zunahm, verfügte Buenos Aires bis Ende des 19. Jahrhunderts über keinen richtigen Hafen. Schiffe legten bis dahin an der 300 Meter langen Mole vor dem Zollamt an oder überführten ihre Ware mittels kleinerer Bote an die flachen Ufer des Río de la Plata. 1861 begann eine dreißig Jahre andauernde Diskussion über unterschiedliche Vorschläge zur Lage und Ausführung eines modernen Hafens vor dem Stadtzentrum.<sup>48</sup> Letztendlich galt es eine Entscheidung zwischen zwei konkurrierenden Entwürfen mit jeweils völlig unterschiedlichen Lösungsansätzen zu fällen (Abb. 30). Einer davon war das Projekt des Bauingenieurs Luis Huergo, der eine kammartige Struktur mit offenen Hafenbecken und einem Wellenbrecher vorschlug. Der von ihm entworfene Hafen

Abb. 30 Entwürfe für den Hafen von Huergo und Madero



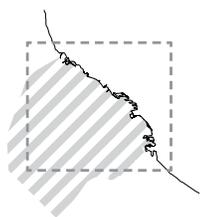
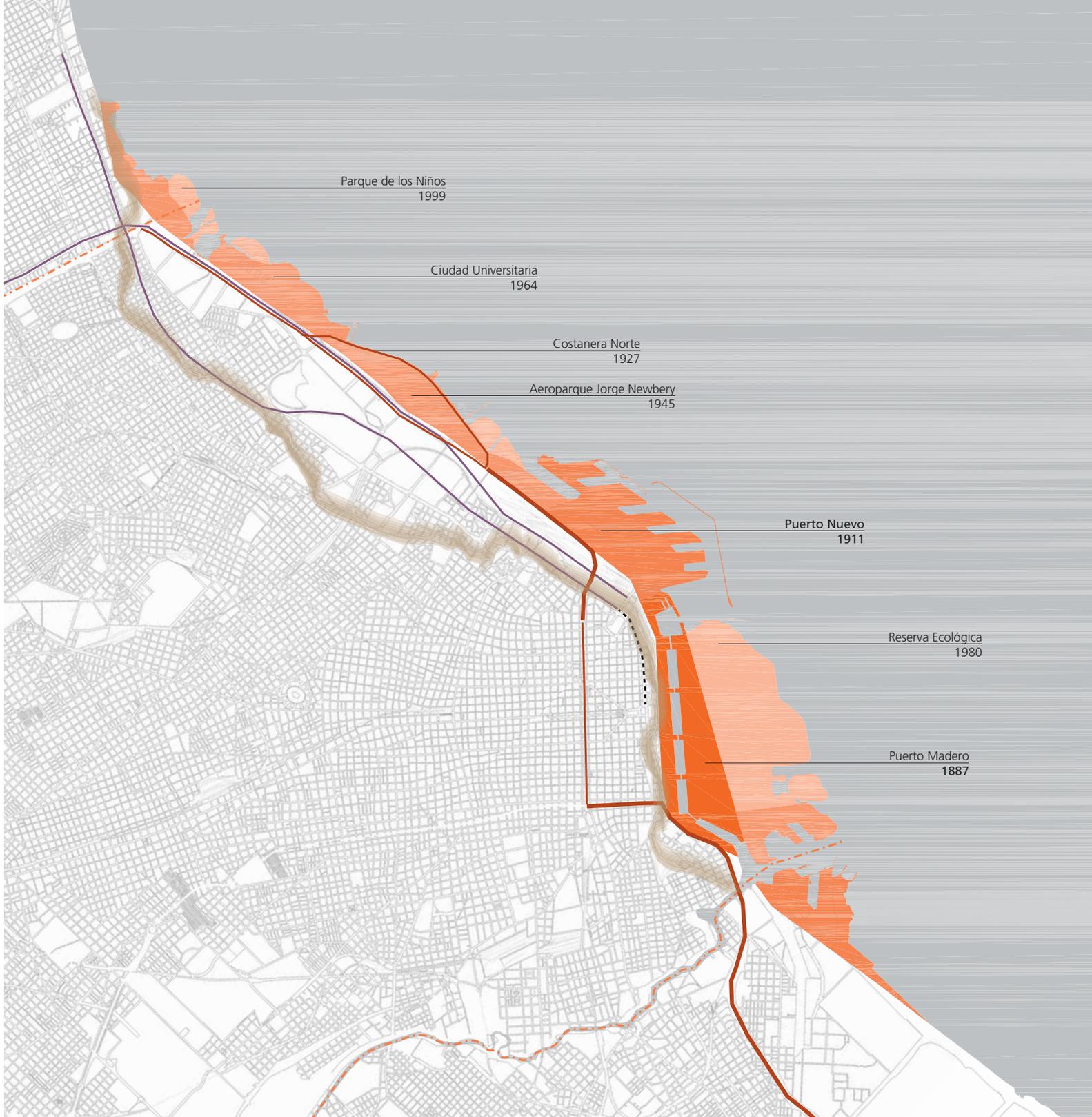
verfügte zudem über Erweiterungsmöglichkeiten. Im Vorentwurf sollte der Hafen außerdem nicht direkt vor dem Stadtzentrum entstehen, sondern weiter südlich, nahe der Stadtgrenze. Dieser Vorschlag stieß jedoch auf Ablehnung der Stadtregierung, die mit der dezentralen Lage ihre Einnahmen durch den Hafen in Gefahr sah.<sup>49</sup> Die politische Trennung der *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* von der umliegenden *Provincia de Buenos Aires* macht es bis heute unmöglich den Hafen sowie andere Infrastrukturelle Einrichtungen von Zentrum in die Peripherie zu übersiedeln, um Platz für neue Nutzungen zu schaffen.

Das zweite Projekt, das 1886 letztendlich den Zuschlag bekam, stammte vom Geschäftsmann Eduardo Madero. Er plante einen Hafen mit vier aneinandergereihten Hafenbecken und daran angrenzenden Speichergebäuden direkt vor dem Stadtkern. 1889 wurde mit dem Bau des Hafens begonnen, der den Namen *Puerto Madero* erhielt. Doch bereits vor der Fertigstellung 1898 war abzusehen, dass der Hafen unterdimensioniert war. Das System der schmalen Hafenbecken konnte dem weiterhin zunehmenden Warenumsatz nicht gerecht werden und hatte zudem keine Erweiterungsmöglichkeiten.<sup>50</sup>

Aufgrund der unzureichenden Kapazität *Puerto Maderos*, wurde bereits Anfang des 20. Jahrhunderts an Plänen für einen neuen Hafen gearbeitet. Dieses Mal bekam der zuvor abgewiesene Bauingenieur Luis Huergo den Auftrag. Sein deutlich funktionaleres Hafenkonzzept wurde schließlich nördlich von *Puerto Madero* realisiert. Der erste Abschnitt des *Puerto Nuevo* (Neuer Hafen) wurde 1911, nur zwölf Jahre nach der Fertigstellung *Puerto Maderos*, in Betrieb genommen. 1926 wurde der Hafen fertiggestellt und befindet sich bis heute in Betrieb. *Puerto Madero* hingegen blieb nach der Eröffnung des neuen Hafens nahezu ungenutzt. Seither gab es eine Vielzahl an Ideen und städtebaulichen Entwürfen zur Umnutzung des Areals als Erweiterung des Zentrums.<sup>51</sup> Diese Ideen mündeten schließlich Ende des 20. Jahrhunderts in der Umsetzung eines der größten Urbanisierungsprojekte von Buenos Aires (Vgl. *Puerto Madero* 1990er S. 59).

Für den Bau sowohl von *Puerto Madero*, als auch von *Puerto Nuevo* war es notwendig, Land über den Río de la Plata aufzuschütten. Die seichten Ufer und die natürliche Neigung des Río de la Plata zur Ablagerung von Sedimenten, machten die Landgewinnung leicht. Seit diesen zwei ersten Aufschüttungen wurde die Gewinnung von Bauland über den Río de la Plata zum gängigen städtebaulichen Instrument zur Generierung neuer Flächen. Buenos Aires beginnt über den Fluss zu wachsen. Die durch Aufschüttung gewonnenen Flächen wurden vor allem für Infrastruktureinrichtungen, die in der Stadt keinen Platz mehr fanden, verwendet. Für die Stadtverwaltung waren diese Areale ideales Bauland, da es zentral und leicht verfügbar war.<sup>52</sup> Die Küstenlinie von Buenos Aires befindet sich seither unter ständiger Transformation und entfernt sich immer weiter von der Stadt (Abb. 31),

Mit dem Bau von *Puerto Madero* verlor der Stadtkern seine Nähe zum Wasser. Dasselbe passierte mit dem nördlich des Zentrums gelegenen Stadtteil hinter *Puerto Nuevo*. Der Preis der Fehlplanung des *Puerto Madero* und der dadurch notwendig gewordene Bau des zweiten Hafens *Puerto Nuevo* war hoch, denn die Stadt verlor dadurch den Zugang zu über einem Drittel der Küste.



0 500 1000 2000 m

- Eisenbahn —
- Schnellstraßen —
- Autobahn —
- Stadtgrenze —
- Barrancas —



1870-1896

1896-1916

1916-1966

1966-2013

Abb. 31 Schematische Darstellung der Aufschüttungen entlang der Küste sowie in Küstennähe verlaufende Eisenbahnlinien sowie Autobahnen und *Avenidas* (Schnellstraßen)



Abb. 32 Straßendurchbrüche in Buenos Aires zu Beginn des 20. Jahrhunderts

## Entdeckung der Küste als Erholungsraum zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Um die Jahrhundertwende machte sich der Einfluss des europäischen Städtebaus in Buenos Aires bemerkbar. Nach Haussmann'schem Vorbild wurden in Buenos Aires mehrere Straßendurchbrüche realisiert, die das koloniale Raster aufbrachen.<sup>53</sup> (Abb. 32)

Angesichts des enormen Bevölkerungswachstums und der räumlichen Verdichtung von Buenos Aires zu Beginn des 20. Jahrhunderts, erwachte das Bedürfnis nach Erholungsräumen in der Stadt. Französische Landschaftsplaner brachten Parkkonzepte aus Paris nach Buenos Aires. Öffentliche Parkanlagen wurden zum Ort des Flanierens und des Sehen und Gesehenwerdens des Bürgertums. Im Zuge dieser Entwicklung entstanden die *Bosques de Palermo*, die vom französischen Landschaftsplaner Carlos Thays entworfen wurden (Abb. 33) (Abb. 35) / (3). Sie stellen bis heute eine der größten Grünraumreserven der Stadt dar und erfreuen sich großer Beliebtheit in der Stadtbevölkerung.<sup>54</sup>



Abb. 33 Bosques de Palermo 1916

1923 wurde die *Comisión de Estética Edelicia* ("Kommission für kommunale Ästhetik", ein Gestaltungsbeirat) unter der Leitung von Carlos Noel, dem damaligen Bürgermeister von Buenos Aires, gegründet. Diese Kommission berief 1924 den französischen Landschaftsarchitekten Jean-Claude Nicolas Forestier nach Buenos Aires. Gemeinsam wurde der 1925 veröffentlichte Masterplan *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio* (Organisches Projekt zur Urbanisierung der Stadtgemeinde) entwickelt (Abb. 35). Das Projekt schlug die Schaffung neuer Grünräume und öffentlicher Plätze, die Verbindung der Stadt mit den Ballungsräumen durch Boulevards und die Aufwertung der heruntergekommenen Stadtviertel im Süden vor. [4]

Einer der wichtigsten Punkte darin war die "Wiedereroberung des Flusses".<sup>55</sup> Damit meinte man die Wiederherstellung der Beziehung zwischen Stadt und Fluss sowie die Rückgewinnung der durch Infrastruktureinrichtungen wie Eisenbahn und Hafen belegten Areale. Diese Ziele sollten

vor allem durch die Schaffung von großen Parkanlagen und *Costaneras* (Strand- bzw. Uferpromenaden) entlang des Río de la Plata erreicht werden. Bereits zuvor, im Jahr 1918, wurde die *Costanera Sur* mit dem *Balneario Municipal* (öffentliches Stadtbad am Río de la Plata) nach Plänen des argentinischen Landschaftsarchitekten Benito Carrasco fertiggestellt. Die *Costanera Sur* war eine prächtige Küstenpromenade mit Badestellen, die den Stadtbewohnern wieder einen Zugang zum Wasser ermöglichte.<sup>56</sup> (Abb. 34)



Abb. 34 Costanera Sur 1925

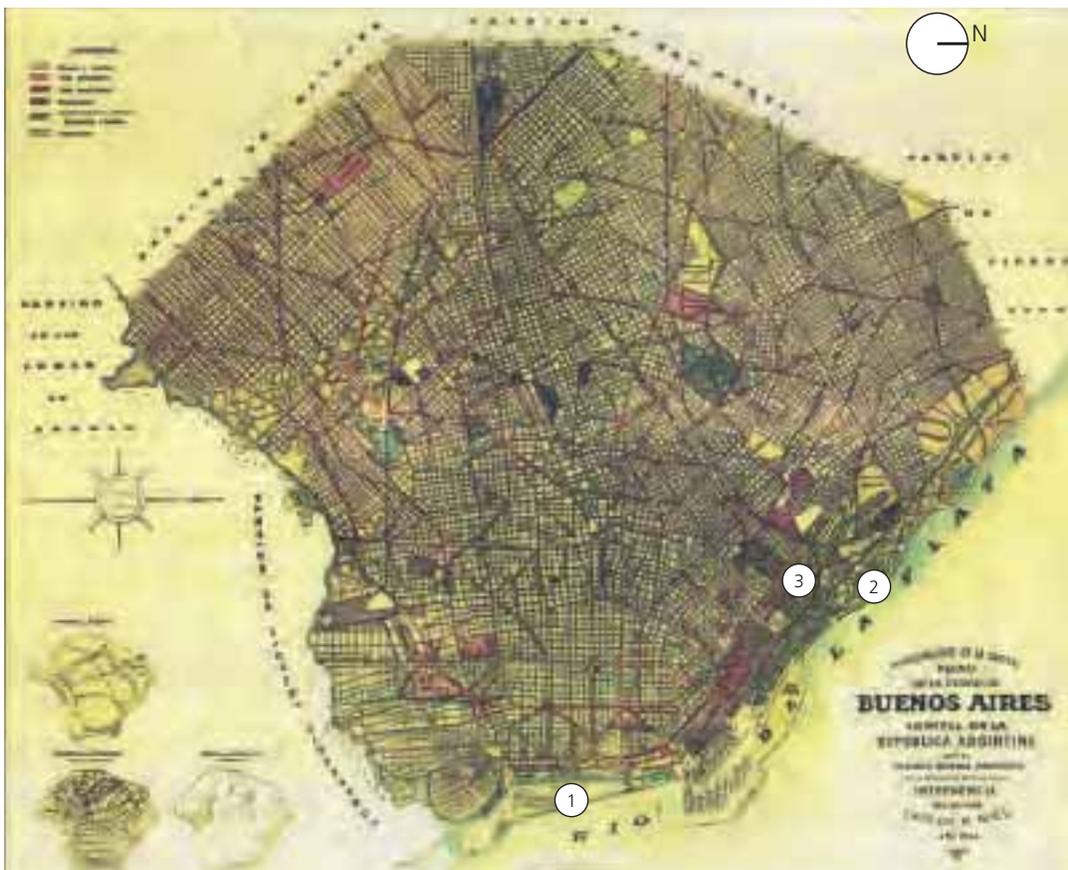


Abb. 35 Proyecto Orgánico 1925

- (1) Costanera Sur
- (2) Costanera Norte
- (3) Bosques de Palermo

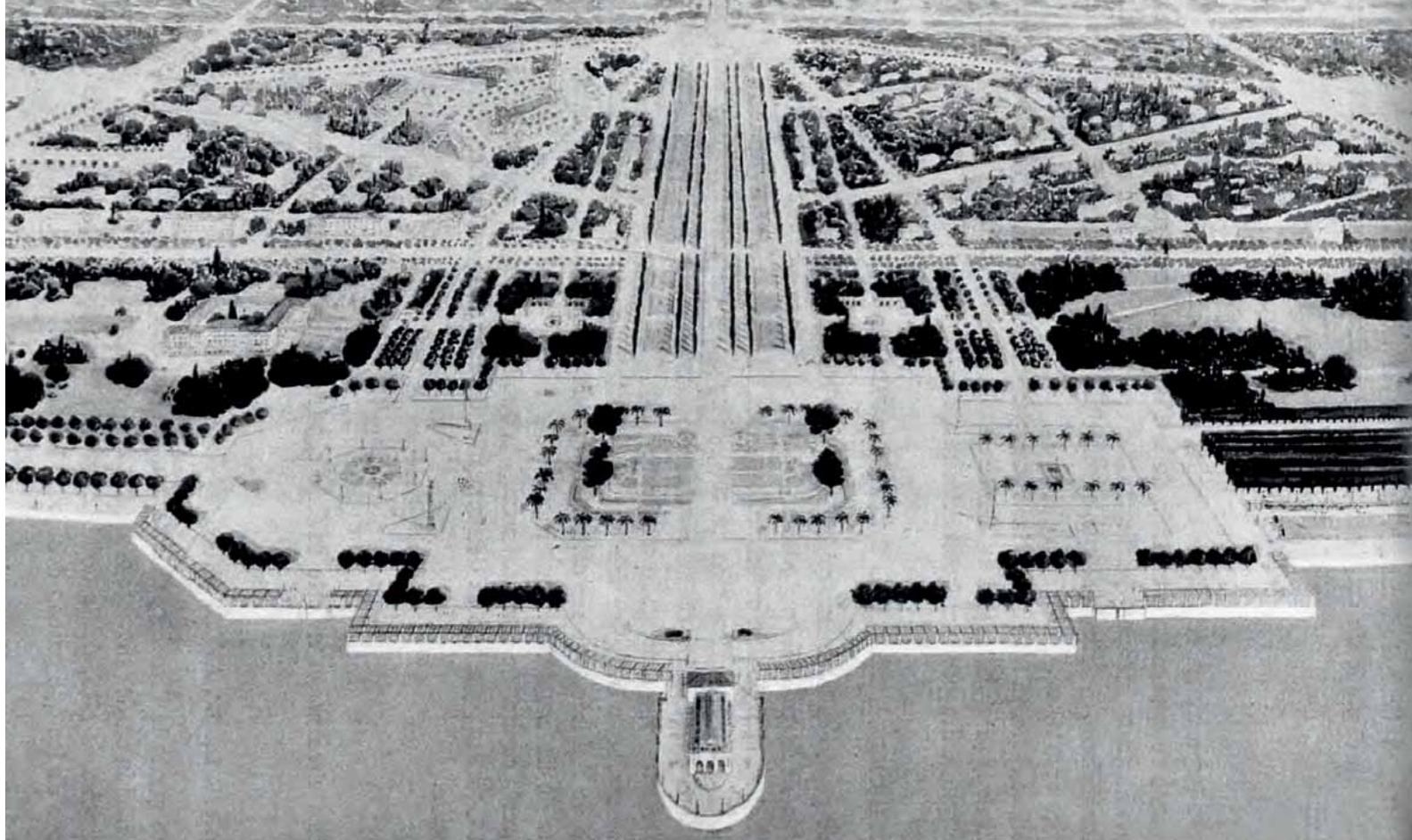


Abb. 36 Costanera Norte. Entwurf Forestier 1925

Forestier schlug in seinem Beitrag zum Programa Edificio eine Fortführung der *Costanera Sur* im nördlichen Küstenbereich der Stadt vor. Der Vorschlag basierte auf der Aufschüttung von Land vor der damaligen Küste, die Platz für großräumige Parkanlagen und einer Küstenstraße schaffen sollte. Die so genannte *Costanera Norte* sollte sich über zehn Kilometer entlang der Küste erstrecken und mit den Parkanlagen eine Breite von 300 und 800 Metern besitzen. Der Entwurf war bis ins Detail durchdacht, sah Gebiete für unterschiedliche Nutzungen wie Wohngebäude, Geschäftsflächen sowie Kultur- und Bildungseinrichtungen vor und thematisierte außerdem die Verbindung der neuen Küste mit der Stadt (Abb. 36) (Abb. 37). Der Plan Forestiers war zwar sehr ambitioniert und genau genommen der erste Entwurf, der ein städtebauliches Gesamtkonzept für die Küste von Buenos Aires vorlegte, sprengte allerdings die begrenzten finanziellen Mittel der Stadt.<sup>57</sup> In den 1930ern wurde zwar die Aufschüttung mit einer befestigten Küstenstraße und einem Badesteg realisiert, für die Umsetzung der Parkanlagen reichte das Geld allerdings nicht mehr.

Obwohl die Bäder und Promenaden der *Costanera Sur* und der *Costanera Norte* einerseits durch das brachliegende Hafengebiet *Puerto Madero* im Süden und andererseits durch die nicht urbanisierten Aufschüttungen im Norden schwer erreichbar waren, wurden sie von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Sie dienten über Jahrzehnte hinweg als Badeort und Naherholungsgebiet. Der Boom endete erst in den sechziger Jahren, als das Baden im Río de la Plata aufgrund der starken Verschmutzung des Wassers verboten wurde.<sup>58</sup>

## Moderne Transportmittel und ihre Manifestation an der Küste in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Durch die Entwicklung des Flugverkehrs wurde die Errichtung eines Flughafens für Buenos Aires notwendig. 1945 wurde der Flughafen *Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery* eröffnet. Dieser wurde direkt an der Küste, hinter der *Costanera Norte*, errichtet. Das Gebiet war ursprünglich für die von Forestier geplanten Parkanlagen gedacht und war eigens dafür aufgeschüttet worden.<sup>59</sup> (Abb. 38) Der Standort war damals wie heute sehr umstritten. Der Flughafen belegt einen attraktiven Platz für Naherholungsraum an der Küste und stellt eine Barriere sowohl für Fußgänger als auch für den motorisierten Verkehr dar. Um die *Costanera Norte* zu erreichen, muss der Flughafen weitläufig umfahren werden. Außerdem stellt der Flugbetrieb eine Gefahr für die unmittelbare Umgebung und Bevölkerung dar, wie ein tragischer Flugzeugabsturz am 31. August 1999 zeigte. Bei dem Unglück schoss das Flugzeug bei einem Fehlstart über die Landepiste hinaus, riss ein Auto auf der *Costanera Norte* mit sich und ging danach in Flammen auf.<sup>60</sup>

1949 wurde ein weiterer Flughafen mit dem Namen *Ezeiza* rund 30 Kilometer südöstlich der Stadt errichtet<sup>61</sup>, über den heute der Großteil aller internationalen Flüge abgewickelt wird. *Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery* hingegen dient heute vorwiegend als nationaler Flughafen und für Flüge in Nachbarländer wie Brasilien, Chile und Uruguay.

In den 1940ern wurden in Buenos Aires erste Autobahnen aufgrund der Zunahme des motorisierten Verkehrs gebaut. Dazu zählten die *Avenida General Paz* und die *Autopista Ricchieri*. Die *General Paz* umrundete die Stadt Buenos Aires und definiert bis heute die politische Grenze zur Provinz. In den späten sechziger und Anfang der siebziger Jahre wurden zwei weitere Autobahnen realisiert, die der Verbindung des Agglomerationsraumes im Norden und Süden mit dem Zentrum diene. Der weitere Ausbau der Autobahnen bis in die neunziger Jahre, die radial von Buenos Aires aus ins Landesinnere führen, bedingte das periphere Stadtwachstum entlang dieser Hauptverkehrsadern und brachte eine starke Fragmentierung der Stadt mit sich.<sup>62</sup>

Nicht nur von der Stadt in das Landesinnere sondern auch entlang der städtischen Küste wurden Autobahnen geplant. Bis 1976 entwickelte die Stadt Buenos Aires einen Masterplan für den Ausbau innerstädtischer Autobahnen (*Plan de Autopistas Urbanas*), welcher ein Autobahnnetz von insgesamt 74 Kilometern Länge vorschlug (Abb. 39). Darunter die *AU2 Autopista Costanera*, eine Stadtautobahn, die über die gesamte Länge der städtischen Küste verlaufen sollte. Zusammen mit der *General Paz* würde sie einen Autobahnring um die Stadt bilden. Die Pläne für diese Autobahn wurden nur teilweise realisiert. Auf der für die Autobahn *AU2* vorgesehenen Strecke befand sich bereits eine große *Avenida* (mehrspurige Straße), die ausgebaut werden sollte. 1987 wird zunächst die Auffahrt von der *Avenida* auf die Autobahn *General Paz* realisiert. In den neunziger Jahren wurde



Abb. 37 Costanera Norte. Entwurf Forestier 1925



Abb. 38 Costanera Norte vor Bau des Flughafens

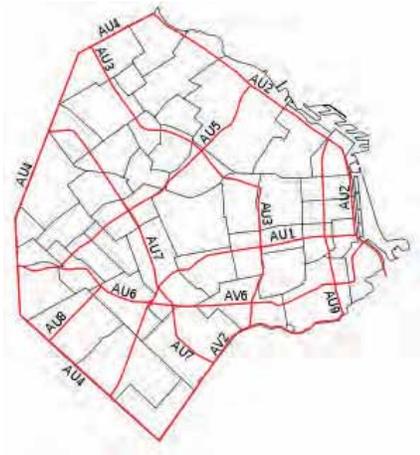


Abb. 39 Plan de Autopistas 1976

daraufhin die bestehende Avenida durch eine Autobahnbrücke, die sogenannten *Autopista Illia*, über die Gleise des Bahnhofs *Retiro*, mit dem Zentrum verbunden. In die andere Richtung führte die Avenida über die *Costanera Norte* in den Norden der Stadt (Abb. 31). Die dadurch entstandene Verbindung des Nordens mit dem Zentrum, führte zu einem hohen Verkehrsaufkommen. Die Verkehrsachse stellt die Haupteinzugsschneise für Pendler aus dem Norden der Stadt ins Zentrum und für den Schwerverkehr zum Hafen dar. Sie bildet bis heute eine starke Barriere zwischen Stadt und Küste.

Im Süden wurde, ebenfalls in den neunziger Jahren, die *Autopista La Plata* gebaut, die Buenos Aires mit der Bundeshauptstadt der Provinz verbindet. Ursprünglich sollte sie verlängert und mit der *Autopista Illia* verbunden werden und hätte somit die in den Siebzigern geplante Küstenautobahn vervollständigt. Diese Verlängerung hätte aber eine räumliche Trennung des Zentrums von *Puerto Madero* und der Küste bedeutet, erhielt dadurch Gegenstimmen und wurde daher letztendlich nicht umgesetzt.

Zurzeit im Bau befindet sich die Verbindung der *Autopista Illia* und der *Avenida Cantilo*, die hinter dem Flughafen verläuft und zu einer Entlastung der *Costanera Norte* führen soll.

## Die Küste im 21. Jahrhundert

In den letzten zwei Jahrzehnten sind zwei gegensätzliche Tendenzen in der städtebaulichen Entwicklung der Küste festzustellen. Es wurden mehrere punktuelle Eingriffe zur Revitalisierung und Öffnung einzelner Orte an der Küste realisiert. Gleichzeitig kam es aber auch zur Privatisierung vieler Areale nahe des Wassers. Diese betrifft vor allem jene Gebiete, die sich zwischen dem unmittelbaren Küstenstreifen und der Stadt befinden sowie Flächen, die neu aufgeschüttet wurden.

Zu den revitalisierenden Maßnahmen zählt die in den neunziger Jahren begonnene Realisierung des Masterplanes zur Umnutzung des stillgelegten Hafens *Puerto Madero* (Vgl. *Puerto Madero* 1990er S. 59). Darüber hinaus wurden zwischen 1999 und 2007 im Zuge des *Plan Urbano Ambiental* zwei neue Parkanlagen an der Küste fertiggestellt (Vgl. *Plan Urbano Ambiental* 2000/2008 S. 62). Diese beiden Parkanlagen (*Parque de la Memoria* und der *Parque de los Niños*), zeigen zwar den guten Willen der Stadtregierung die Küste aufzuwerten, sind aber kaum in die Stadtstruktur integriert und mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer erreichbar. Zudem sind sie von Zäunen umgeben und nur zu gewissen Öffnungszeiten nutzbar.

Der Bau eines weiteren Parks, der den Universitätscampus mit dem Río de la Plata verbinden sollte, wurde zwar begonnen, die Baustelle 2007 aber stillgelegt. Dies ist auf einen politischen Wechsel in der Stadtregierung zurückzuführen. Der amtierende Bürgermeister von Buenos Aires, Mauricio Macri, wurde im Dezember 2007 ins Amt gewählt. Seither wurden einige Projekte der vorherigen Regierung nicht mehr weitergeführt.

Dazu zählen auch die Maßnahmen zur Revitalisierung der Küste.

Aus stadtplanerischer Sicht gab es seither keine nennenswerte städtebauliche Auseinandersetzung mit der Küste.

Derzeit fallen brachliegende Gebiete an der Küste zunehmend in die Hände großer Investoren. Ein Beispiel dafür ist das Areal der *Ex-Ciudad Deportiva*. Das etwa 70 Hektar umfassende Areal befindet sich neben *Puerto Madero*, Buenos Aires neuestem Stadtviertel, dessen Immobilienpreise in den letzten Jahren bereits rasant in die Höhe geschossen sind. Das Gebiet wurde ursprünglich für den Bau eines neuen Stadions des Fußballclubes der *Boca Juniors* aufgeschüttet, das allerdings nie gebaut wurde. Die Stadt hat das Areal nun an den argentinischen Investor IRSA verkauft. Dieser plant dort ein weiteres Luxus-Viertel mit Hochhäusern.<sup>63</sup>

## **Zusammenfassung: Wesentliche Aspekte der städtebaulichen Entwicklung der Küste**

Buenos Aires entwickelte sich von einer Kolonialstadt, die direkt am Ufer des Río de la Plata gegründet wurde, zur heutigen Millionenstadt, die dem "Fluss den Rücken zugekehrt"<sup>64</sup> hat. Ein wesentlicher Punkt in dieser Transformation ist die Landgewinnung über den Río de la Plata, durch welche die Küste stellenweise um bis zu zwei Kilometer nach außen verschoben wurde. Grund für viele Aufschüttungen war die fehlende Verfügbarkeit von Flächen für diverse soziale und technische Infrastrukturen. So wurde für den Bau des Universitätscampus, des Flughafens und des neuen Hafens, die benötigten Flächen über den Río de la Plata aufgeschüttet. Die ebenfalls notwendige Verkehrsinfrastruktur wie Eisenbahn, Autobahn und Schnellstraßen fanden zwischen den ersten Aufschüttungen und dem ursprünglichen Festland, parallel der Küstenlinie, Platz. Dadurch entstanden die bis heute vorhandenen Barrieren.

Die zunehmende Privatisierung großer Areale und die Verschmutzung des Wassers im Uferbereich durch die Einleitung von Abwässern machte die Küste unzugänglich und weitgehend unattraktiv.

Trotz punktueller städtebaulicher Interventionen in den letzten zwei Jahrzehnten, existiert bis heute kein umfassendes Konzept zur Gestaltung des Küstenbereiches und dessen Integration in die Stadt.

---

Endnoten • 2 Buenos Aires am Río de la Plata

- 24 Saer (2012) : Buchtitel [Übersetzung C.P.]  
25 Saer (2012) : 29 [Übersetzung C.P.]  
26 Pando (2002) : 136  
27 Arrese (2002b) : 51  
28 Arrese (2002b) : 52  
29 Pando (2002) : 129  
30 Lebrero (2000)  
31 INDEC (2010)  
32 INDEC (2010)  
33 INDEC (2010)  
34 United Nations (2009)  
35 Arrese (2002b) : 151  
36 Pando (2002) : 138  
37 Gutierrez (1992) : 9-12  
38 Arrese (2002a) : 51-82  
39 Silvestri (2002) : 548  
40 Arrese (2002a) : 52  
41 Arrese (2002a) : 51-82  
42 Lattes (2010) : 128  
43 Arrese (2002a) : 51-82  
44 "La gran Aldea" (Das große Dorf) ist der Titel eines vom argentinischen Schriftsteller Lucio Vicente López 1882 veröffentlichten Romanes über Buenos Aires  
45 Consejo del Plan Urbano Ambiental (2000) : 21  
46 Lattes (2010) : 129  
47 Lupano (2010)  
48 Arrese (2002a) : 64  
49 Silvestri (2002) : 549  
50 Silvestri (2002) : 549  
51 Arrese (2002a) : 66  
52 Silvestri (2002) : 548  
53 Hofer (2010) : 69  
54 Arrese (2002a) : 68  
55 Arrese (2002a) : 68  
56 Silvestri (2002) : 559  
57 Berjman (1998) : 250, 254  
58 Lebrero (200)  
59 Arrese (2002a) : 77  
60 Oehrlein (1999)  
61 Arrese (2002a) : 77  
62 Blanco (Erscheinungsdatum unbekannt)  
63 Eleisegui (2011)  
64 Die Aussage, dass die Stadt dem Fluss den Rücken zugekehrt hätte, traf Le Corbusier während seiner Reise 1929 nach Buenos Aires. Vgl. Le Corbusier (1947). Seither wird der Ausdruck häufig zur Beschreibung der Beziehung von Buenos Aires und dem Río de la Plata benutzt.

## 3 Städtebauliche Analyse der Küste von Buenos Aires

- 3.1 Wesentliche Charakteristiken der Küste von Buenos Aires im Überblick
- 3.2 Spezielle Analyse der Küste auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen
- 3.3 Interpretation der städtebaulichen Analyse

## 3 Städtebauliche Analyse der Küste von Buenos Aires

*"Hat Buenos Aires dem Fluss den Rücken zugekehrt?"*

*"¿Buenos Aires le dio la espalda al río?"<sup>65</sup>*



Abb. 40 Eines vieler Badeverbotsschilder entlang der Küste von Buenos Aires

Heutzutage sprechen die Bewohner von Buenos Aires davon, dass "die Stadt dem Fluss den Rücken zugekehrt hat". Tatsächlich ist der Río de la Plata in der Stadt kaum wahrnehmbar. Die Verschmutzung des Wassers, das einhergehende Badeverbot, die Unzugänglichkeit weiterer Küstenabschnitte sowie die schlechte Erreichbarkeit der wenigen öffentlichen Räume am Río de la Plata sind nur einige der Gründe, die den Fluss in der Wahrnehmung der Bewohner in den Hintergrund treten ließen. Die geringe Beziehung von Buenos Aires mit dem Río de la Plata lässt sich auch an der Stadtstruktur ablesen. Während sich das städtische Umland in den letzten Jahrzehnten stark in Richtung des Landesinneren entwickelte, wurde der Küste in der Stadtplanung kaum Beachtung geschenkt.

Um herauszufinden, worin die Ursachen für die fehlende Verbindung von Stadt und Fluss liegen, wurde eine detaillierte städtebauliche Analyse durchgeführt. Für die anschließende Erarbeitung des strategischen Konzeptes war es wichtig, die Vielschichtigkeit der Ursachen aufzuzeigen. Sowohl in der Analyse als auch im Entwurf des strategischen Konzeptes war es notwendig auf mehreren städtebaulichen Ebenen zu arbeiten.

### Aufbau der Analyse

Die Analyse gliedert sich in drei Ebenen: dem einführenden Überblick über wesentliche Charakteristiken der Küste, der speziellen Analyse der Küste auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen und der abschließenden Interpretation der Analyse (Abb. 41). Bei der speziellen städtebaulichen Analyse werden die Küste und der angrenzende Stadtraum unter zehn Gesichtspunkten analysiert, die sich in die Bereiche Identität/Geschichte, Stadtstruktur, Flächennutzung, Verkehr und Barrieren gliedern. Die aus diesen Analysen gewonnenen Erkenntnisse werden schließlich unter fünf wesentlichen Aspekten zusammengefasst und interpretiert. Die Interpretation bildet die Grundlage für die Erarbeitung eines strategischen Konzeptes zur besseren Verbindung von Buenos Aires mit dem Río de la Plata.

## Übersicht: Aufbau der Analyse

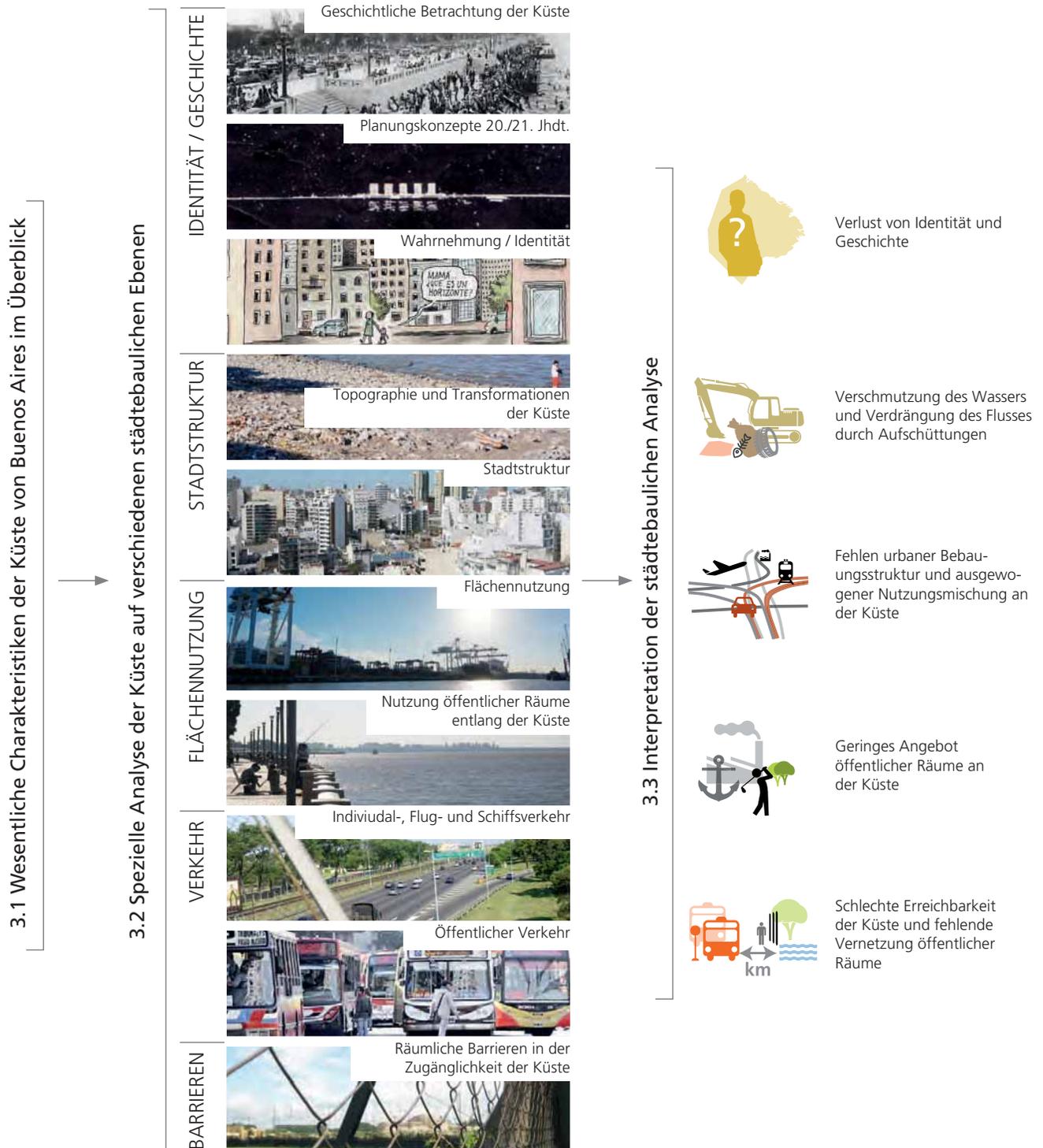
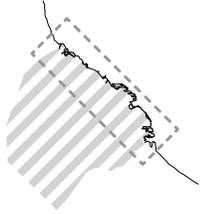


Abb. 41 Aufbau der städtebaulichen Analyse



### 3.1 Wesentliche Charakteristiken der Küste von Buenos Aires im Überblick



Parque de los Niños



brachliegendes Areal hinter dem Universitätscampus



"Carritos" (Grill-Imbissstände) an der Costanera Norte (Uferpromenade hinter dem Flughafen)



Fischer an der Costanera Norte



Veranstaltungs- und Messezentrum Costa Salguero



"Marina" privater Sporthafen



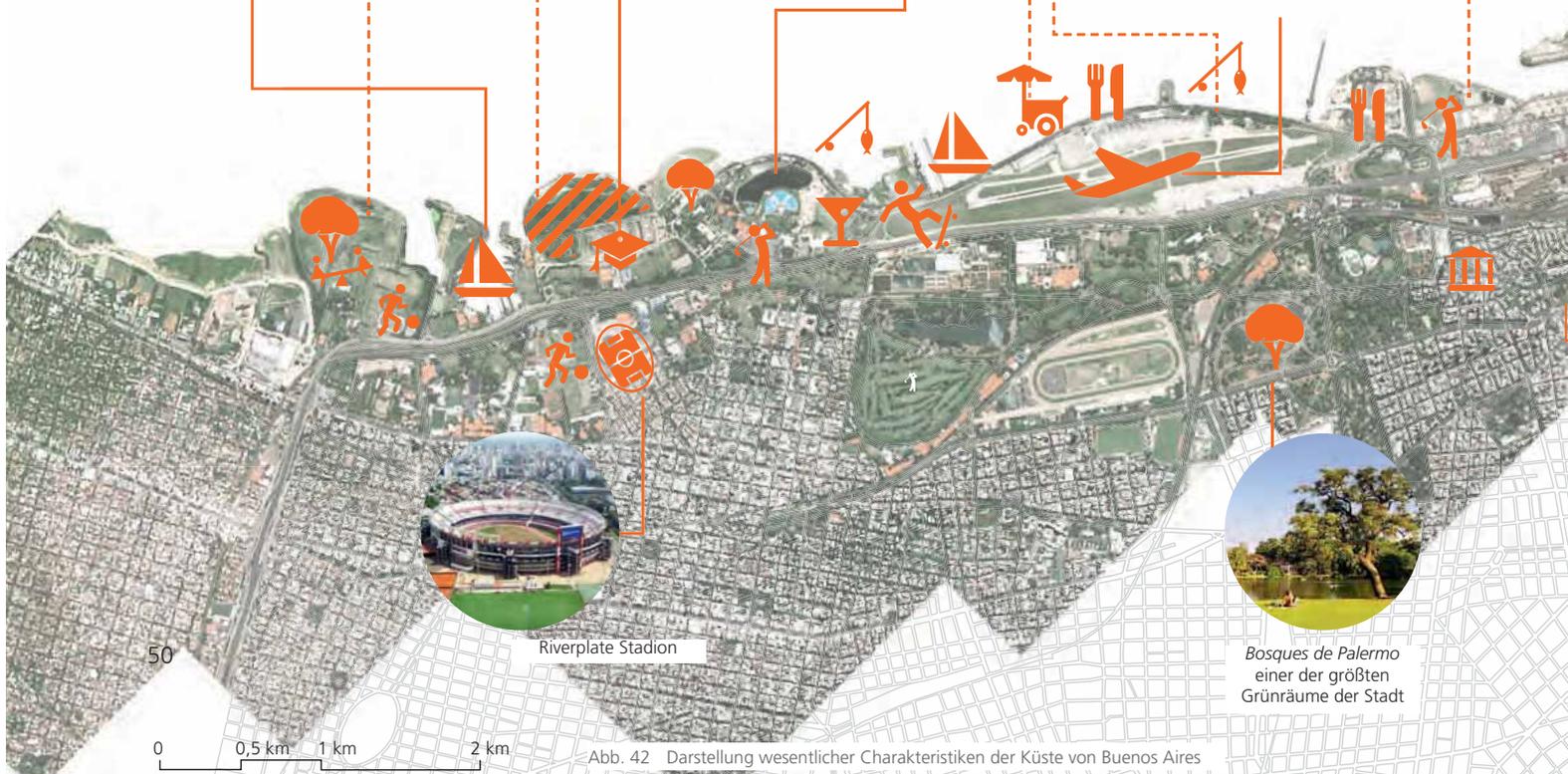
Universitätscampus Ciudad Universitaria



Private Freizeitanlagen sowie Sport- und Golfplätze



Innerstädtischer Flughafen Jorge Newbery



Riverplate Stadion



Bosques de Palermo einer der größten Grünräume der Stadt

Abb. 42 Darstellung wesentlicher Charakteristiken der Küste von Buenos Aires



Containerhafen  
Puerto Nuevo



Fahradweg in der  
Reserva Ecológica



Küste des aus  
Bauschutt  
aufgeschütteten  
Naturschutzgebietes  
Reserva Ecológica



brachliegendes Areal



Informelle Siedlung  
Villa 31 zwischen  
Bahnhof und Hafen



Microcentro  
Geschäftszentrum von  
Buenos Aires



"Carritos" (Grill-  
Imbissstände) an der  
Costanera Sur zwischen  
Puerto Madero und der  
Reserva Ecológica



Puerto Madero  
seit den 1990ern  
revitalisierter alter Hafen



Ölhafen



Argentinische  
Nationalbibliothek



Obelisco  
Wahrzeichen von  
Buenos Aires

## 3.2 Spezielle Analyse der Küste auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen



Abb. 43 Balneario Público (öffentlicher Badestrand), 1. Hälfte des 20. Jhdts.

Durch die Analyse historischer Fotos, Luftbilder und Karten lässt sich erkennen, dass es an vielen Stellen der Küste einst eine sehr enge Beziehung zum Wasser gab.

Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts gab es an der Küste mehrere öffentliche Schwimmbäder. Die meisten entstanden zu Beginn der 1920er Jahre, als die Küste als Erholungsraum wieder entdeckt wurde. Die Küste diente nicht nur dem Baden sondern war darüber hinaus Schauplatz städtischen Lebens und kultureller Aktivitäten. Die Bandbreite der Veranstaltungen reichte von Theateraufführungen über Tanzshows bis hin zu Wettbewerben im Rollschuhlaufen (Abb. 44) (Abb. 45). Auf den historischen Fotos lässt sich

### Geschichtliche Betrachtung der Küste



Abb. 44 Tanzveranstaltung an der Küste des Río de la Plata



Abb. 45 Rollschuhlaufen an der Costanera Sur 1931

die damals hohe Besucherfrequenz an den öffentlichen Küstenabschnitten erkennen.

Die zunehmende Verschmutzung des Wassers und das daraus resultierende Badeverbot in den sechziger Jahren<sup>67</sup> führte zur Schließung der Schwimmbäder und dem Verfall der öffentlichen Räume an der Küste.

Durch die Realisierung mehrerer Aufschüttungen verloren zudem viele einst am Wasser gelegene Erholungsräume ihren Zugang zum Río de la Plata.

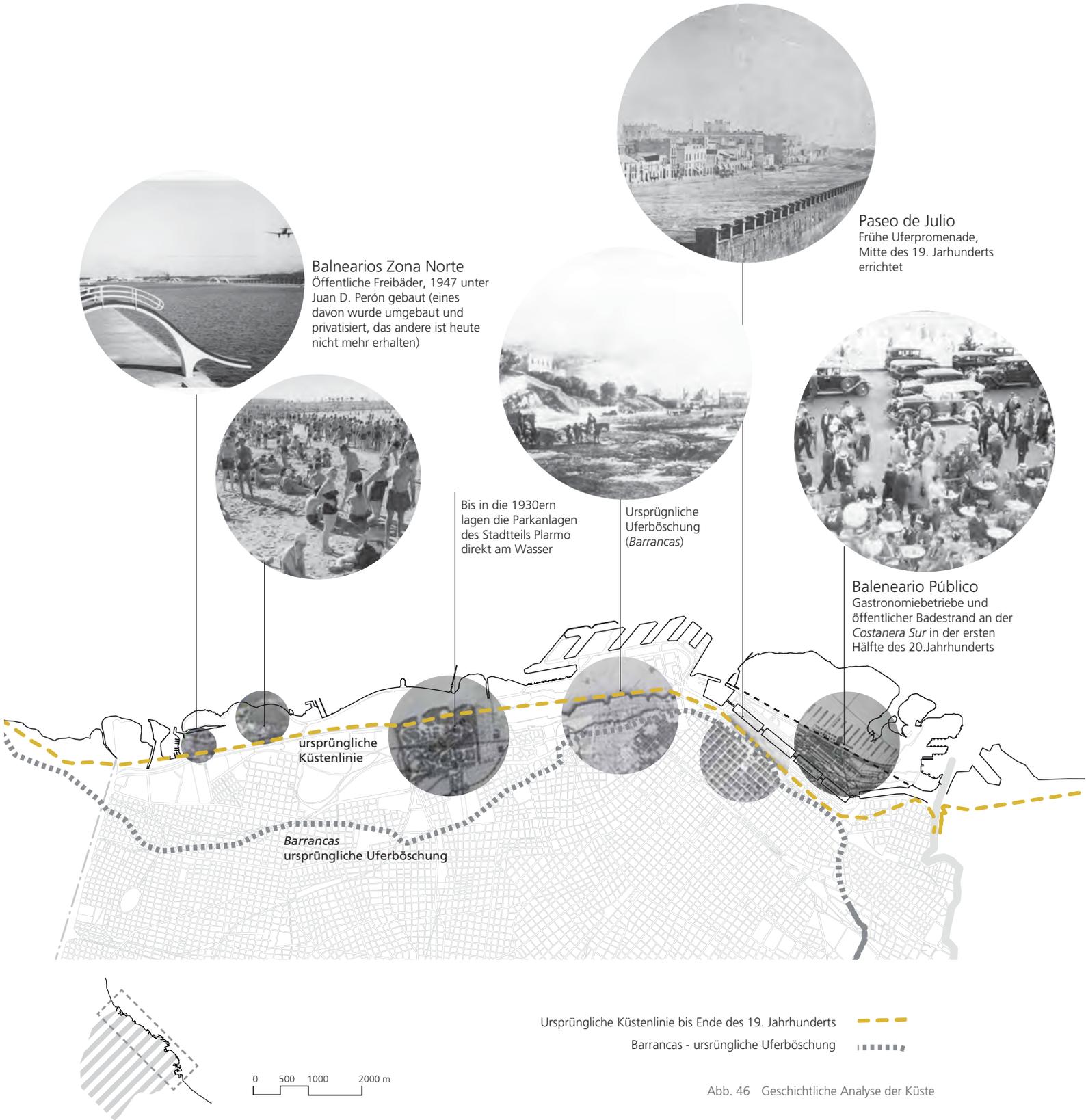


Abb. 46 Geschichtliche Analyse der Küste



Abb. 47 Skizze von Le Corbusier zur neuen Skyline von Buenos Aires

## Planungskonzepte im 20. und 21. Jahrhundert

Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts gab es unterschiedliche planerische Ansätze im Umgang mit der Küste von Buenos Aires. Viele Projekte und Ideen existierten lediglich auf dem Papier, andere wiederum wurden umgesetzt. Im Folgenden werden die wichtigsten Planungskonzepte vorgestellt und analysiert, um anschließend Schlussfolgerungen für die Planung zu ziehen.

### 1 Proyecto Orgánico 1925

Comisión Estética Edilicia / Jean-Claude Nicolas Forestier



Abb. 48 Entwurfszeichnung für die Parkanlage an der Küste von Jean-Claude Nicolas Forestier

Im Zuge des 1925 veröffentlichten Masterplanes *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio* (Vgl. Entdeckung der Küste als Erholungsraum zu Beginn des 20. Jahrhunderts S. 40) wurde die Schaffung einer zusammenhängenden Parklandschaft entlang der Küste vorgeschlagen. Die Flächen dafür wurden durch Aufschüttungen gewonnen. Der neue lineare Grünraum sollte vor allem die Badestrände an der *Costanera Sur* und der *Costanera Norte* verbinden. Eines der expliziten Ziele des Masterplanes war die "Wiedereroberung des Flusses".<sup>66</sup> Dies sollte mit oben beschriebenen Maßnahmen geschehen. Federführend bei diesem Projekt war der französische Landschaftsplaner Jean-Claude Nicolas Forestier, der ein detailliertes Konzept für die Parkgestaltung mit sozialer Infrastruktur des nördlichen Abschnittes der Küste erarbeitete.

### Auswirkungen

Von den ambitionierten Plänen des *Proyecto Orgánico* wurden zwar die notwendigen Flächen für die von Forestier geplanten Grünräume aufgeschüttet, zur Realisierung des Parks kam es allerdings nie. Stattdessen wurde an derselben Stelle 1945 der nationale Flughafen *Jorge Newbery* eröffnet.

Obwohl der Masterplan nie vollständig umgesetzt wurde, hatte er dennoch Einfluss auf die zukünftige Stadtplanung. Die Idee der Nutzung der nördlichen Küste als Erholungsraum wurde in mehreren nachfolgenden städtebaulichen Konzepten weitergeführt. Die bereits von Forestier angedachten Grünräume fanden sich sowohl im 1938 veröffentlichten Plan Director von Le Corbusier, als auch im von der Stadtverwaltung erarbeiteten Plan Regulador 1958-65 wieder. Genauso wurde im *Plan Urbano Ambiental* aus dem Jahr 2000 ein zusammenhängender Grünraum als verbindendes Element vorgeschlagen.

### 2 Plan Director 1938

Le Corbusier, J. Ferrari Hardoy, Juan Kurchan

1929 unternahm Le Corbusier eine Reise nach Buenos Aires. Bereits bei seiner Ankunft mit dem Schiff fiel ihm die paradoxe Beziehung der Stadt zu ihrem Fluss

auf. Seiner Ansicht nach hatte die Stadt dem Fluss den Rücken zugekehrt. In seinem Reisebericht beschrieb er einerseits die Gefahr des unkontrollierten Wachstums der Stadt und andererseits das ungenutzte Potenzial der Lage am Río de la Plata für die Stadtentwicklung. Dabei erwähnte er vor allem das landschaftliche Potenzial des bis zum Horizont reichenden Flusses. Auf seiner Reise entstand bereits die erste Skizze für eine Skyline an der Küste. Zukünftige Besucher sollten bei ihrer Ankunft in Buenos Aires mit dem Schiff fünf

Wolkenkratzer aus der Ebene der Pampas emporragen sehen (Abb. 47).

Basierend auf den Eindrücken seiner Reise im Jahre 1929 entwickelte Le Corbusier schließlich 1938 den Plan Director für Buenos Aires. Dies geschah in einer zwölf Monate dauernden Zusammenarbeit mit den argentinischen Architekten J. Ferrari Hardoy und Juan Kurchan in Le Corbusiers Studio in Paris.

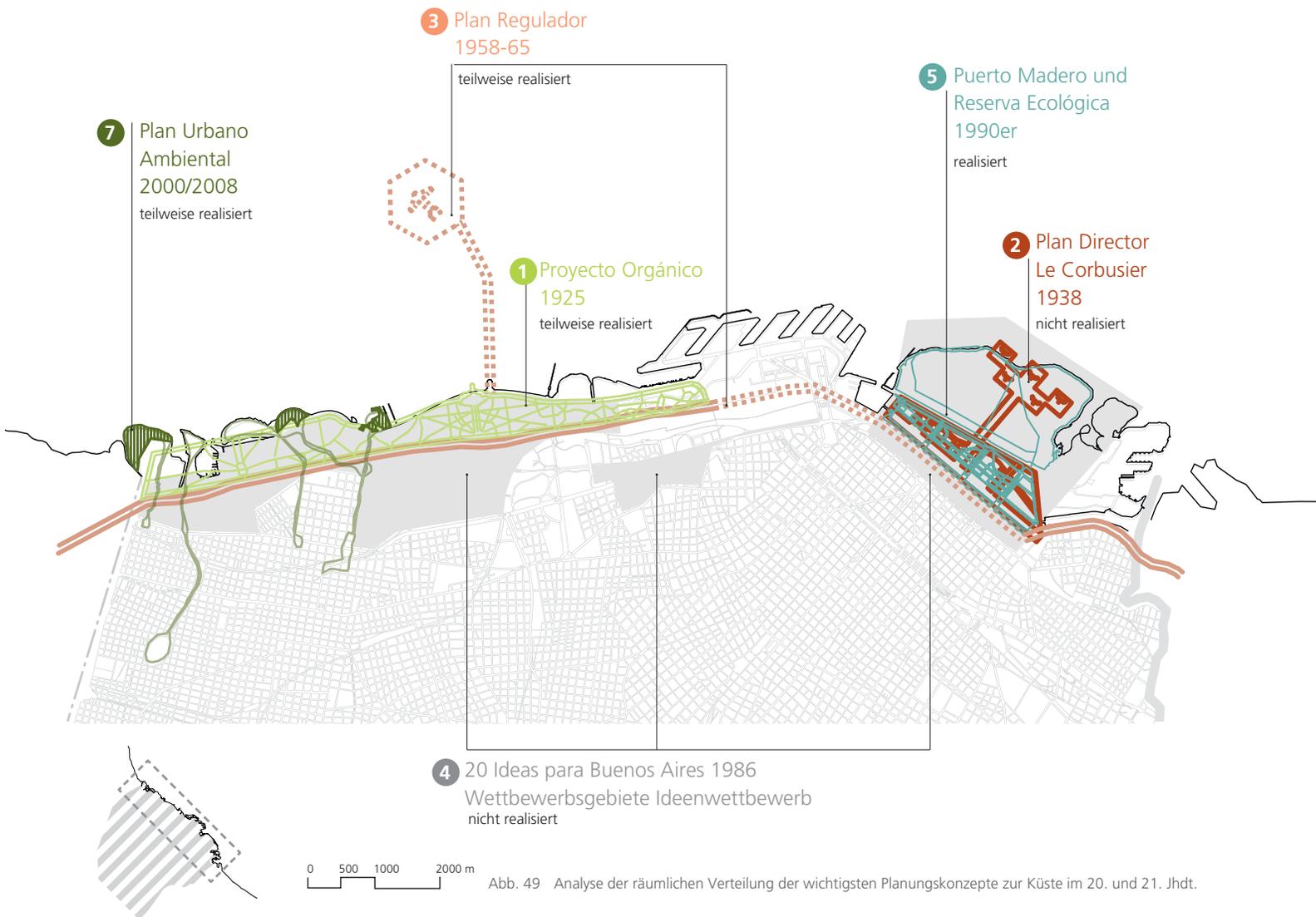


Abb. 49 Analyse der räumlichen Verteilung der wichtigsten Planungskonzepte zur Küste im 20. und 21. Jhd.



Abb. 50 Le Corbusiers Vorschlag für ein neues Finanzzentrum auf einer künstlichen Insel

Ein Teil des Masterplanes nahm sich die neuerliche Verbindung des Zentrums mit dem Río de la Plata zum Ziel. Dieses hatte dreißig Jahre zuvor durch den Bau des Hafens *Puerto Madero* den Zugang zum Wasser verloren. Das Architekten-Team schlug dafür die Umnutzung des damals bereits stillgelegten Hafens vor, der sich zwischen dem Zentrum und dem Río de la Plata befand. Darüber hinaus wurde eine künstliche Insel geplant, die über eine Brücke mit dem Zentrum verbunden war. Auf dieser Insel sollte mit fünf repräsentativen Wolkenkratzern das zukünftige Finanzzentrum von Buenos Aires entstehen (Abb. 47) (Abb. 50).

Prinzipiell setzte der Plan auf Funktionstrennung, die zu jener Zeit im Städtebau stark propagiert wurde. Dafür wurden monofunktionale Zentren vorgeschlagen, die über den Stadtgrundriss verteilt und durch große Arterien verbunden werden sollten.

An der Küste sah Le Corbusier ein Vergnügungszentrum hinter dem neuen Finanzzentrum vor. Ferner definierte er in seinen Plänen bereits den heutigen Standort des Universitätscampus im nördlichen Küstenabschnitt. Ähnlich wie bereits 1925 von Forestier angedacht, tauchten auch in Le Corbusiers Plan großflächige Grünräume im Norden der Küste auf. Bei der Planung neuer Verkehrsachsen waren Querverbindungen zur Küste vorgesehen.<sup>68</sup>

### Auswirkungen

Obwohl der Plan Director nie als solcher umgesetzt wurde, haben Le Corbusiers Skizzen bis heute großen Einfluss auf die argentinische Stadtplanung.

**"Der Plan von Kurchan - Ferrari Hardoy - Le Corbusier führt ein so starkes architektonisches Leitbild ein, dass es die argentinische Planung bis heute beeinflusst."**

"El Plan de Kurchan - Ferrari Hardoy - Le Corbusier introduce una imagen arquitectónica tan fuerte que planea hasta hoy en el imaginario argentino." <sup>69</sup>

Viele von den im Plan Director angedachten Projekte wurden Jahrzehnte später in ähnlicher Weise realisiert. Zum Beispiel begann man in den 1960ern mit dem Bau der *Ciudad Universitaria*, dem Universitätszentrum, an der im Plan Director vorgeschlagenen Stelle. Außerdem wurde in den 1990ern die Umnutzung *Puerto Maderos* in Gang gesetzt. *Puerto Madero* bildet heute zusammen mit den *Catalinas Norte* das Geschäftszentrum von Buenos Aires. In diesen beiden Stadtteilen entstand eine Vielzahl an Hochhäusern. Die dadurch entstandene Skyline erinnert stark an Le Corbusiers Skizze der Hochhäuser an der Küste.

### 3 Plan Regulador 1958-65

Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires de la Municipalidad de la Ciudad (OPRBA)

Der Plan Regulador ist ein Stadtentwicklungsplan, der von der Regierung von Buenos Aires entwickelt wurde. Dabei wurden Leitbilder auf urbaner, regionaler und nationaler Ebene entwickelt. Ziel war der Ausgleich der Primatstellung von Buenos Aires mittels einer verstärkten Entwicklung des Umlandes. In der Folge plante man eine Autobahn entlang der Küste, die ein längliches Wachstum der Stadt Richtung Norden und Süden fördern sollte. Dezentralisierung und Funktionsverteilung waren dabei Thema.

In der Stadt wurde eine bessere Organisation der Funktionen im Küstenbereich sowie eine vermehrte Nutzung der Küste als Erholungsraum und Wohngebiet angestrebt. Um Platz für diese beiden Funktionen zu schaffen, sollte der innerstädtische Flughafen auf eine künstliche Insel übersiedelt werden, die etwa 300 Meter vor der Küste geplant wurde. Die dadurch frei werdende Fläche sollte dem ursprünglichen Vorschlag Forestiers von 1925 gerecht werden und zu einer großflächigen Parkanlage umgestaltet werden.

Darüber hinaus wurde, wie auch schon im Plan Director von 1938, die Umnutzung des stillgelegten Hafens *Puerto Madero* thematisiert. Diesmal allerdings nicht als Zentrumserweiterung sondern als Erholungsgebiet.<sup>70</sup>

#### Auswirkungen

Vom Plan Regulador wurde lediglich die Küstenautobahn teilweise realisiert. Zur Übersiedlung des Flughafens und der Umgestaltung des Areals zum Park kam es nie. Der argentinische Architekt Amancio Williams thematisierte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erstmals die Idee der Flughafeninsel, indem er spektakuläre Entwürfe zu der Tragstruktur eines solchen Bauvorhabens veröffentlichte.<sup>71</sup> Der Bau einer künstlichen Insel für den Flughafen wurde seither immer wieder ernsthaft diskutiert aber nie umgesetzt.



Abb. 51 Plan Regulador 1958-65



Abb. 52 20 Ideas para Buenos Aires. Übersicht Wettbewerbsgebiete

- (1) Zentrumserweiterung
- (2) Costanera Norte
- (3) Paredón de Retiro

#### 4 20 Ideas para Buenos Aires 1986

Comunidad de Madrid - Municipalidad de Buenos Aires

Im Jahre 1986 wurde von Buenos Aires in Kooperation mit der spanischen Hauptstadt Madrid ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Die Stadt suchte nach neuen städtebaulichen Konzepten zur Aufwertung spezifischer Areale. In den Wettbewerbsunterlagen wurden daher fünfzehn Wettbewerbsgebiete vorgestellt. Detaillierungsgrad sowie die Auswahl des Planungsgebietes der eingereichten Entwürfe wurde den Teilnehmern freigelassen. An drei der fünfzehn Wettbewerbsgebieten wurde in der Ausschreibung eine Wiederherstellung der Beziehung zwischen Stadt und Fluss gefordert. Dabei wurden die Eliminierung städtebaulicher Barrieren, die Aufwertung und Erweiterung öffentlicher Räume sowie die Integration des Río de la Plata als landschaftliches Element als Ziele formuliert.<sup>72</sup>

Beschreibung der drei Wettbewerbsgebiete, die für die Küste relevant waren:

(1) Ensanche del Area Central (Zentrumserweiterung)

In Anlehnung an die Entwürfe von Le Corbusier, Kurchan und Ferrari Hardoy wurde im Zuge des Wettbewerbes nach Entwürfen für eine Zentrumserweiterung durch die Umnutzung von *Puerto Madero* gesucht.

In den von der Jury ausgewählten Entwürfen wurden grundlegende Planungsansätze deutlich, die den über ein Jahrzehnt später entstandenen Masterplan für die Umnutzung von *Puerto Madero* beeinflussten (Vgl. *Puerto Madero* 1990er S. 59). Dazu zählte zum einen die Erhaltung der *Reserva Ecológica*, einem Naturschutzgebiet, das auf dem hinter *Puerto Madero* aufgeschütteten Areal entstanden ist. Zum anderen wurde ein Funktionsmix aus Wohnungen und Büros sowie die Gestaltung von öffentlichen Promenaden an den Hafenecken vorgeschlagen.

(2) Costanera Norte

Das Wettbewerbsgebiet der *Costanera Norte* behandelte den Küstenabschnitt zwischen dem neuen Hafen und der nördlichen Stadtgrenze der CABA. Dieses Gebiet war in den vorherigen Jahrzehnten durch Aufschüttungen entstanden. Ziel war die Verbindung und Nutzung des Areals als öffentlichen Grünraum sowie die bessere Vernetzung des dort gelegenen Universitätscampus mit der Stadt. Unter den eingereichten Entwürfen befanden sich Vorschläge zur Ausdehnung des Stadtrasters bis an die Küste. Dadurch sollte die Küste mit der Stadt zusammenwachsen. Weiters wurde die Schaffung von Querverbindungen zwischen Stadt und Küste vorgeschlagen. Außerdem sollten bestehende Grünflächen an der Küste durch eine, das öffentliche Verkehrsnetz ergänzende, Schifffahrtslinie verbunden werden. Diese Idee von Schiffen als öffentliches Verkehrsmittel wurde rund zwanzig Jahre später im *Plan Urbano Ambiental* wieder aufgenommen.

### (3) Paredón de Retiro

Die Aufgabenstellung für das Wettbewerbsgebiet *Retiro* thematisierte die städtebauliche Barriere, die das brachliegende Areal zwischen Bahnhof und der *Avenida Libertador* bildete. Ziel war es diese Struktur zu durchbrechen, um einen Dialog zwischen Stadt und Fluss herzustellen.<sup>73</sup>

Das schien allerdings eine unlösbare Aufgabe zu sein, da sich zwischen Fluss und Stadt nicht lediglich das Wettbewerbsgebiet sondern außerdem der Bahnhof mit zahlreichen Abstellgleisen und der Containerhafen befanden. Daher finden sich auch unter den honorierten Entwürfen keine wirklichen Lösungen für diesen Aspekt der Aufgabenstellung.

### Auswirkungen

Die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs *20 Ideas para Buenos Aires* nahmen viele zukünftige Projekte vorweg. Mehrere der eingereichten Vorschläge legten Rahmenbedingungen für die Ausschreibung zukünftiger städtebaulicher Wettbewerbe fest. Ein Beispiel dafür sind die zwischen den Jahren 2000 und 2008 ausgeschriebenen Wettbewerbe für neue Parkanlagen an der Küste im Rahmen des *Plan Urbano Ambiental*. Der Ideenwettbewerb legte zudem den Grundstein für den Wettbewerb zum Masterplan der Urbanisierung von *Puerto Madero* in den 90er Jahren.<sup>74</sup>

## 5 Puerto Madero 1990er

Corporación Antiguo Puerto Madero

Nachdem der alte Hafen *Puerto Madero* bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts in seiner Funktion vom neuen Hafen, dem *Puerto Nuevo*, abgelöst wurde, lag das Gelände jahrelang brach. Trotz der oftmaligen Thematisierung des Areals in diversen städtebaulichen Konzepten und Wettbewerben kam es erst 1989 durch die Gründung der Gesellschaft *Corporación Antiguo Puerto Madero* zur Entwicklung eines Masterplanes für die Urbanisierung der rund 170 Hektar Land. Das städtebauliche Großprojekt wurde mit der Stadtregierung in Form eines Public-private-Partnership-Projektes entwickelt. Der Masterplan sah einen Funktionsmix aus Wohnen und Arbeiten sowie ein Angebot an öffentlichen Räumen und neuen Grünflächen vor.

Die Realisierung begann in den Neunziger Jahren mit der Renovierung der alten Warenhäuser, die zu Lofts, Hotels, Restaurants und einer privaten Universität umgebaut wurden.



Abb. 53 Puerto Madero: Promenade an den umgestalteten Hafenbecken



Abb. 54 Puerto Madero: Masterplan

Entlang der alten Hafenecken entstand eine öffentliche Promenade mit zahlreichen Gastronomiebetrieben. Dahinter baute man seit dem Jahr 2000 zahlreiche Hochhäuser, in denen sich teils Büros, teils Wohnungen befinden. Bis heute hat sich *Puerto Madero* zu einem der teuersten Viertel der Stadt entwickelt, dessen Immobilienpreise nach wie vor steigen.

Hinter *Puerto Madero* befindet sich das Naturschutzgebiet *Reserva Ecológica*. Dieses entstand eher zufällig durch eine Aufschüttung während der Militärdiktatur Ende der siebziger Jahre. Damals wurde dort eine Zentrumserweiterung geplant, für die man 1978 damit begann das Areal aufzuschütten.

Dabei wurde Bauschutt verwendet, der durch den Abriss ganzer Häuserblöcke bei dem Bau innerstädtischer Autobahnen angefallen war. Durch das Ende des Militärregimes im Jahre 1983 wurde die geplante Stadterweiterung nie realisiert und das Gebiet lag seither brach. In den folgenden Jahren entstand dort eine natürliche Flora und Fauna. Das Gebiet wurde schließlich 1986 zum Naturschutzgebiet erklärt und ist bis heute eines der größten Erholungsgebiete der Stadt.<sup>75</sup>

### Auswirkungen

Durch die Revitalisierung von *Puerto Madero* konnte das lange Zeit abgesperrte und weitgehend verwaorloste Areal des alten Hafens der Bevölkerung wieder zugänglich gemacht werden. Diese ist sicher eine der größten Errungenschaften des Projektes. Die öffentlichen Promenaden an den Hafenecken und die neuen Parkanlagen stellen qualitative öffentliche Räume dar, die von allen Bevölkerungsschichten genutzt werden. Dennoch bleibt das Wohnen dort nur der Elite mit entsprechenden finanziellen Mitteln vorbehalten. Die steigenden Immobilienpreise und das damit verbundene Spekulationsgeschäft sowie die vertikale Verdichtung des Viertels ist durchaus zu hinterfragen.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die schlechte Vernetzung des Viertels mit der Umgebung und vor allem dem nahe liegenden Zentrum. Für Fußgänger existieren kaum Möglichkeiten, die stark befahrenen Straßen zwischen dem *Microcentro* (Stadtzentrum von Buenos Aires) und *Puerto Madero* geschützt zu überqueren. Auch die alten Hafenecken sind nur an wenigen Stellen mit Brücken versehen und stellen eine Barriere dar. Das Viertel ist nicht in das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt integriert. Lediglich zwei der über 300 in Buenos Aires verkehrenden Buslinien, fahren bis nach *Puerto Madero*. Eine U-Bahn- oder Schnellbahnanbindung fehlt komplett.



Abb. 55 Puerto Madero: Puente de la Mujer - Entwurf der Brücke von Santiago Calatrava

## 6 Foro Buenos Aires y el Río 1995-2000

Fundación Ciudad

Die nichtstaatliche Organisation *Fundación Ciudad* organisierte zwischen 1995 und 2000 mehrere Diskussionsforen zur Erarbeitung neuer Konzepte zur nachhaltigen Nutzung der Küste des Río de la Plata.

Diese beschränkten sich nicht auf den Küstenabschnitt der Ciudad Autónoma de Buenos Aires sondern bezogen auch die Metropolregion mit ein.

Die Arbeit der *Fundación Ciudad* beinhaltete eine deskriptive Analyse der Küste hinsichtlich verschiedener Aspekte wie Flächennutzung, Kontaminationsgrad des Wassers, Zugänglichkeit, Umweltbewusstsein, Interessenskonflikte beteiligter Parteien und Ursachen politischer Planungsschwierigkeiten.

Für die Analyse wurde die Küste in drei große Abschnitte unterteilt: der Küstenstreifen der Ciudad Autónoma de Buenos Aires, die nördliche sowie südliche Metropolregion.

Basierend auf der Analyse wurde eine Informationsbroschüre erarbeitet, die als Grundlage für die Diskussionsforen diente. Diese Foren waren partizipative Veranstaltungen, bei denen etwa 300 interessierte Bewohner teilgenommen haben. Diese wurden in Workshops auf verschiedene Arbeitsgruppen aufgeteilt, die sich jeweils aus Teilnehmern unterschiedlichen Alters und Geschlechts sowie verschiedener Berufsgruppen zusammensetzten.

In vier aufeinanderfolgenden Workshops wurden zunächst allgemeine Ziele für die Entwicklung der Küste der gesamten Metropolregion entwickelt. Danach wurde über verschiedene, zuvor von der *Fundación Ciudad* vorgeschlagene, Nutzungsoptionen für den Küstenstreifen debattiert: öffentlicher Raum, Grünflächen, Tourismus in Kombination mit Wohnnutzung oder wirtschaftliche Nutzung, wie zum Beispiel der Ausbau von Hafenanlagen. Dabei wurden positive und negative Aspekte der jeweiligen Option abgewogen. Im dritten Workshop wurde über Planungsmodelle diskutiert, bei denen es hauptsächlich darum ging, eine Lösung für die bis dato fragmentierte Planung des

Küstengebiets, das in mehrere unterschiedliche Gemeinden und daher Planungszuständigkeiten fällt, zu finden. Im vierten Workshop wurden Konzepte zur Umsetzung der formulierten Ziele erarbeitet.

Die aus diesen Foren hervorgegangenen Ergebnisse wurden 1998 der Regierung beziehungsweise den zuständigen Planungseinheiten vorgelegt, mit der Hoffnung, so Einfluss auf die zukünftige Stadtentwicklung zu gewinnen.<sup>76</sup>

### Auswirkungen

Die Schlussfolgerungen aus den Diskussionsforen werden im von der *Fundación Ciudad* veröffentlichten Bericht nur sehr allgemein dargestellt und sind teilweise widersprüchlich. Die Ergebnisse wurden rein schriftlich dargelegt. Es existieren keine räumlichen Überlegungen oder konkrete städtebauliche Konzepte zu den gewonnenen Erkenntnissen.

Obwohl der Bericht der *Fundación Ciudad* auf keine direkte politische Unterstützung stieß, hatten die Ergebnisse trotzdem Einfluss auf den im Jahr 2000 von der Stadt in Auftrag gegebenen *Plan Urbano Ambiental*.<sup>77</sup>

Das Projekt *Foro Buenos Aires y el Río* ist das erste, das die Bewohner in die Diskussion miteinbezog. Positiv zu beurteilen ist außerdem die Betrachtung der Küste als zusammenhängender Raum und die Hinterfragung der Trennung in politische Verwaltungseinheiten, die eine gesamtheitliche Planung bis heute nahezu unmöglich machen.

### 7 Plan Urbano Ambiental 2000/2008

Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA)



Abb. 56 Programa Buenos Aires y el Río

Als Buenos Aires 1996 den Status der Ciudad Autónoma und damit die Unabhängigkeit von der umgebenden Provinz erhielt, wurde in der neuen Verfassung die Erstellung des *Plan Urbano Ambiental (PUA)* festgelegt. Dabei handelte es sich um einen Stadtentwicklungsplan, der einen gesetzlichen Rahmen für zukünftige Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sowie für öffentliche Bauvorhaben festlegen sollte. Zur Erarbeitung dieses Planes wurde ein Beirat von Spezialisten eingesetzt, der sogenannte *Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA)*. Dieser Beirat legte im Jahr 2000 eine erste Version des PUA vor. Der Stadtentwicklungsplan wurde erst im Jahr 2008 nach mehreren Änderungen von der Stadtregierung verabschiedet.

Der PUA thematisierte unter anderem die "Nicht-Beziehung" der Stadt zu ihrem Fluss und schlug Maßnahmen für eine bessere Integration der Küste in das Stadtgefüge vor. Dazu zählte die Planung großer Parkanlagen entlang der Küste, sowie deren Verbindung untereinander und mit der Stadt durch "*Corredores verdes*" (Lineare Grünräume). Dabei sollten an private Freizeitclubs konzessionierte Grundstücke wieder in öffentlich zugänglichen Grünräume transformiert werden. Weiters wurde eine Restrukturierung der zur Küste gehörenden Verkehrsinfrastrukturen, wie die räumliche Verlagerung des Hafens und des Flughafens thematisiert. Als Ziel wurde die Wiedergewinnung der Küste als öffentlicher Raum formuliert.

Zur Verwirklichung dieses Vorhabens wurde eine eigene Stadtplanungseinheit eingesetzt, die *Area de la Gestión de la Ribera*. Diese erstellte im Rahmen des PUA 2001 mehrere Studien zu dessen Umsetzung. Unter anderem entstand dabei das Planungskonzept *Programa Buenos Aires y el Río* (Programm Buenos Aires und der Fluss), welches sich auf die Integration des nördlichen Küstenabschnittes zwischen dem neuen Hafen und der nördlichen Stadtgrenze konzentrierte. Ziel des *Programa Buenos Aires y el Río* war die Aufwertung der Küste des Río de la Plata und seine Nutzung als öffentlicher Raum. Dazu soll ein System von Grünräumen entlang der Küste eingeführt werden. Diese wurden wiederum durch lineare Grünräume mit den Wohngebieten der angrenzenden Stadtteile verbunden (Abb. 56).

Im *Programa Buenos Aires y el Río* wurde im Rahmen der Analyse festgestellt, dass sich zwischen dem unmittelbaren Küstenstreifen und dem bewohnten Stadtgebiet eine Zone befindet, die eine räumliche Barriere bildet. Dazu zählen privatisierte Grundstücke, Verkehrsinfrastruktur wie Hafen und Flughafen sowie Autobahn und Eisenbahnstrecken. Um diese Barrieren zu durchbrechen, wurden multifunktionale, transversale Verbindungsachsen vorgeschlagen, die fußgänger- und radfahrerfreundlich und zudem ausreichend begrünt sein sollten. Diese linearen Grünräume sollten temporär für kulturelle Veranstaltungen genutzt werden können.

Barrieren wie Autobahnen oder Zuggleise wurden mit Hilfe breiter Fußgängerbrücken oder Unterführungen überwunden, die im Planungskonzept sogar bis hin zur Kostenkalkulation durchdacht und entworfen worden waren.

Um die Erreichbarkeit der Küste zu verbessern wurde zudem ein neues Verkehrskonzept erstellt. Dabei wurden Parkplätze für den Individualverkehr, Wege für Fußgänger und Radfahrer sowie Stationen für kleine Passagierschiffe zur Verbindung der einzelnen Grünräume an der Küste geplant. Außerdem wurde die Einführung eines neuen öffentlichen Transportmittels, einer Kabelbahn, vorgeschlagen, die auch touristischen Zwecken dienen sollte.

Um die Küste wieder attraktiv für die Öffentlichkeit zu machen, sollten darüber hinaus die vorhandenen Parkanlagen aufgewertet und erweitert werden.<sup>78</sup>

### **Auswirkungen**

Der PUA führte zur Ausschreibung von Wettbewerben für die Gestaltung neuer Parkanlagen im Norden der Küste. Zwei dieser Parkanlagen wurden tatsächlich realisiert:

- *Parque de los Niños* 1999
- *Parque de la Memoria* 2007

1998 wurde mit dem Bau des Parks auf der brachliegenden Fläche hinter dem Univeristätscampus (*Ciudad Universitaria*) begonnen. Der neue Grünraum sollte den Universitätscampus mit dem Río de la Plata verbinden. Die Baustelle wurde aber nach der Wahl des neuen Bürgermeisters 2007 stillgelegt und ist seither umzäuntes Brachland.

Zur Realisierung der Fußgängerbrücken und linearen Grünräume kam es nie. Durch diese nur punktuelle Umsetzung des eigentlichen Planes bleiben die realisierten Parkanlagen isoliert und sind unzureichend oder gar nicht in das öffentliche Verkehrsnetz integriert. Darüber hinaus sind sie eingezäunt und werden nur zu bestimmten Öffnungszeiten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

In der Analyse wird eingehend auf die bestehenden Barrieren und die Vorteile einer Übersiedlung der großen Infrastrukturen, wie dem Flughafen, eingegangen. Auch wenn

diese Überlegungen bislang wenig Gewicht in der Politik bekommen haben, ist es dennoch ein wichtiger Beitrag zur Diskussion der zukünftigen Entwicklung der Küste.

### **Zusammenfassung aller Planungskonzepte und Schlussfolgerung**

Seit rund einem Jahrhundert wurde in unterschiedlichster Art und Weise versucht die Küste, oder Teile davon, in die Stadt zu integrieren. Im *Proyecto Orgánico* von 1925 wurde zum ersten Mal ein zusammenhängendes Konzept für die Gestaltung der Küste entworfen. Für die Umsetzung fehlte es allerdings an öffentlichen Geldern. Der nachfolgende *Plan Director* von Le Corbusier lieferte erste Denkanstöße zur Revitalisierung des stillgelegten Hafens *Puerto Madero* sowie den Entwurf eines Geschäftszentrums an der Küste. Sein Entwurf fokussierte sich sehr stark auf das Zentrum und weniger auf die Gesamtentwicklung der Küste. In den sechziger Jahren führte der *Plan Director* zur Errichtung einer der bis heute stärksten Barrieren zwischen Stadt und Küste: der Autobahn. Neuen Wind brachte der Ideenwettbewerb *20 Ideas para Buenos Aires* in den achziger Jahren. Die Urbanisierung des alten Hafens wird erneut thematisiert und auch die Grünräume entlang der Küste im Norden rücken wieder ins Blickfeld. In den neunziger Jahren führten diese Auseinandersetzungen schließlich zur Realisierung des Masterplans für *Puerto Madero*. Dadurch konnte der dahinterliegende Abschnitt der Küste wieder öffentlich zugänglich gemacht werden. Der *Plan Urbano Ambiental* führte zu Beginn dieses Jahrhunderts durch die Gestaltung neuer Parkanlagen zu weiteren punktuellen Eingriffen an der Küste.

In der Analyse werden bis heute vorherrschende Probleme in der Planung deutlich. Manche Projekte wurden aufgrund eines Amtswechsels des Bürgermeisters auf Eis gelegt. Andere wiederum scheiterten an Interessenskonflikten. Bisher nur punktuell vorgenommenen Eingriffe haben keinen Bezug zur Umgebung, die Küste wird nicht als zusammenhängender Raum geplant. Zumindest in der Umsetzung erfolgreich waren Projekte, die mittels öffentlicher Wettbewerbe oder Private-Public-Partnership organisiert wurden.



Abb. 57 Zeichnung von Liniers (argentinischer Comic-Autor aus Buenos Aires)

**"Mama, was ist ein Horizont?"**

## Wahrnehmung / Identität

Der Río de la Plata wird in der Stadt Buenos Aires kaum wahrgenommen. Beim Blick auf die Stadtkarte scheint der Fluss nah, will man ihn jedoch erreichen, ist der Weg weit. Die schlechte öffentliche Verkehrsanbindung, physische Barrieren sowie große, öffentlich nicht zugängliche Küstenabschnitte, verhindern die Wahrnehmung und das Erleben des Flusses durch die Bevölkerung.

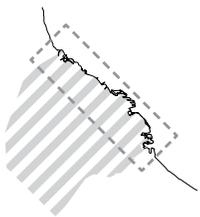
Im Alltag der meisten Stadtbewohner ist der Río de la Plata nicht präsent. Üblicherweise dient das Ufer oder die Küste in einer Stadt als Orientierungshilfe und Referenzpunkt. In Buenos Aires ist dies nicht der Fall. Durch das Fehlen an Blickbeziehungen und Querverbindungen zum Fluss ist die Küste in der Stadt kaum wahrnehmbar. Durch die starke Verschmutzung des Wassers erhielt der Río de la Plata ein zunehmend negatives Image, was eine Identifizierung der Bewohner mit dem Fluss zusätzlich erschwert.

Während für viele Bewohner von Buenos Aires die eigenartige "Nicht-Beziehung" zum Fluss weitgehend normal ist und wenig hinterfragt wird, fällt die Problematik vor allem ausländischen Besuchern ins Auge. Diese kommen oft in der Erwartung einer blühenden Küstenstadt nach Buenos Aires und werden erst bei ihrer Ankunft eines Besseren belehrt. Le Corbusier beschrieb nach seinem Besuch in Buenos Aires 1929 diese Situation sehr treffend:

»Es ist notwendig, folgendes zu sagen: der Ausländer, der in Buenos Aires vom Schiff geht  
sieht klarer als der dort geborene Bewohner.«<sup>79</sup>

"Dieser Ort des Austausches hatte dem Meer den Rücken zugekehrt; der Zugang zum Río  
de la Plata blieb versperrt. (...) Das Land Argentinien, Buenos Aires, hat diesen großen  
Wasserweg vergessen, der sie mit den Schätzen der Welt beliefert.«<sup>80</sup>

Durch die Unzugänglichkeit und schlechte Erreichbarkeit weiter Küstenabschnitte  
entstehen "blinde Flecken" in der Stadt, die für die Bewohner nicht erfahrbar sind.



0 500 1000 2000 m

Abb. 58 Analyse der Wahrnehmung der Küste durch die Bevölkerung



## Topographie und Transformationen der Küste

Die Topografie von Buenos Aires ist sehr eben. An den höchsten Stellen befindet man sich nicht mehr als 30 Meter über dem Wasserspiegel. Die scheinbar endlose Ebene der Pampa, dem Hinterland von Buenos Aires, ist charakteristisch für die Region. Die Pampa wird seit der Kolonialisierung durch die Spanier vor allem für die Viehzucht und den Anbau von Getreide genutzt. Durch den Export der dort erwirtschafteten Güter kam es in Argentinien im 19. Jahrhundert zu einem großen wirtschaftlichen Wachstum. Bis heute ist das Land für sein Rindfleisch bekannt. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung begann Buenos Aires zu wachsen und sich in das Hinterland auszudehnen. Die ebene Landschaft bot optimale Voraussetzungen für die Multiplikation des Stadtrasters.

Durch das Fehlen erhöhter Punkte, gibt es kaum Blickachsen zum Wasser und beeinflusst dadurch die geringe Wahrnehmung des Flusses in der Stadt. Dazu kommt, dass die Küstenlinie konkav verläuft, also über keine größeren Einbuchtungen verfügt, die Blickbeziehungen zwischen verschiedenen Stellen an der Küste ermöglicht. Der einzig wirklich spürbare Höhensprung ist die ursprüngliche Uferböschung (*Barrancas*) mit einer Differenz von 10 - 15 Metern gegenüber den darunter liegenden Gebieten.

Mehrere Flüsse beziehungsweise Bäche fließen durch Buenos Aires und münden in den Río de la Plata. Bis auf den Fluss *Riachuelo*, der die südliche Stadtgrenze der *Ciudad*

*Autónoma de Buenos Aires* (CABA) darstellt, wurden diese Zuflüsse kanalisiert, und laufen seither unterirdisch und unsichtbar durch Buenos Aires.

Die Küstenlinie von Buenos Aires befindet sich seit der ersten Aufschüttung für den Bau des Hafens *Puerto Madero* 1889 unter ständiger Transformation. Durch die Landgewinnung über den Fluss entfernte sich die Stadt immer weiter vom Wasser. Bislang wurden rund 16 km<sup>2</sup> aufgeschüttet. Das entspricht etwa 8% der Gesamtfläche der *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* (CABA).

Das Wasser an der Küste von Buenos Aires ist stark verschmutzt. Die Hauptursache ist die Einleitung von kloakalen sowie industriellen Abwässern, die zum Teil auch toxisch sind. Viele dieser Abwässer gelangen durch Zuflüsse, an denen sich entsprechende Industrien angesiedelt haben, in den Río de la Plata. Seit den 1960er Jahren ist aufgrund der starken Verschmutzung das Baden im Río de la Plata verboten. Interessant ist, dass sich die Verschmutzung auf den Uferbereich beschränkt. Entfernt man sich wenige Kilometer von der Küste, ist das Wasser sogar trinkbar.<sup>81</sup>



Abb. 59 Flache Topografie von Buenos Aires



Abb. 60 Querschnitt durch Buenos Aires, das Hinterland und den Rio de la Plata

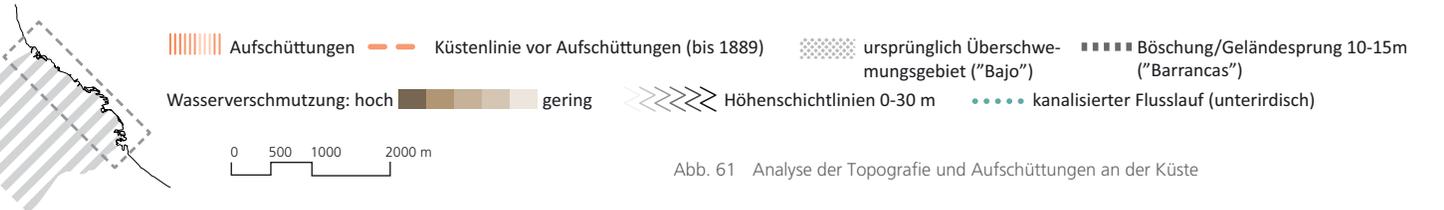
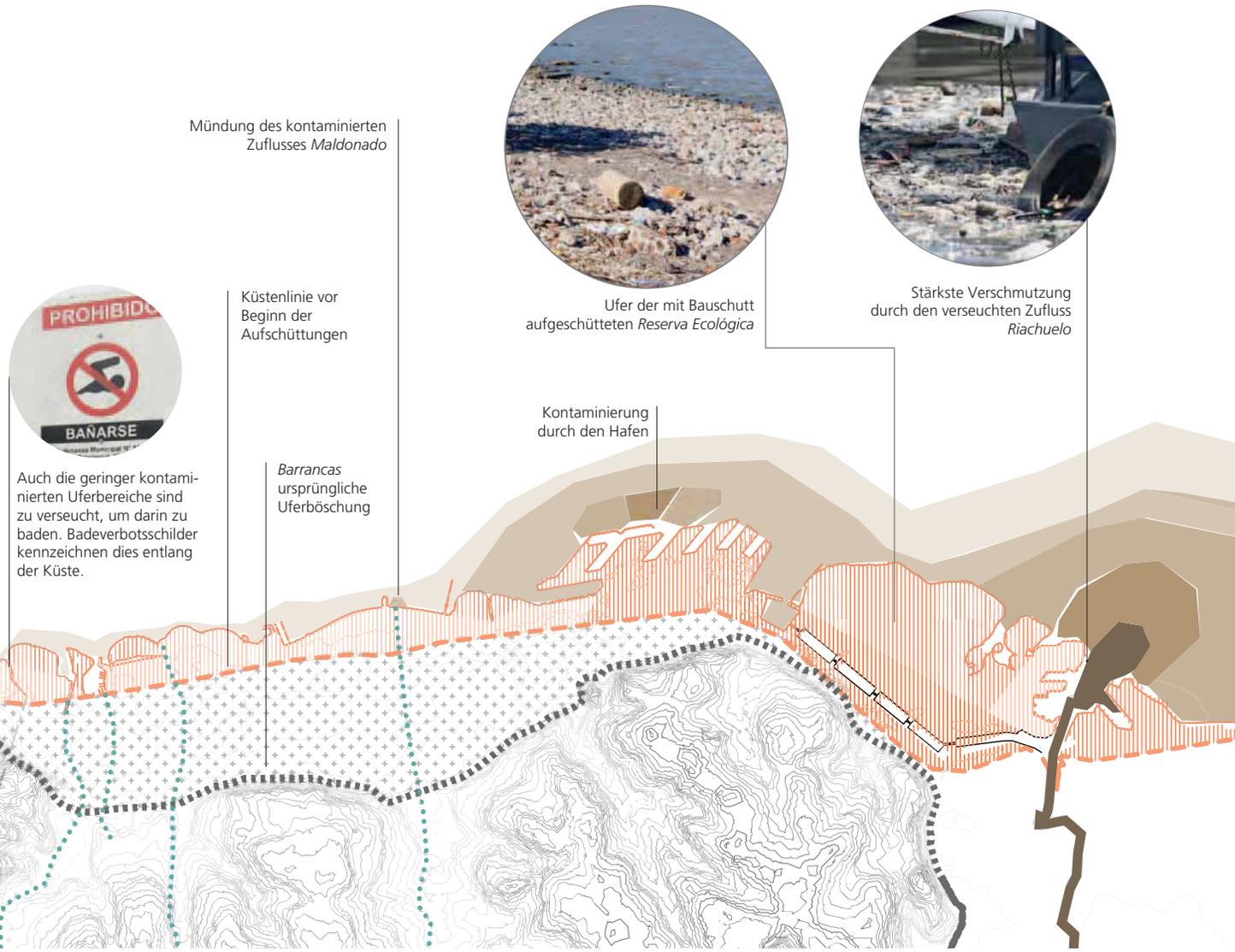


Abb. 61 Analyse der Topografie und Aufschüttungen an der Küste



## Stadtstruktur

Auffällig bei der Betrachtung der Stadtstruktur ist, dass der für Buenos Aires typische Rastergrundriss nicht bis an die Küste reicht. Vor allem durch Aufschüttungen gewonnene Areale sind nur sehr grob durch stark befahrene Hauptverkehrsachsen in weitläufige Grundstücke unterteilt. Die fußläufige Stadt endet bereits weit vor der Küste und die Bevölkerungs- sowie Bebauungsdichte nimmt zum Fluss hin ab.

Durch die Weitläufigkeit und geringe Bebauung der Areale in Küstennähe, besitzt das Gebiet einen peripheren Charakter. Dies bedeutet wiederum, dass das fußläufige Erleben der Stadt in diesem Bereich kaum möglich ist. Viele Orte sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Dadurch sind viele Gebiete an der Küste kaum belebt und unsicher.



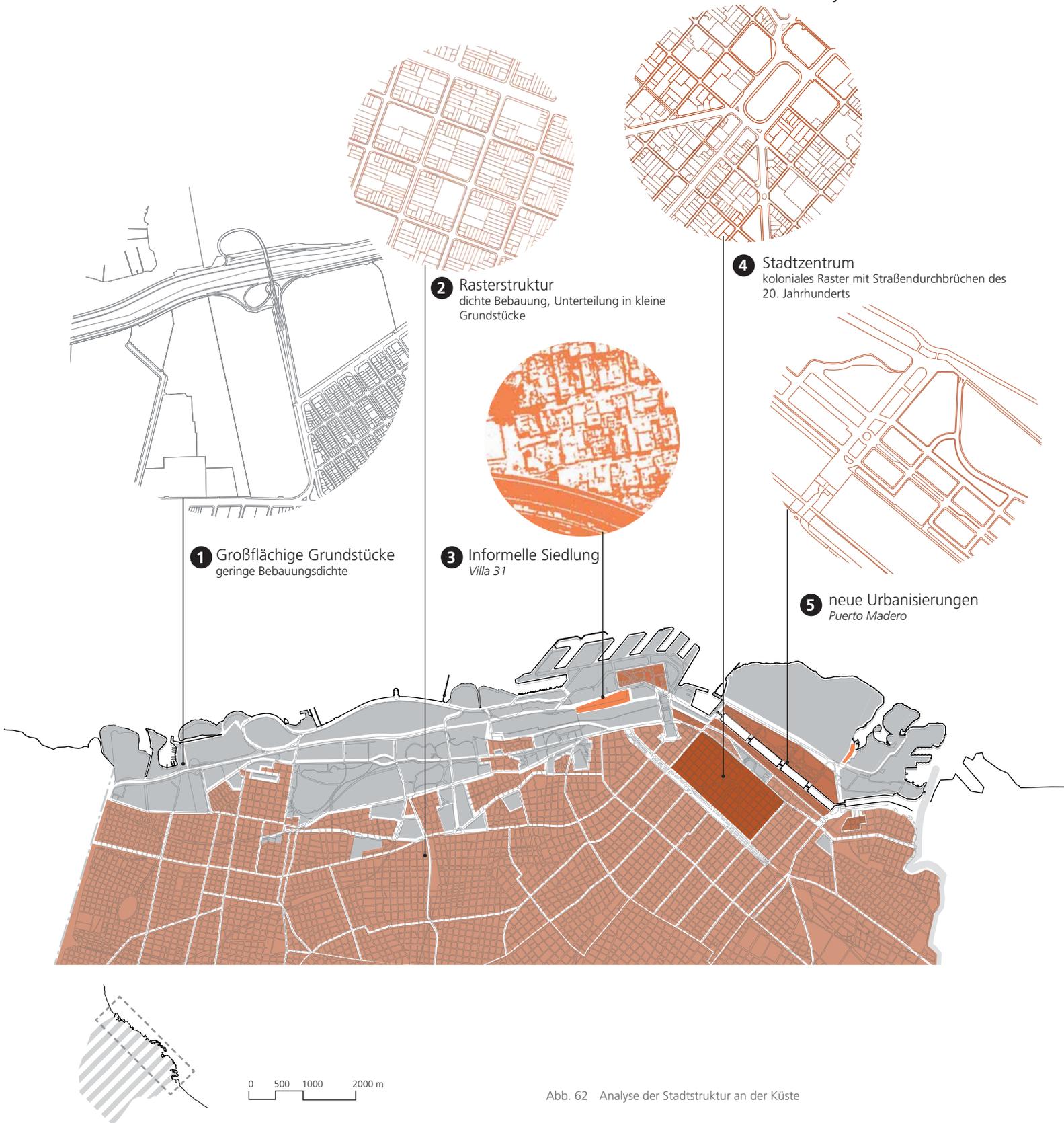


Abb. 62 Analyse der Stadtstruktur an der Küste



## Flächennutzung

Bei der Analyse der Nutzungen im Küstengebiet fällt auf, dass ein Großteil der Areale mit infrastrukturellen Nutzungen belegt ist. Dazu zählt vor allem der große Containerhafen *Puerto Nuevo*, der Flughafen *Jorge Newbery* und die Bahnareale des Bahnhofes *Retiro*.

sie sich isoliert und ohne Beziehung zur Umgebung oder anderen Grünflächen.

Der Anteil an öffentlichen Grünflächen ist sehr gering. Vorhandene Grünflächen sind größtenteils eingezäunt und nur zu gewissen Öffnungszeiten zugänglich. Weiters befinden

Ein Großteil der Areale entlang der Küste ist privatisiert beziehungsweise konzessioniert. Es handelt sich dabei meist um große umzäunte Grünflächen mit Sportanlagen (Golfplätze, Tennisplätze, Fussballplätze, Freibäder, etc.), welche von privaten Clubs betrieben werden.



Universitätscampus



Brachliegendes Areal zwischen Universitäts-campus und dem Río de la Plata



Öffentlicher Raum an der Costanera Norte

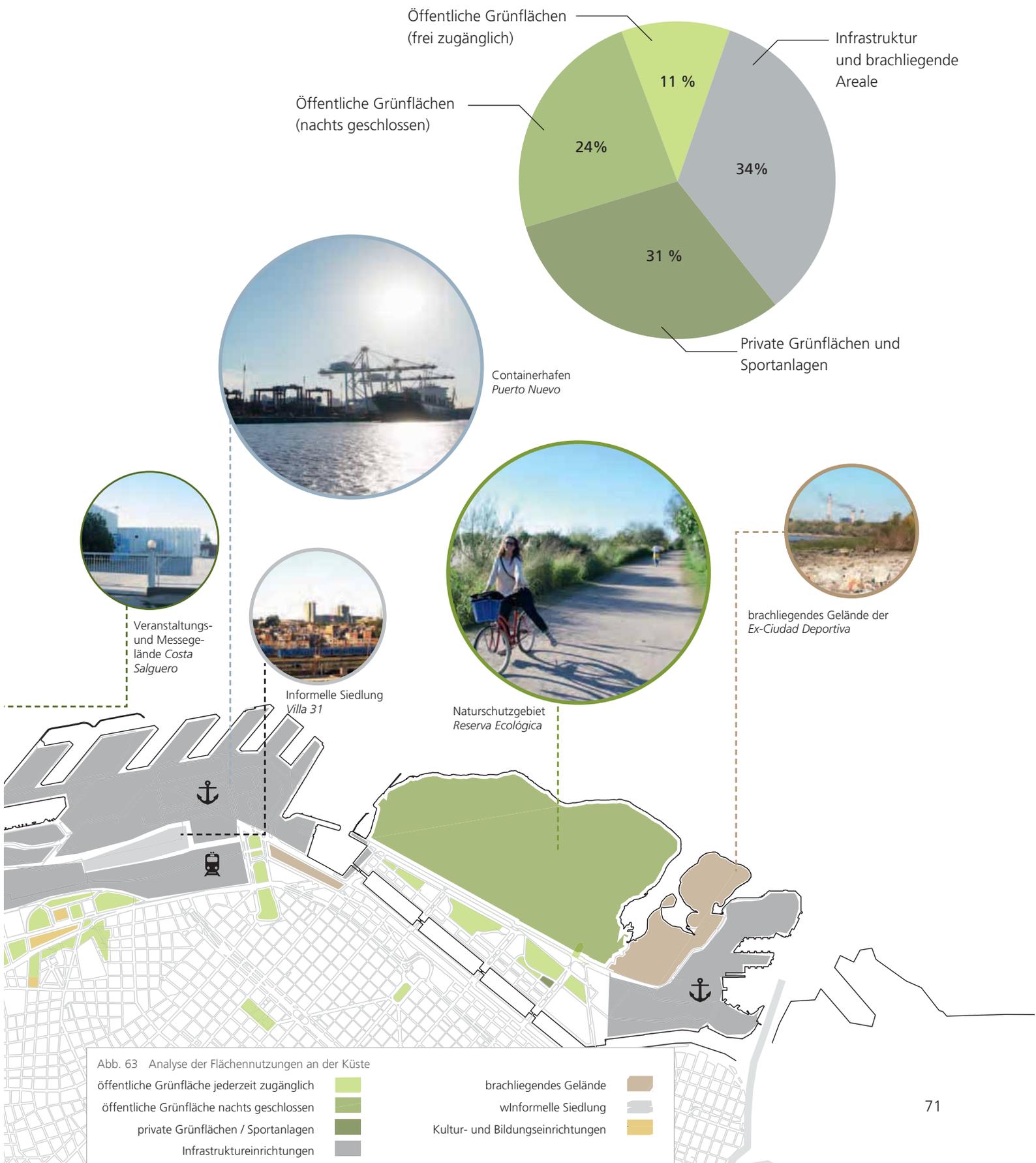


Golfplätze



Marina privater Sporthafen







## Nutzung öffentlicher Räume entlang der Küste

Abb. 64 Fischer an der Costanera Norte

Die vorhandenen, öffentlichen Räume entlang der Küste werden unterschiedlich genutzt. Dabei kommt es zu Aneignungsprozessen durch unterschiedliche Nutzergruppen. Durch mehrmalige Besuche der öffentlichen Räume während des Forschungsaufenthaltes konnte die Nutzungsverteilung dokumentiert werden.

### Fischen

Vor allem in der nördlichen Hälfte der Küste sieht man täglich etliche Fischer entlang der Küstenpromenaden, wie beispielsweise an der *Costanera Norte* gegenüber des Flughafens. Durch Gespräche mit den Fischern stellte sich heraus, dass einige von ihnen das Fischen als Zeitvertreib sehen und den Fang oft wieder zurück ins Wasser werfen. Für ärmere Fischer jedoch, stellt der Fang eine wichtige Lebensgrundlage dar. An der *Costanera Norte* wurden in den letzten Jahren seitens der Stadtregierung Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes vorgenommen. Dabei wurde die Uferpromenade unter anderem mit neuem Mobiliar, welches über spezielle Sitze mit Angelhalterungen für Fischer verfügt, versehen.

### Gastronomie (Carritos)

Charakteristisch für die *Costanera Norte* sowie *Costanera Sur* sind Imbissstände, die sogenannten *Carritos*, die Sandwiches mit gegrilltem Schweinefleisch (*Bondiola*) oder Rindfleisch (*Churrasco*) sowie Grillwürsten (*Choripan*) verkaufen. Diese Imbissstände finden Anklang bei allen Bevölkerungsschichten und tragen so zu einer sozialen Durchmischung der Nutzer des öffentlichen Raumes bei.

### Vogelbeobachtung

In der *Reserva Ecológica* leben über 260 verschiedene Vogelarten, die viele Naturliebhaber und Fotografen anlocken. Es gibt sogar mehrere Vereine, die Ausflüge und Zählungen zur Erarbeitung von Statistiken über die ansässigen Vogelarten organisieren.

Abb. 65 Imbissstände "Carritos" an der Costanra Norte

### Radfahren / Joggen

Vor allem die großflächige *Reserva Ecológica* wird für Ausflüge mit dem Fahrrad oder ein ausgedehntes Lauftraining von den Stadtbewohnern gern genutzt. Vor Ort können täglich Fahrräder privat gemietet werden, während der Woche stehen zudem Citybikes der Stadt zur Verfügung.

### Skaten / Rollerblading

Bei Rollerbladern beliebt sind die breiten Promenaden entlang der revitalisierten Hafenbecken in *Puerto Madero*, an denen am Wochenende gratis Rollerblading-Workshops organisiert werden. Im Norden wurde 2013 ein Fun-Sport Park über einem teilweise neu aufgeschütteten Areal eröffnet. Dieser verfügt über Skate-Rampen sowie einer Kletterwand, ist allerdings nur zu gewissen Öffnungszeiten benutzbar.

### Segeln

Private Segelclubs befinden sich vor allem im einkommensreicheren Norden der Stadt. Außerhalb der CABA, in den nördlich von Buenos Aires gelegen Bezirken, gibt es entlang des Río de la Plata zahlreiche Clubs für Segler und Kitesurfer.

### Nachtleben

Es gibt einige Clubs an der Küste, die meist über einen Außenbereich mit direkten Blick auf den Río de la Plata verfügen, in denen am Wochenende bis spät in die Morgenstunden gefeiert wird.



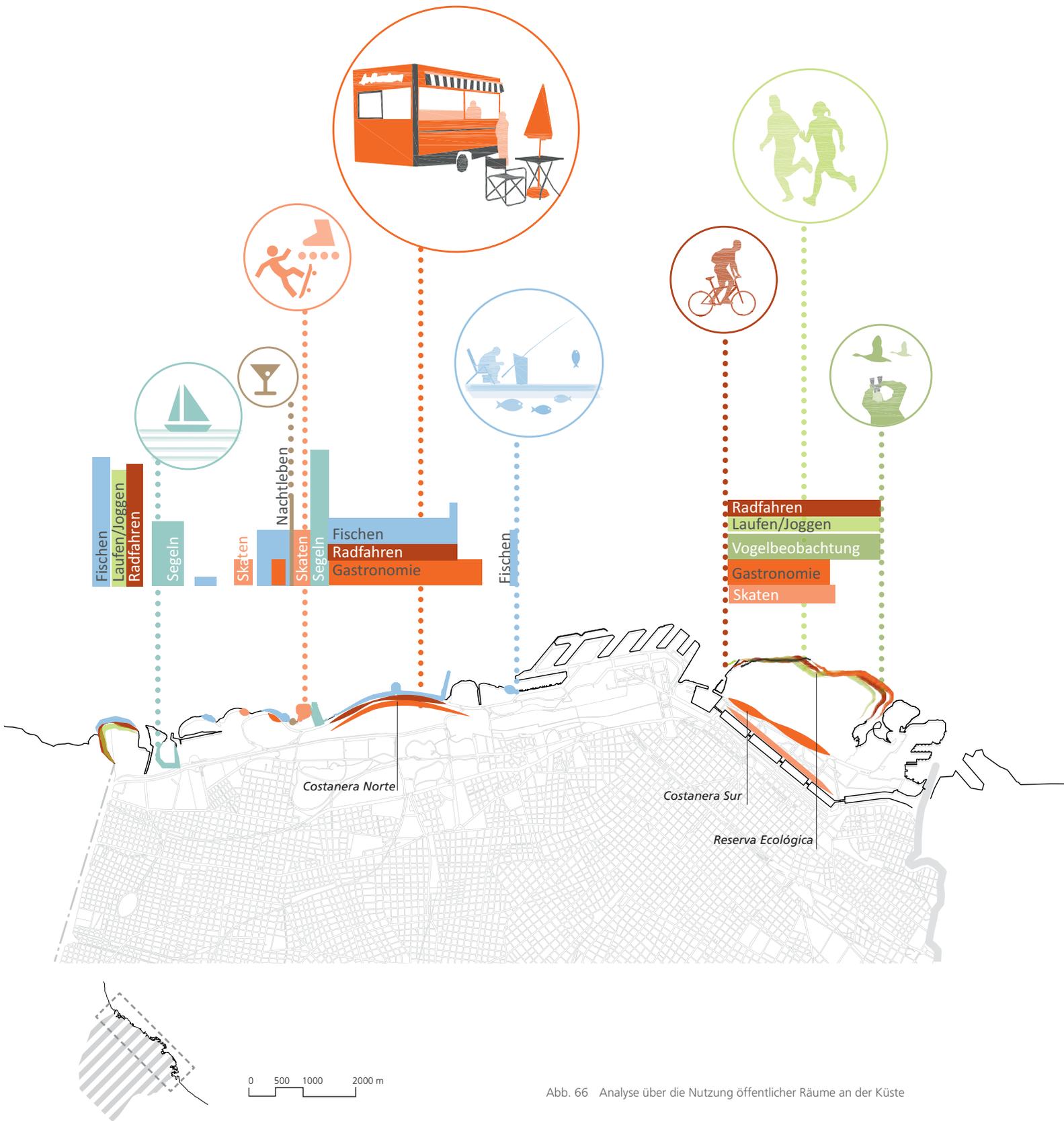


Abb. 66 Analyse über die Nutzung öffentlicher Räume an der Küste



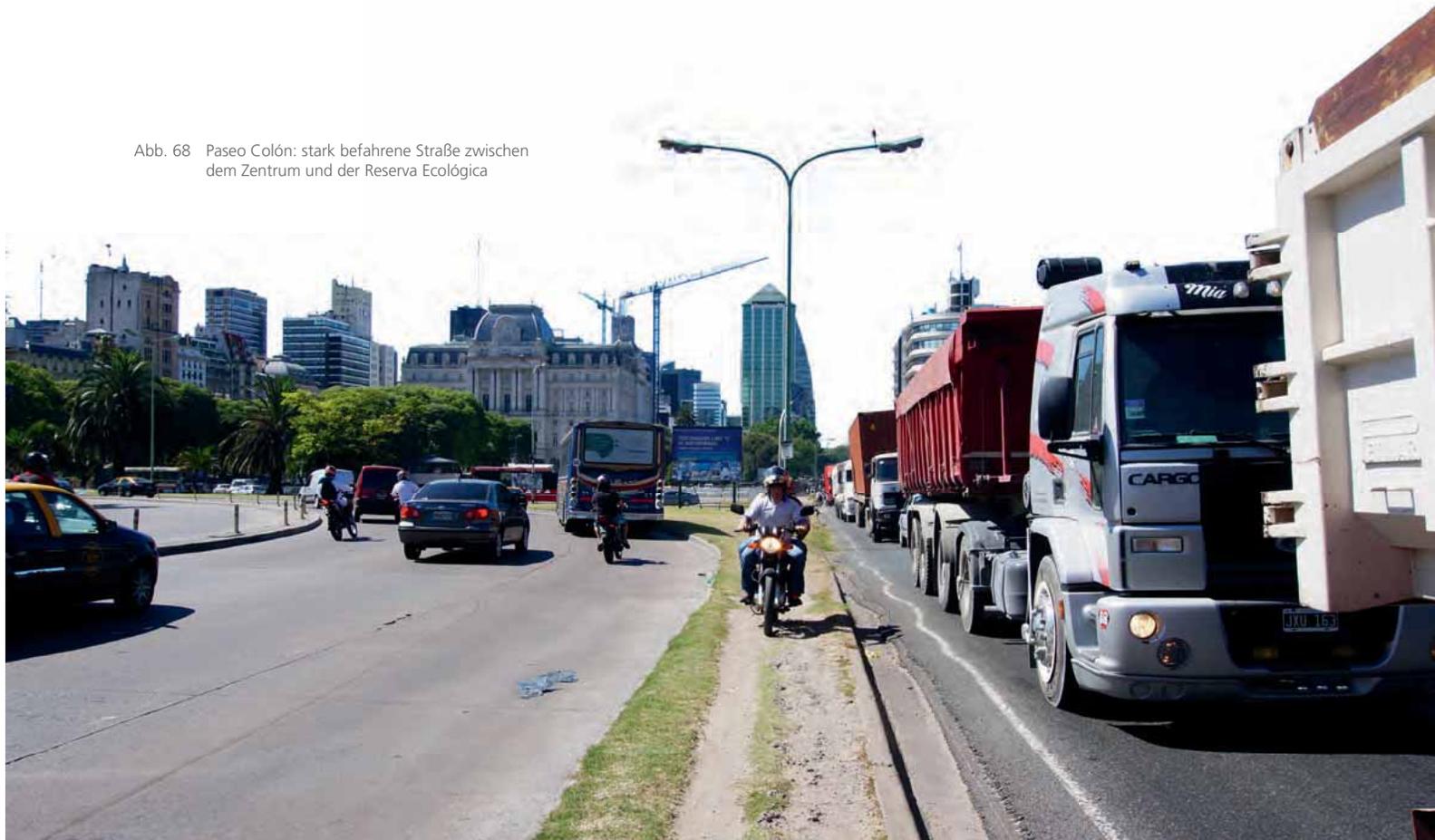
Abb. 67 Autobahn Av. Cantilo. Abfahrt Ciudad Universitaria

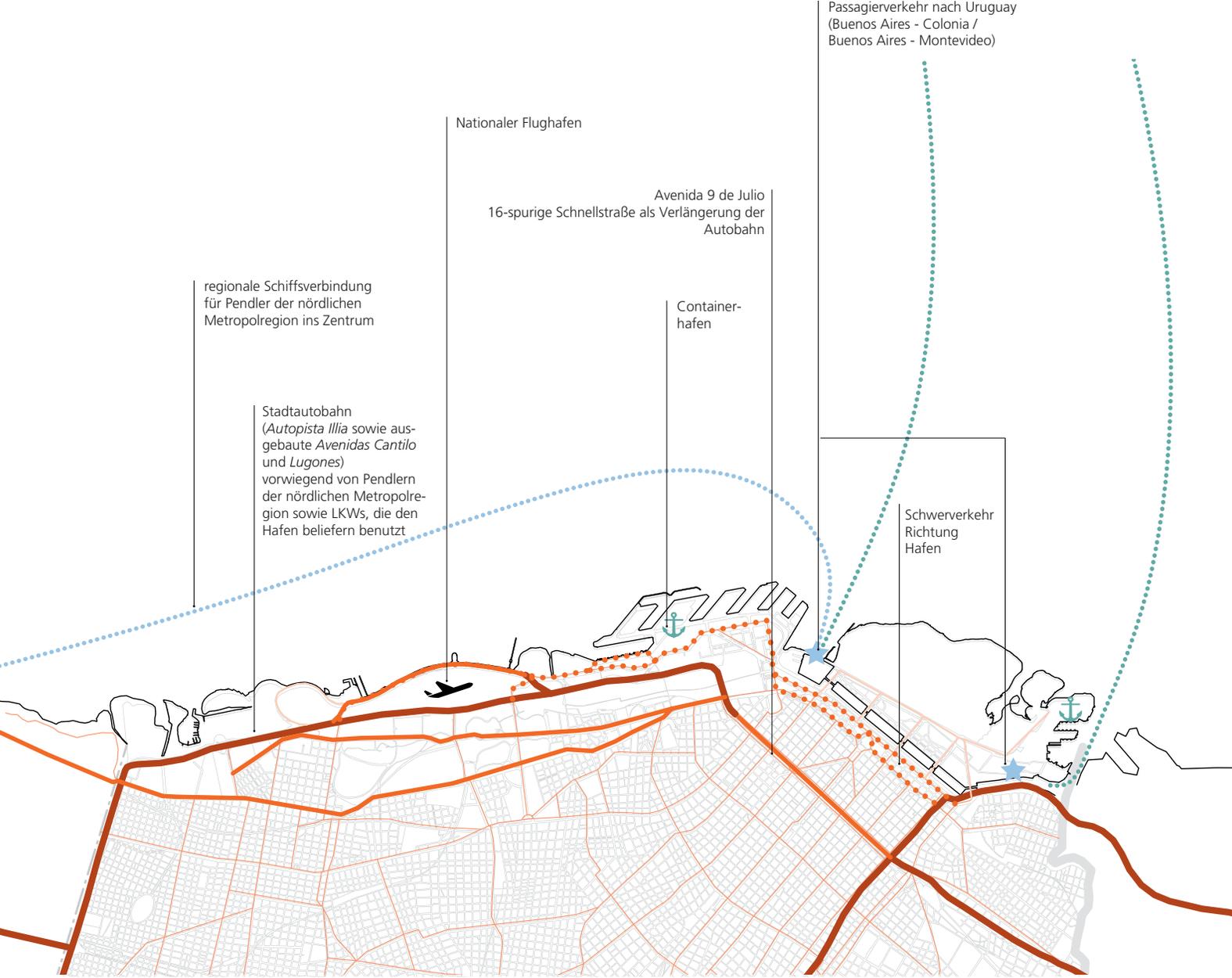
## Individuall-, Flug- und Schiffsverkehr

Viele wichtige Verkehrsachsen verlaufen parallel zur Küste, wie zum Beispiel die Autobahn *Illia*, die in Verbindung mit der sechzehnspurigen *Avenida 9 de Julio* und den *Avenidas Cantilo* und *Lugones*, den Norden mit dem Süden der Stadt verbindet. Dazu kommen mehrere Eisenbahnlinien und Schnellstraßen. Entlang dieser zur Küste parallel laufenden Verkehrsachsen herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen, vor allem durch Lastkraftfahrzeuge, welche diese Achsen entweder als Transitroute oder für die Belieferung des Hafens nutzen. Darüber hinaus ist die Strecke Haupteinzugsschneise für Pendler aus dem Norden der Stadt, deren Arbeitsplatz sich im Zentrum befindet.

Die Ciudad Autónoma de Buenos Aires besitzt mehrere Hafenanlagen. Die größte davon ist der Containerhafen mit sechs Docks. Des Weiteren gibt es zwei Anlegestellen für den Passagierverkehr nach Uruguay, zu den Städten Colonia und Montevideo, sowie für Catamarane, die das Zentrum mit den nördlichen Vorstädten an der Küste verbinden.

Abb. 68 Paseo Colón: stark befahrene Straße zwischen dem Zentrum und der Reserva Ecológica





regionale Schiffsverbindung für Pendler der nördlichen Metropolregion ins Zentrum

Stadtautobahn (Autopista Illia sowie ausgebauten Avenidas Cantilo und Lugones) vorwiegend von Pendlern der nördlichen Metropolregion sowie LKWs, die den Hafen beliefern benutzt

Nationaler Flughafen

Avenida 9 de Julio 16-spurige Schnellstraße als Verlängerung der Autobahn

Containerhafen

Passagierverkehr nach Uruguay (Buenos Aires - Colonia / Buenos Aires - Montevideo)

Schwerverkehr Richtung Hafen



- Autobahn
- Schnellstraße
- Verkehrsachsen
- Schwerverkehr
- Schiffsverkehr
- Personenhafen
- Frachthafen
- Nationaler Flughafen



Abb. 69 Analyse des Individual-, Flug- und Schiffsverkehrs



Abb. 70 "Colectivos": Busse in Buenos Aires

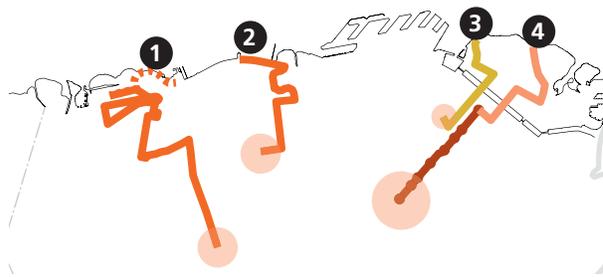
## Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr in Buenos Aires setzt sich aus einem Netz von Schnellbahnen, U-Bahnen und Buslinien zusammen. Die über 300 Buslinien werden von privaten Gesellschaften betrieben und vom Staat subventioniert.

Von den sechs U-Bahnlinien führen fünf radial ins Zentrum und kreuzen sich erst dort. Seit einigen Jahren wird Stückweise die sechste Linie ausgebaut, die eine Querverbindung zwischen den anderen Linien herstellen soll. Die Schnellbahnen dienen vor allem dem Pendlerverkehr zwischen dem städtischen Umland und der CABA. An deren Endstationen befinden sich stark frequentierte Umsteigepunkte.

Seit 2010 investiert die Stadt außerdem in den Ausbau von Fahrradwegen und der Implementierung eines kostenfreien Fahrradverleihsystems, dem *EcoBici*. Durch das milde Klima und die kaum vorhandenen Höhenunterschiede in der Stadt, bietet Buenos Aires gute Voraussetzungen für eine fahrradfreundliche Stadt. Noch bestehen im Radwegenetz viele Lücken und auch die Küste ist mit dem Fahrrad nur an wenigen Stellen gut erreichbar.

Bei der Analyse wird deutlich, dass die Küste kaum in das öffentliche Verkehrsnetz integriert ist. Es gibt keine U-Bahn oder S-Bahn Station in Gehweite. Von den insgesamt rund 300 Buslinien gibt es lediglich elf, die bis an die Küste fahren. Diese Linien führen zudem größtenteils nicht direkt ans Wasser, sondern zu in Küstennähe liegenden Interessenspunkten. Sechs der erwähnten elf Linien enden zum Beispiel auf dem Universitätscampus. Von den anderen fünf Buslinien verkehren drei entlang der *Costanera Norte*, mit Haltestellen am nationalen Flughafen, die anderen zwei fahren bis zur *Reserva Ecológica*.

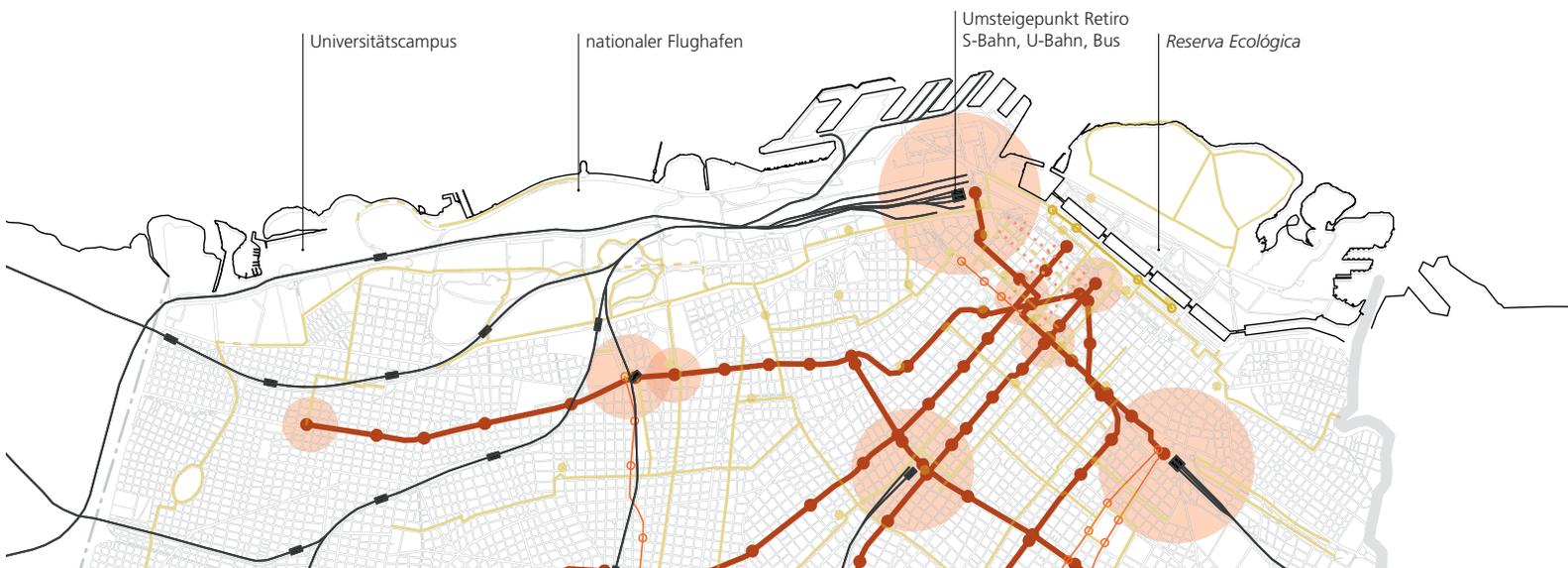


<b>1</b>	<b>1h 6'</b> 13,8 km	<b>51'</b> 11,4 km	<b>15'</b> 3,3 km	Station Lacroze - Parque Costanera
<b>2</b>	<b>23'</b> 4,6 km	<b>23'</b> 4,6 km		Pacífico / Plaza Italia - Espigón Puerto Argentino
<b>3</b>	<b>15'</b> 3,5 km	<b>15'</b> 3,5 km		Obelisco - Reserva Ecológica
<b>4</b>	<b>57'</b> 7,1 km	<b>12'</b> 3,3 km	<b>45'</b> 3,8 km	Station Once - Reserva Ecológica

### Erreichbarkeit öffentlicher Räume an der Küste

Um von einem der Verkehrsknotenpunkte zur Küste zu gelangen, ist es meist ein langer Weg mit mehrmaligem Umsteigen und weiten Fußmärschen. Eine bessere Koordination der Verkehrslinien könnte die Erreichbarkeit verbessern.

Die öffentlichen Grünflächen entlang der Küste befinden sich sehr isoliert bis hin zu mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Ebenfalls untereinander fehlt es an Verbindungen.

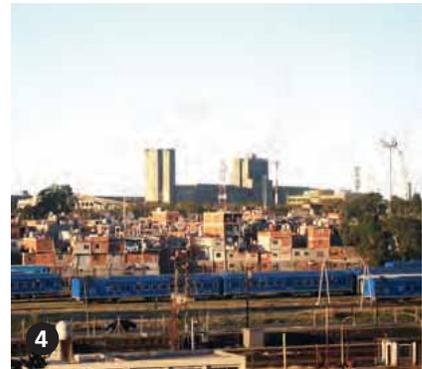


- S-Bahn
- U-Bahn
- Metrobus
- Umsteigepunkt
- Fahrradweg
- Citybike-Station
- Fußgängerzone

Abb. 71 Analyse des öffentlichen Verkehrsnetzes



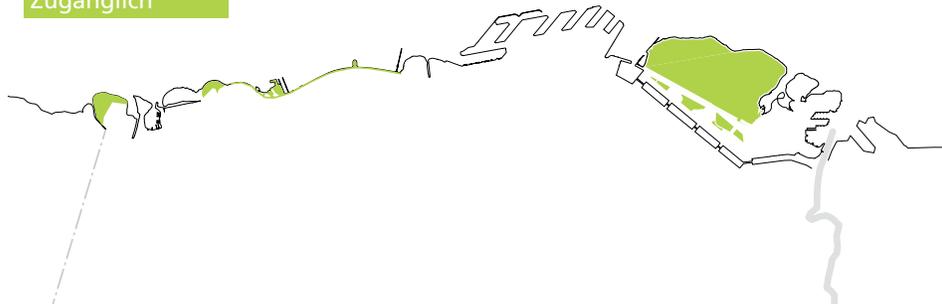
### Räumliche Barrieren in der Zugänglichkeit der Küste



Überlagert man die Analysen der Flächennutzungen und der Verkehrsachsen, werden die starken physischen Barrieren sichtbar. Die Zugänglichkeit wird durch parallele Verkehrsachsen wie Autobahnen und Bahngleise sowie durch großflächige, öffentlich nicht passierbare Areale, wie Industrieanlagen, Hafene, Flughäfen und private Sportanlagen stark eingeschränkt. Der Anteil an öffentlichem Raum ist sehr gering.

Auffällig ist außerdem das Fehlen von Querverbindungen zwischen der Stadt und der Küste. Gerade um an öffentliche Räume an der Küste zu gelangen, muss man als Fußgänger eine Vielzahl von Barrieren überwinden.

Zugänglich



Nicht zugänglich

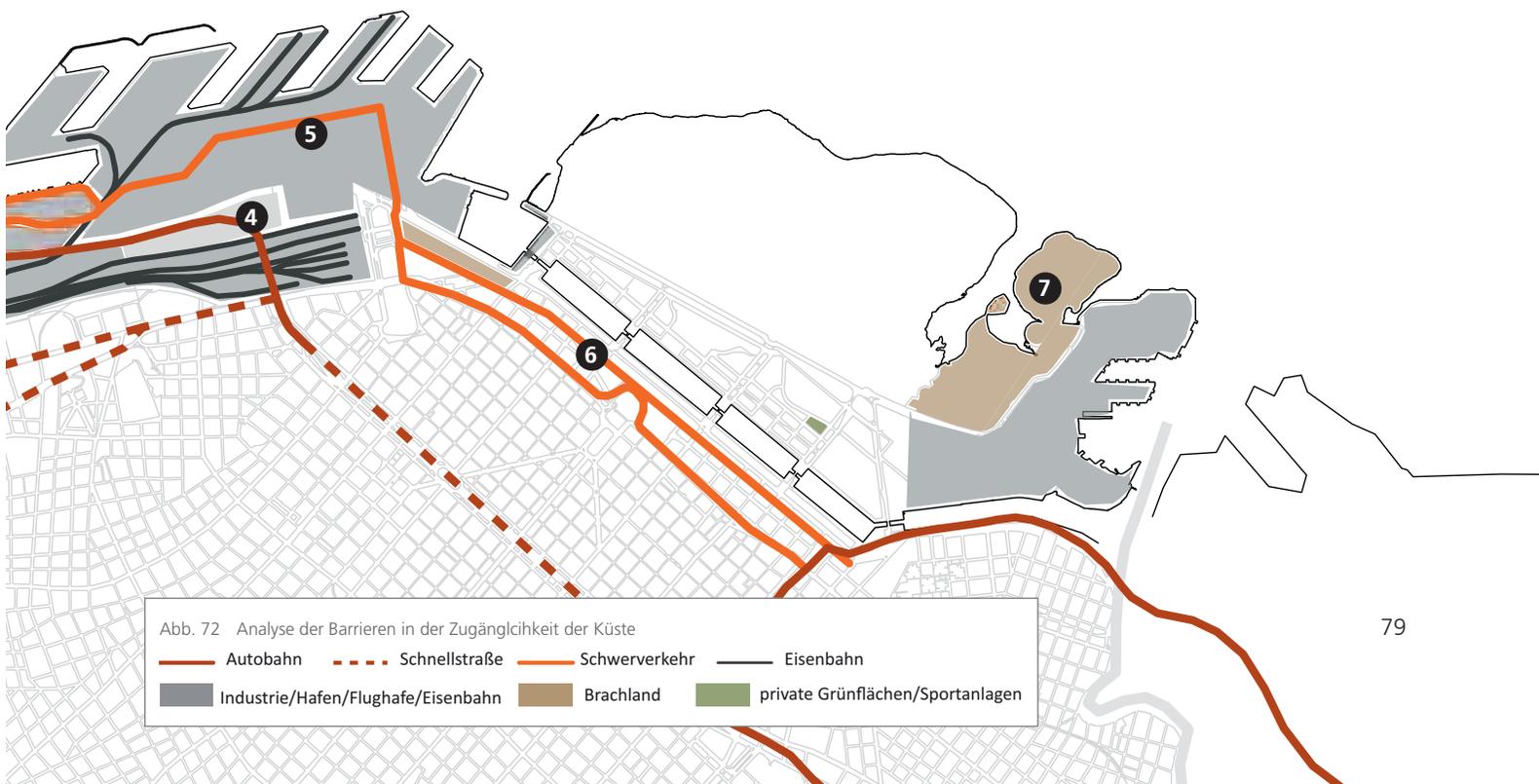
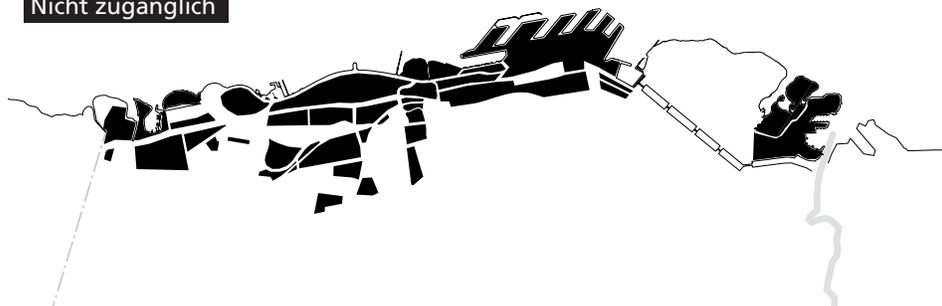
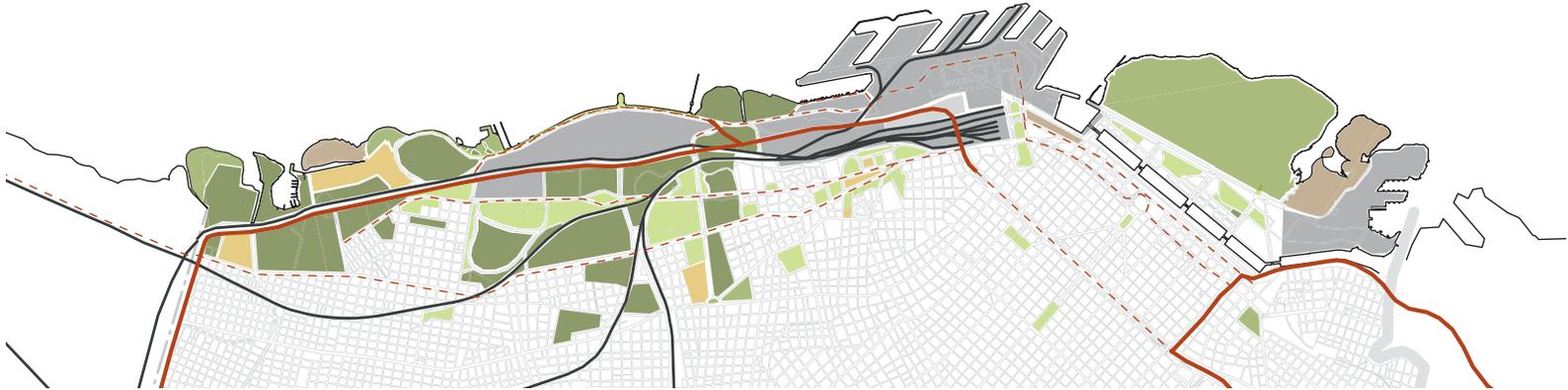
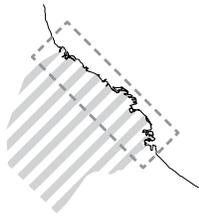


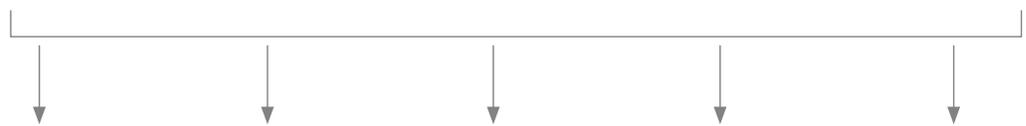
Abb. 72 Analyse der Barrieren in der Zugänglichkeit der Küste

### 3.3 Interpretation der städtebaulichen Analyse



Plangrafik

Schematische Darstellung



Interpretation der Analyse



Verlust von Identität und Geschichte



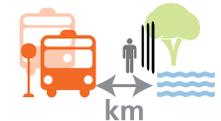
Verschmutzung des Wassers und Verdrängung des Flusses durch Aufschüttungen



Fehlen urbaner Bebauungsstruktur und ausgewogener Nutzungsmischung an der Küste



Geringes Angebot öffentlicher Räume an der Küste



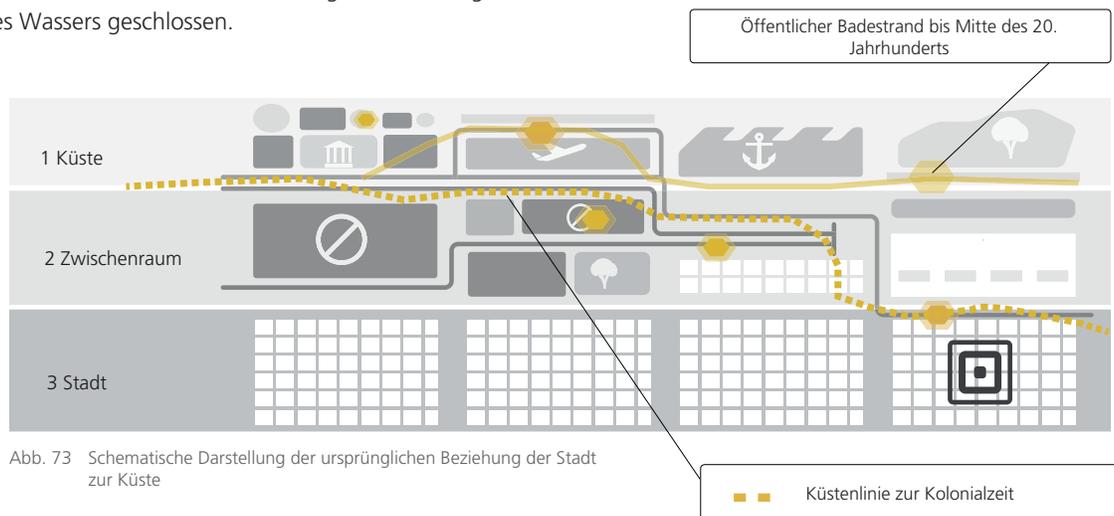
Schlechte Erreichbarkeit der Küste und fehlende Vernetzung öffentlicher Räume

## Verlust von Identität und Geschichte

Orte an denen früher eine enge Beziehung zwischen den Porteños (Bewohner von Buenos Aires) und dem Río de la Plata bestand, sind nicht mehr zugänglich oder haben ihre Nähe zum Wasser aufgrund von Aufschüttungen verloren. Der Fluss wird kaum noch wahrgenommen.



Zur Kolonialzeit bestand durch das Leben am Hafen eine starke Verbindung zwischen Stadt und Wasser. Trotz zunehmender Industrialisierung und Ausbau des Hafens existierten bis Mitte des 20. Jahrhunderts mehrere öffentliche Badestände am Río de la Plata. Diese wurden erst in den sechziger Jahren aufgrund der starken Verschmutzung des Wassers geschlossen.



Durch die Landgewinnung über den Fluss, die mit dem Bau des ersten großen Hafens Ende des 19. Jahrhunderts begann, wurde die gesamte Küstenlinie um stellenweise bis zu zwei Kilometern nach außen verschoben.

1920: öffentlicher Badestrand an der *Costanera Sur*, direkter Zugang zum Río de la Plata



2013: durch die ursprünglich für eine Zentrumserweiterung vorgesehene Aufschüttung, auf der später die *Reserva Ecológica* entstand, wurde die Küstenlinie um etwa zwei Kilometer verschoben



Gerade die jüngere Generation weiß wenig über die einstige Nähe von Stadt und Fluss. In Anbetracht des verunreinigten und schwer zugänglichen Gewässers fällt es den meisten Bewohnern schwer, sich vorzustellen, dass dort einst Leben herrschte und gebadet wurde. Durch die Nicht-Präsenz im städtischen Leben, identifiziert der Großteil der Bürger sich und ihre Stadt nicht mehr mit dem Fluss.

"Mama, was ist ein Horizont?"

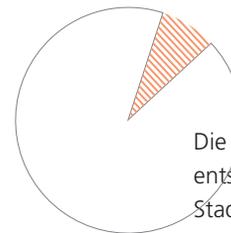


Abb. 74 Zeichnung von Liniers (argentinischer Comic-Autor aus Buenos Aires)

### Verschmutzung des Wassers und Verdrängung des Flusses durch Aufschüttungen



Die Küste befindet sich durch unkontrollierte Aufschüttungen seit über einem Jahrhundert in ständiger Transformation. Neu gewonnene Flächen fallen oft in private Hände und sind dadurch öffentlich nicht mehr zugänglich. Durch diesen Prozess entfernt sich die Küste immer weiter von der Stadt. Dazu kommt die laufende Verschmutzung des Wassers im Uferbereich durch die Einleitung von Abwässern in den Río de la Plata, beziehungsweise seiner Zuflüsse.



Die Fläche der aufgeschütteten Gebiete entspricht etwa 8% der gesamten Stadtfläche von Buenos Aires

Abb. 75 Mit Bauschutt aufgeschüttetes Areal der Reserva Ecológica



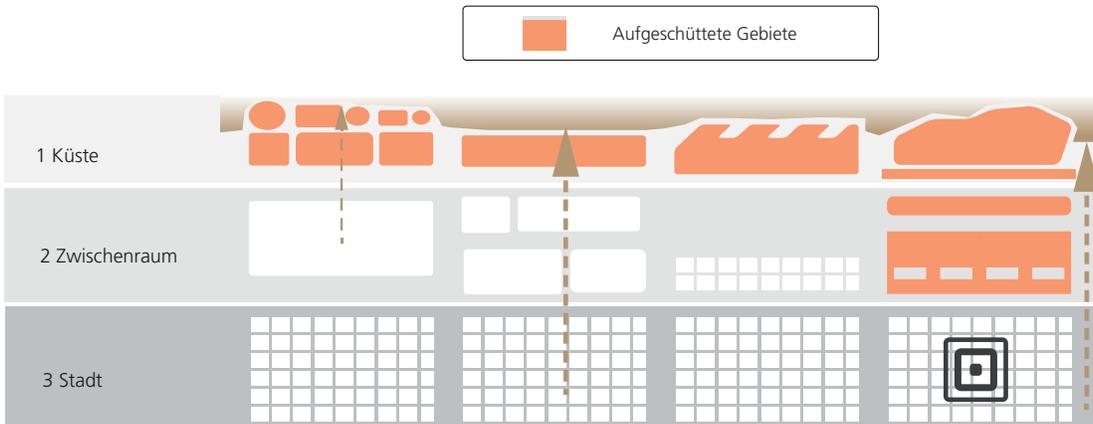


Abb. 76 Schematische Darstellung der Aufschüttungen und Verschmutzung



## Fehlen urbaner Bebauungsstruktur und ausgewogener Nutzungsmischung an der Küste

Das Fehlen urbanen Lebens an der Küste bedingt sich durch die dort vorherrschende periphere Struktur. Die fehlende Dichte und Vielfalt an Nutzungen bilden einen starken Kontrast zur restlichen Stadt.

Das für Buenos Aires typische Stadtraster reicht nicht bis an die Küste. Stattdessen befinden sich dazwischen großflächige, gering bebaute Areale. Die Weitläufigkeit und das Vorherrschen stark befahrener Verkehrsachsen zwischen den großen Grundstücken beschränken die Zugänglichkeit dieser Gebiete nahe der Küste auf den motorisierten Verkehr.

Das fußläufige Erleben oder Passieren dieser Gebiete ist kaum möglich.

Großflächige Verkehrsinfrastrukturgebiete wie Flughafen oder Containerhafen und private, umzäunte Areale überwiegen. Durch fehlende Mischung mit Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten oder Gastronomie ist die Küste kaum belebt.



Abb. 77 Lange Wege entlang von Zäunen an der Abspernung des innerstädtischen Flughafens



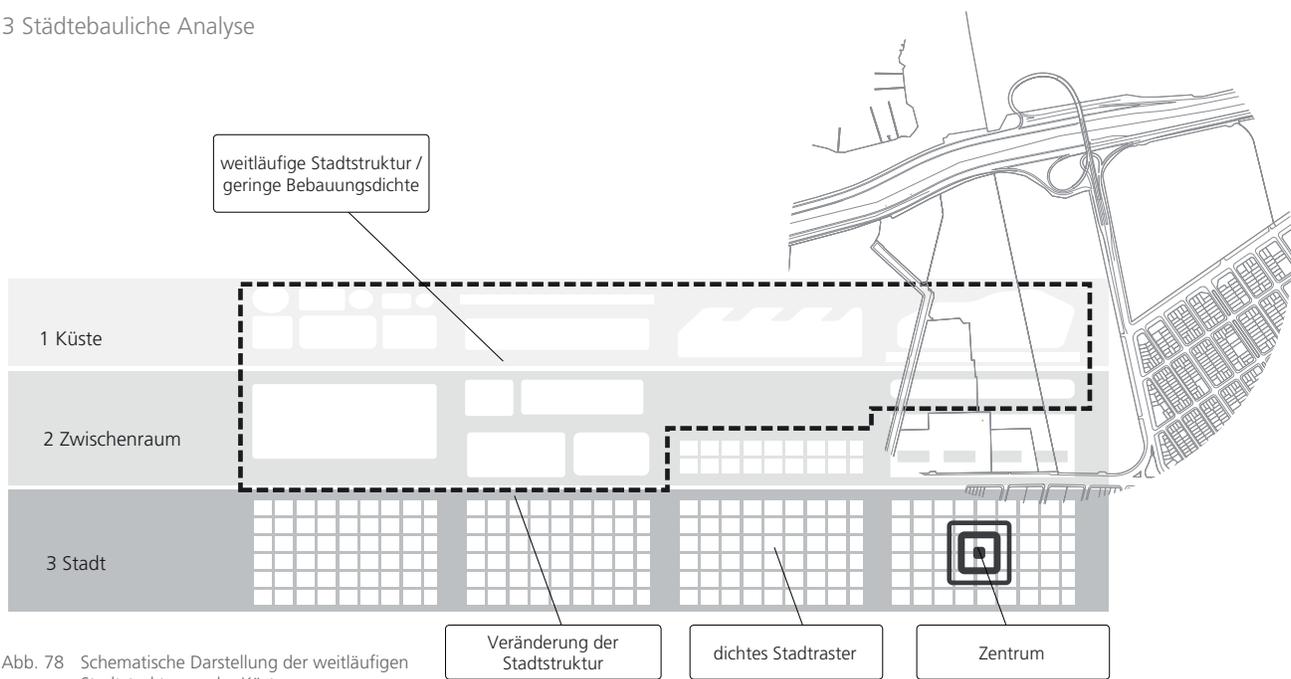
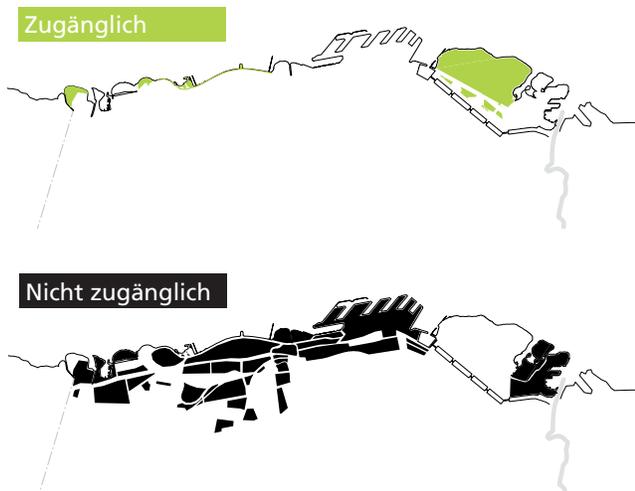


Abb. 78 Schematische Darstellung der weitläufigen Stadtstruktur an der Küste

## Geringes Angebot öffentlicher Räume an der Küste

Große Areale im Küstenbereich sind öffentlich nicht zugänglich. Hafen und Flughafen belegen fast ein Drittel der Küstenlänge. Dazu kommen mehrere große private Areale, die öffentlich nicht zugänglich oder passierbar sind.

Zu den privaten Gebieten zählen vor allem Sport- und Freizeitanlagen wie zum Beispiel Tennisplätze, Golfplätze und Freibäder, die nur für Clubmitglieder zugänglich sind. Die Grundstücke sind meist sehr weitläufig und mit Zäunen und Plakatwänden abgesperrt. Diese großen Flächen bilden durch ihre fehlende Durchlässigkeit eine starke Barriere zwischen Stadt und Küste und beschränken



zudem den Zugang zu den größten Grünreserven der Stadt auf einen kleinen Teil der Bevölkerung.

Große Infrastruktureinrichtungen wie der Flughafen und vor allem der große Containerhafen *Puerto Nuevo* schränken die Zugänglichkeit der Küste stark ein. Die Umgebung des Flughafens ist stark durch den aufkommenden Fluglärm beeinträchtigt. Obwohl zwischen Flughafen und Fluss eine Schnellstraße mit einer Uferpromenade, der *Costanera Norte*, vorbeiführt, stellt der Flughafen durch seine längliche Ausdehnung entlang der Küste eine Barriere dar, die nur durch weites Umfahren überwunden werden kann.

Der Hafen ist öffentlich nicht zugänglich, lediglich eine, das Areal passierende, Straße für die Zulieferung wird auch von öffentlichen Bussen befahren und erlaubt den Blick auf die unansehnliche Containerlandschaft.

Hafen und Flughafen befinden sich aus wirtschaftsstrategischen und politischen Überlegungen in der Stadt. Sie sichern Arbeitsplätze, was es aus Sicht der Stadtverwaltung unmöglich macht, diese Funktionen in das Umland zu verlegen, welches unter die Verwaltung der Provinz fällt.

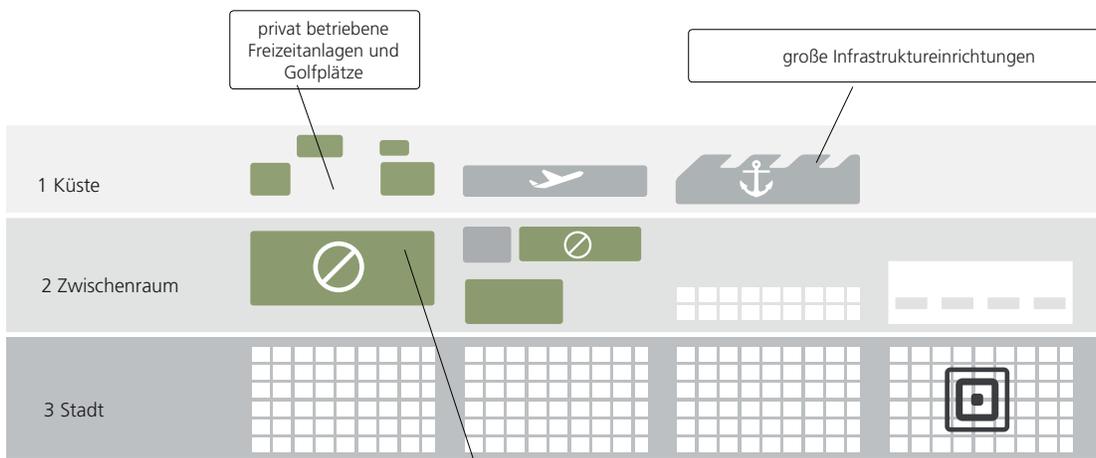
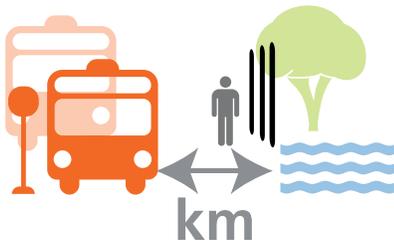


Abb. 79 Schematische Darstellung der privaten Areale und Infrastruktureinrichtungen

Barriere durch öffentlich nicht zugängliche Areale

Abb. 80 Nur für Mitglieder zugänglicher Golfplatz an der *Costanera Norte*





### Schlechte Erreichbarkeit der Küste und fehlende Vernetzung öffentlicher Räume

Bestehende öffentliche Räume an der Küste sind nicht in die Stadt- sowie öffentliche Verkehrsstruktur integriert.

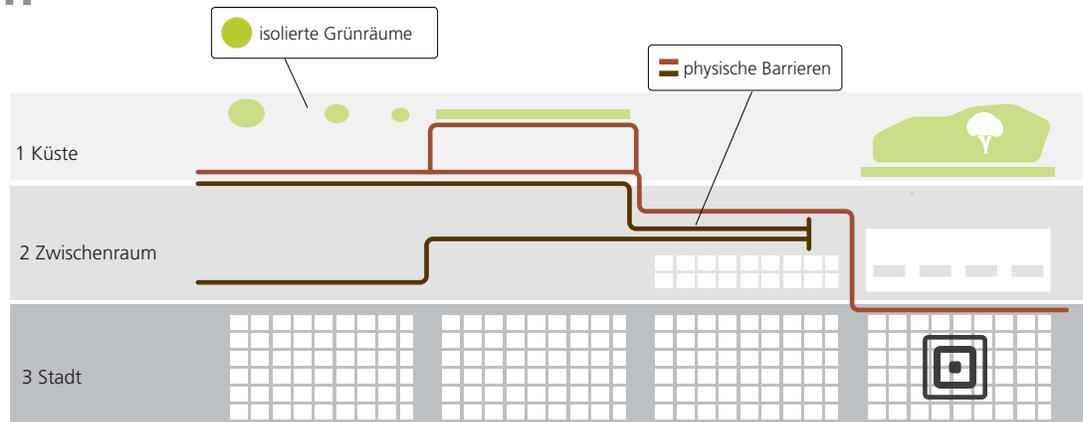


Abb. 81 Schematische Darstellung der Isolierung öffentlicher Grünräume

Obwohl in den vergangenen Jahren mehrere neue Parkanlagen von der Stadt Buenos Aires an der Küste eröffnet wurden, befinden sich diese sowie andere dort gelegene, öffentliche Räume sehr isoliert. Zäune trennen sie von umgebenden Nutzungen und machen sie nur an bestimmten Stellen zugänglich. Aufgrund fehlender Planung sind sie nicht in das öffentliche Verkehrsnetz integriert und daher schwer erreichbar. U-Bahn-Stationen und Bushaltestellen befinden sich oft weit von der Küste entfernt. Um von diesen Stellen aus zur Küste zu gelangen müssen lange Fußwege zurückgelegt und Barrieren wie stark befahrene Straßen ohne Schutzwege überwunden werden. Die parallel zur Küste verlaufende Auto- und Eisenbahn sowie fehlende Querverbindungen tragen zur schlechten Erreichbarkeit der öffentlichen Grünräume am Río de la Plata bei. Darüber hinaus fehlt die Verbindung dieser Räume untereinander sowie mit bestehenden Grünflächen in der Stadt.

Abb. 82 Barriere auf dem Fußweg vom Zentrum zur Küste an der Reserva Ecológica: die stark befahrene Straße Paseo Colón





Abb. 83 Blick auf den Universitätscampus von der angrenzenden Parkanlage *Parque de la Memoria*. Die beiden Areale sind durch Zäune voneinander getrennt.



Abb. 84 Blick auf die brachliegende und abgesperrte Fläche zwischen dem Río de la Plata und dem Universitätscampus, auf der ursprünglich ein zur Universität gehörender Park entstehen sollte

---

Endnoten • 3 Städtebauliche Analyse der Küste von Buenos Aires

- 65 Die Aussage, dass die Stadt dem Fluss den Rücken zugekehrt hätte, traf Le Corbusier während seiner Reise 1929 nach Buenos Aires. Vgl. Le Corbusier (1947). Seither wird der Ausdruck häufig zur Beschreibung der Beziehung von Buenos Aires und dem Río de la Plata benutzt.
- 66 Arrese (2002a) : 68
- 67 Lebrero (2000)
- 68 Le Corbusier (1947)
- 69 Varas (200)
- 70 Subsecretaria de Planeamiento [Hrsg.] (2009)
- 71 Williams (1947)
- 72 Corti (2007)
- 73 Comunidad de Madrid - Municipalidad de Buenos Aires (1988)
- 74 Comunidad de Madrid - Municipalidad de Buenos Aires (1988) : 20
- 75 Internetquelle: o.V. (2010) *Reserva Ecológica Costanera Sur*
- 76 Fundación Ciudad (2001) : 211
- 77 Fundación Ciudad (2001) : 180
- 78 Consejo del Plan Urbano Ambiental (2000)

- 79 "Es necesario decirlo: el extranjero que desembarca en Buenos Aires ve más claro que el habitante nacido allí." Le Corbusier (1947) : 41 [deutsche Übersetzung C.P.]
- 80 "(...) este lugar de intercambio daba la espalda al mar, el acceso al Río de la Plata quedaba obstruído. (...) La Argentina, Buenos Aires, ha olvidado este gran camino de agua, que le trae las riquezas del mundo" Le Corbusier (1947) : 41 [deutsche Übersetzung C.P.]
- 81 Subsecretaria de Urbanismo y Vivienda (2007) : 125

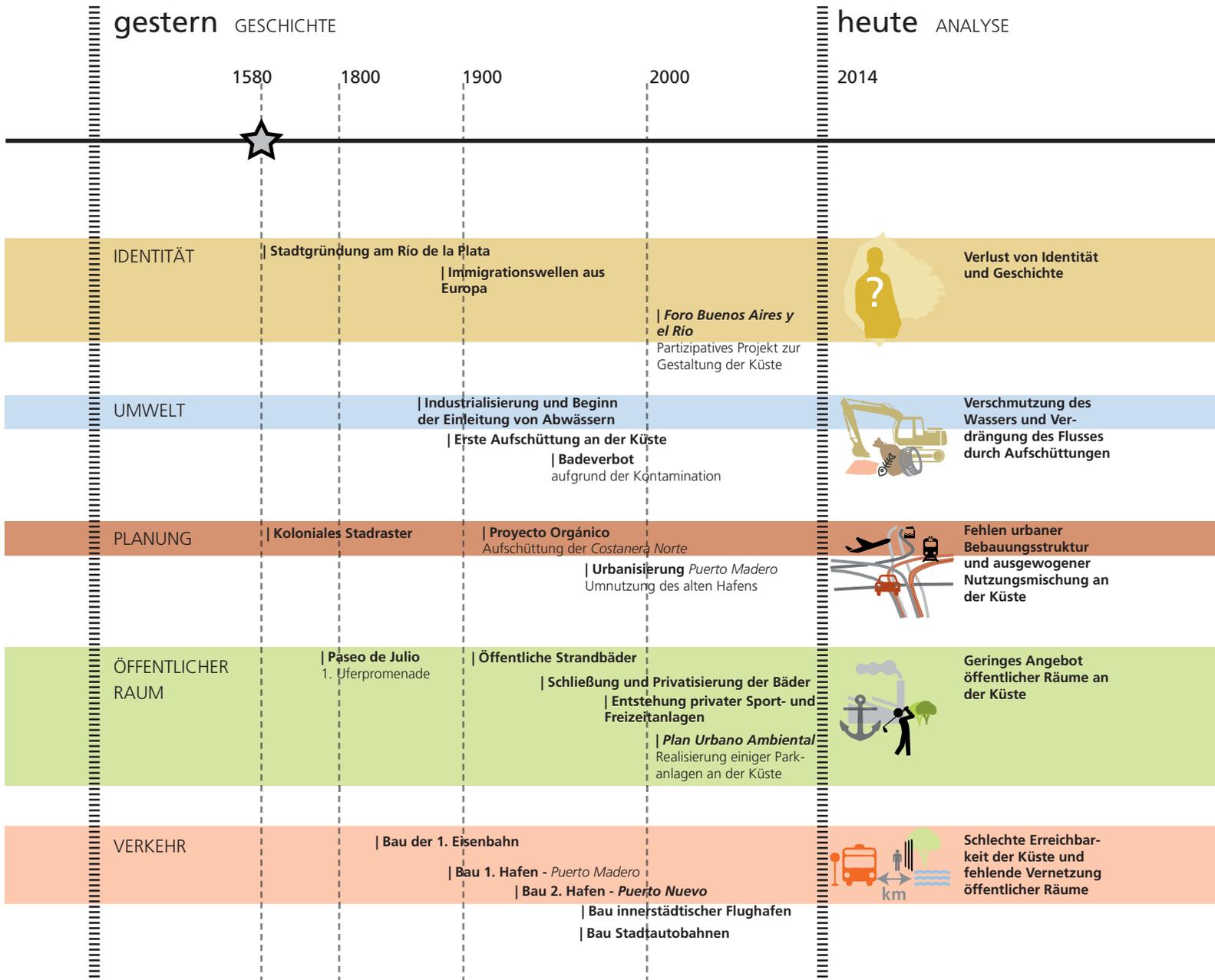


## 4 Strategisches Konzept zur städtebaulichen Anknüpfung der Stadt an den Fluss

- 4.1 Konzept
- 4.2 Beschreibung der Ziele und strategischen Maßnahmen
- 4.3 Darstellung von Zukunftsszenarien an drei Standorten
- 4.4 Empfehlungen zur Prozessgestaltung und Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Küste

# 4.1 Konzept

## Zeitleiste



**morgen** MASSNAHMEN

**übermorgen** ZIELE

2050

**PARTIZIPATION**

**INFORMATION** Ausstellungen | Infozentren | Künstlerische Installationen in der Stadt

**PARTIZIPATIVE FOREN** Programmfindung für öffentliche Räume an der Küste entsprechend der Bedürfnisse der Bewohner

**PROGRAMM** Aktivierung öffentlicher Räume durch Veranstaltungen und Kulturangebot

**UMWELTSCHUTZ**

**AUFKLÄRUNG** der Bevölkerung - Umweltbewusstsein

**RESTRIKTIONEN** in der Einleitung von Abwässern für die Industrie

**FESTLEGEN EINER KÜSTENLINIE** Kontrolle über zukünftige Aufschüttungen

**SÄUBERUNGSAKTIONEN** an den Uferbereichen

**URBANISIERUNG**

**STADTEWNTWICKLUNGSSACHSEN** definieren, die Stadt mit Küste verbinden

**FUNKTIONSMIX** Soziale Infrastruktur | Wohnbau | Arbeitsmöglichkeiten

**ÖFFENTLICHER RAUM**

**AUFWERTUNG UND NEUGESTALTUNG** bestehender öffentlicher Räume

**ERWEITERUNG  
ÖFFENTLICHER  
RÄUME**

Öffnung privater Grünräume und Erhöhung der Durchlässigkeit

Umnutzung bzw. Zwischennutzung brachliegender Areale

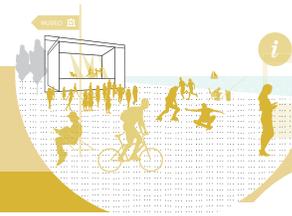
Integration und teilweise Öffnung von Infrastrukturgebieten

**VERKEHR**

**VERMINDERUNG VON BARRIEREN** durch Schutzwege/Brücken

**VERNETZUNG DER KÜSTE** durch Querverbindungen mit der Stadt

**ÖFFENTLICHE VERKEHRSACHSE** entlang der Küste



**IDENTITÄTSSTIFTENDE  
KÜSTE**

**SAUBERES WASSER  
UND ERHALTUNG DER  
KÜSTENLINIE**

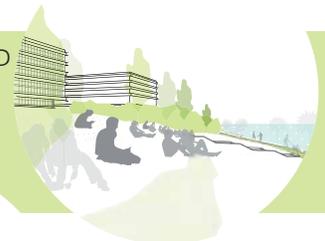


**INSTANDHALTUNG**



**INTEGRATION DER KÜSTE  
IN DIE STADTSTRUKTUR**

**KÜSTE ALS DURCHGEHEND  
ÖFFENTLICHER RAUM**



**ERREICHBARKEIT DER  
KÜSTE**

## Ribera porteña

### Strategisches Konzept zur städtebaulichen Anknüpfung der Stadt an den Fluss

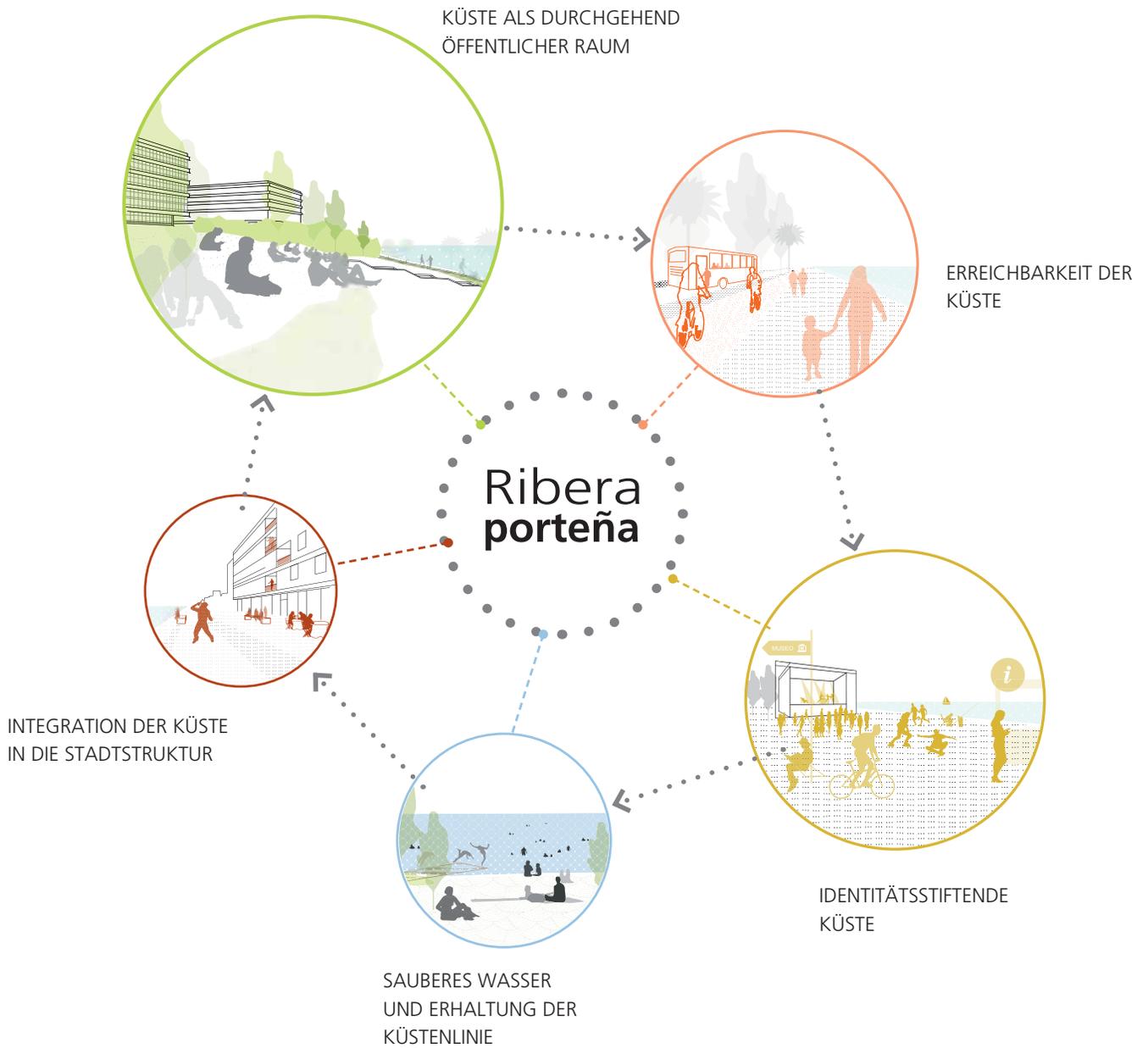


Abb. 85 Konzeptdarstellung: Ziele in den Bereichen öffentlicher Raum, Verkehr, Partizipation, Umweltschutz und Bebauungsstruktur

## Konzeptbeschreibung

Bislang existiert in Buenos Aires kein einheitliches Konzept zur städtebaulichen Entwicklung der Küste. Die bislang fragmentarische Realisierung städtebaulicher Interventionen scheint nicht zielführend zu sein. Ziel der Diplomarbeit ist daher nicht die Planung isolierter Detailbereiche sondern der Entwurf eines Gesamtkonzeptes, welches Grundlage für eine zukünftige Stadtentwicklung bilden kann. Aufbauend auf der Interpretation der städtebaulichen Analyse werden zunächst Ziele für die städtebauliche Entwicklung des Küstenbereiches und des angrenzenden Stadtraumes formuliert. Anschließend werden für deren Realisierung geeignete Maßnahmen auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen vorgeschlagen. Diese beinhalten die parallele Entwicklung der Bereiche öffentlicher Raum, Verkehr, Bauungsstruktur, Umweltschutz und Partizipation. Die fünf Bereiche bedingen einander und stehen in Wechselwirkung. So hängt zum Beispiel der Erfolg der neu geschaffenen öffentlichen Räume an der Küste wesentlich mit ihrer Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der vorangehenden Partizipation der Bewohner in der Gestaltung zusammen. Die Qualität und Nutzbarkeit der Küste bedingt sich wiederum durch die Sauberkeit des Wassers und der Uferbereiche. Diese beeinflusst die Attraktivität von Bauplätzen und die daraus resultierende Urbanisierung von Teilabschnitten der Küste, welche zur Integration der Gebiete in die Stadtstruktur beiträgt.

### **Die Küste als integraler Teil der Stadt und durchgehend öffentlicher Raum**

Als übergeordnetes Ziel gilt die Integration der Küste in die Stadtstruktur und die Zugänglichkeit für alle Bewohner. Die verstärkte Nutzung als Naherholungsraum durch das Ausschöpfen landschaftlicher Potenziale und die damit verbundene Steigerung der Lebensqualität für die Stadtbewohner haben dabei Priorität.

Die Küste wird als Ort der Begegnung verstanden. Es geht um die Begegnung von Stadt und Wasser, von Kultur und Natur, von Mensch und Landschaft sowie um das Zusammentreffen der Bewohner. Die Küste wird zu einem demokratischen, öffentlichen Raum, der für alle leicht zugänglich und zu jeder Zeit verfügbar ist. Wesentlich ist die Neuinterpretation der Küste als Ort städtischen Lebens und die damit verbundene Stärkung der Identität der Stadt Buenos Aires und seiner Bewohner.

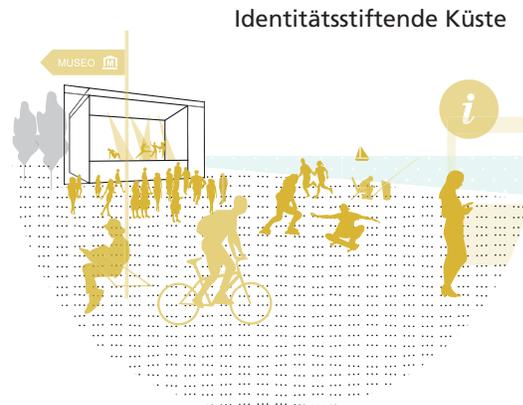
Die Entwicklung der Küste soll Kernpunkt für die zukünftige Stadtplanung werden. Das Augenmerk wird dabei auf das Verstehen der Küste als zusammenhängenden Stadtraum gelegt, der in Verbindung mit den angrenzenden Stadtteilen entwickelt werden muss. Die Lage am Wasser ist eine Ressource, die für Buenos Aires nutzbar gemacht werden soll.

## 4.2 Beschreibung der Ziele und strategischen Maßnahmen

### Partizipation - Identitätsstiftende Küste



Verlust von Identität  
und Geschichte



### Ziele

Ziel ist es, die Bedeutung des Flusses wieder ins Gedächtnis der Bewohner zu rufen, die Nutzung der Küste als öffentlichen Raum zu fördern und der Küste ein neues Gesicht und der Stadt damit mehr Identität zu geben. Die Information über Potenziale und Qualitäten des Küstenbereiches sowie die Mitgestaltung öffentlicher Räume durch die Bevölkerung soll diesen identitätsstiftenden Prozess anregen.

Die Geschichte und einstige Verbindung der Stadt mit dem Fluss soll wieder wahrnehmbar werden. Bestehende Freizeitaktivitäten und kulturelle Nutzungen an der Küste sollen gestärkt und das Angebot erweitert werden.

*"Man kann nichts wollen, das man nicht kennt."*

"No se puede querer lo que no se conoce"<sup>82</sup>

### Strategische Maßnahmen

#### (1) Wissensvermittlung über die Geschichte und einstige Nähe der Stadt zum Fluss

- *Paseo Histórico de la Ribera*: Geschichte(n)weg entlang der ursprünglichen Küstenlinie mit historischen Fotos und Informationsmaterial
- Infopoints zur Kommunikation von städtebaulichen Projekten und Anlaufstelle für Fragen, Ideen und Beschwerden

#### (2) Río de la Plata in der Stadt spürbar machen

- *Paseo del Horizonte*: Künstlerische Interventionen an mehreren Stellen entlang der *Barrancas* (ursprüngliche Uferböschung), von denen man einst den Horizont des Río de la Plata sehen konnte. Diese Interventionen könnten

beispielsweise Projektionen von Fotos oder Videos des Horizontes des Río de la Plata auf Hauswände oder die temporäre öffentliche Zugänglichkeit von Aussichtsterrassen hoher Gebäude sein.

#### (3) Neuinterpretation ursprünglicher Nutzungen an der Küste

- Kritische Rekonstruktion öffentlicher Einrichtungen wie Strandbäder
- Revitalisierung von Gastronomiebetrieben an der Küste

#### (3) Partizipative Foren zur Gestaltung öffentlicher Räume an der Küste

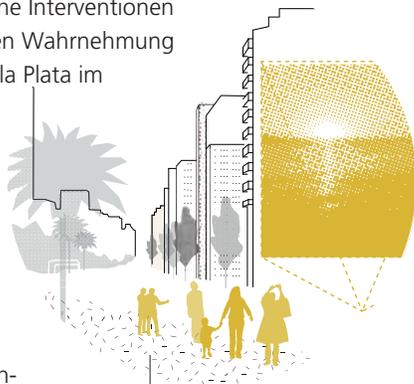
- Findung neuer Nutzungen in partizipativen Gestaltungsprozessen mit der Bevölkerung

**(4) Aktivierung öffentlicher Räume an der Küste**

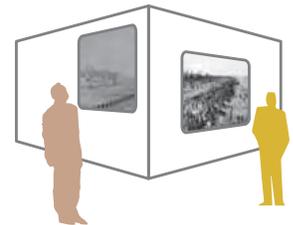
- Kulturprogramm und Veranstaltungskalender für bestehende und neue öffentliche Räume an der Küste wie zum Beispiel Konzerte oder Ausstellungen
- Stärkung bestehender Aktivitäten wie Fischen, Laufen und Radfahren durch Aufwertung der öffentlichen Räume
- Neue Räume für spezielle Freizeitaktivitäten wie zum Beispiel für Wassersport

**Paseo del Horizonte**

Künstlerische Interventionen zur besseren Wahrnehmung des Río de la Plata im Stadtraum



Aktivierung öffentlicher Räume durch Kulturprogramm

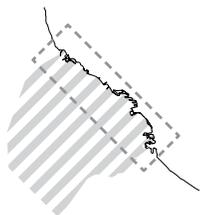
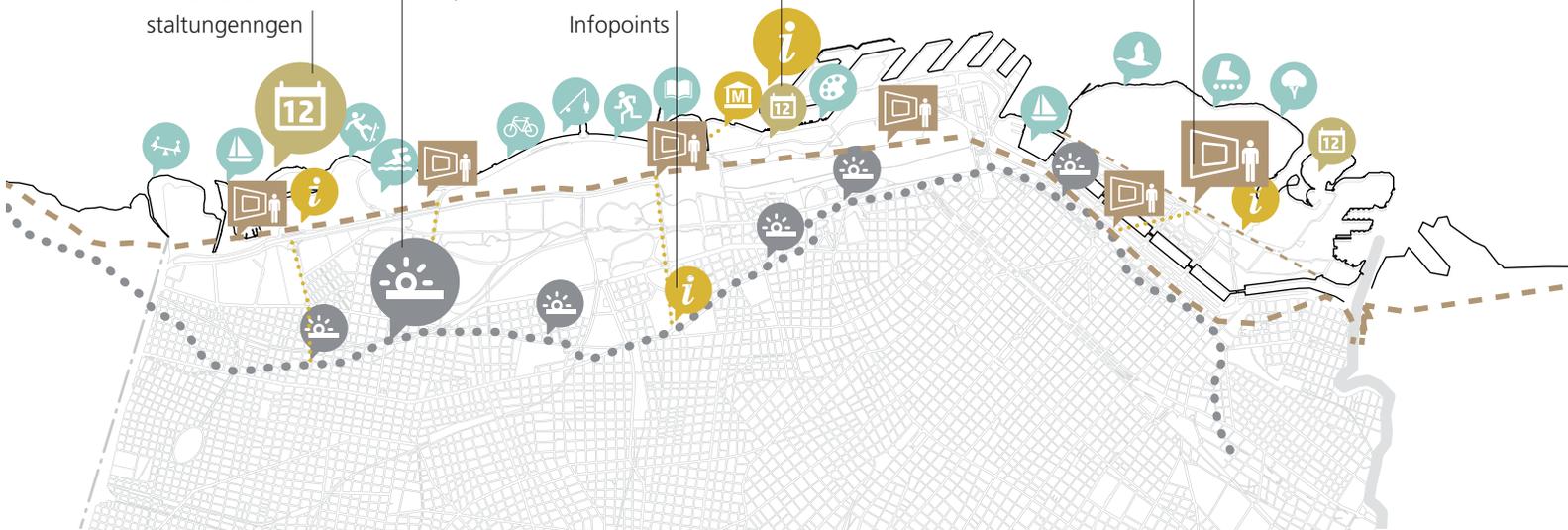


**Paseo Histórico**

Geschichte(n)weg entlang der ursprünglichen Küstenlinie mit historischen Fotos und Informationsmaterial

Kulturveranstaltungen

Infopoints



- Kulturveranstaltungen 
- Neue und bestehende Aktivitäten im öffentl. Raum 
- Infopoint 
- Paseo Histórico 
- Paseo del Horizonte - Künstlerische Interventionen 

Abb. 86 Darstellung der identitätsstiftenden Maßnahmen

## Umweltschutz - Sauberes Wasser und Erhaltung der Küstenlinie



Verschmutzung  
des Wassers und  
Verdrängung  
des Flusses durch  
Aufschüttungen



Sauberes Wasser, Bewahrung der  
Küstenlinie und Schutz natürlicher  
Landschaftsräume

### Ziele

Durch Säuberung der Zuflüsse und der Uferbereiche soll die Qualität des Río de la Plata als Naherholungsraum gestärkt werden. Ziel ist außerdem die Erhaltung und Ausdehnung bestehender Grünräume.  
Die Bewahrung der Küstenlinie und die Kontrolle über zukünftige Aufschüttungen sollen ein weiteres Entfernen des Flusses von der Stadt verhindern.



### Strategische Maßnahmen

#### (1) Festlegung einer Küstenlinie / Kontrolle über Aufschüttungen

- Gesetzmäßige Kontrolle über zukünftige Aufschüttungen und Prüfung auf Umweltverträglichkeit

#### (2) Schutz und Erweiterung bestehender Naturräume

- Schutz bestehender Naturräume wie der *Reserva Ecológica* und anderen Parkanlagen an der Küste
- Erweiterung von Grünflächen und Aufstockung des Baumbestandes

#### (3) Reinigung der Zuflüsse sowie Kontrolle über Abwässer

- Kontrolle über die Einleitung industrieller Abwässer in den Río de la Plata und dessen Zuflüsse
- Säuberung der Ufer von Müllablagerungen

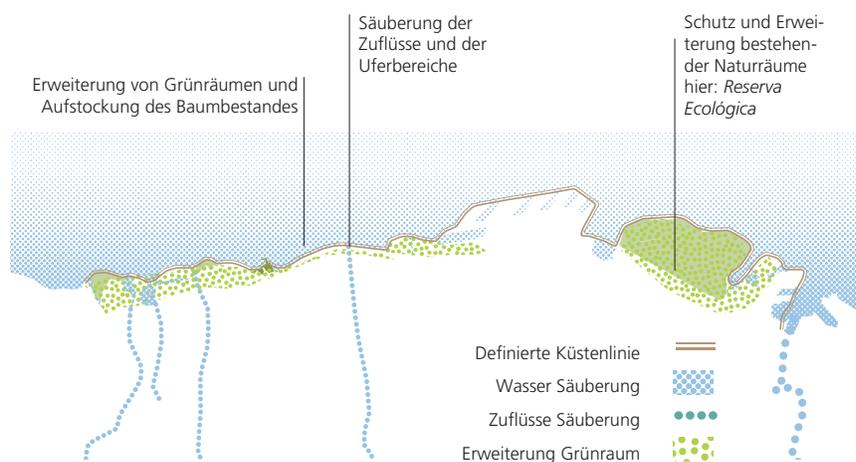


Abb. 87 Darstellung der Maßnahmen zur Säuberung des Wassers und der Uferbereiche sowie zur Beibehaltung der Küstenlinie

## Urbanisierung - Integration der Küste in die Stadtstruktur



Fehlen urbaner  
Bebauungsstruktur  
und ausgewogener  
Nutzungsmischung  
an der Küste



Urbanes Leben an  
der Küste

### Ziele

Die Stadt soll stellenweise bis an den Fluss wachsen, um durch einen Mix an Nutzungen und Funktionen neue Dynamiken und eine Belebung der Küste zu erreichen. Wohnen, Arbeiten und Freizeit sollen nicht mehr kilometerweit vom Wasser entfernt stattfinden sondern bis an die Küste reichen. Einhergehend soll eine fußläufige Verbindung der Stadt mit dem Río de la Plata hergestellt werden.

Bislang wurden Gebiete an der Küste von der Stadt als Reservefläche, wie beispielsweise für den Bau des Flughafens, benutzt. In der zukünftigen Stadtplanung sollen diese Areale anstatt für neue Infrastruktureinrichtungen, für ein nachhaltiges Stadtwachstum und Nachverdichtung genutzt werden.

### Strategische Maßnahmen

#### (1) Urbane Bebauungsstruktur

- Entwicklungsachsen als Querverbindung zur Küste, die das Stadtraster fortsetzen
- Teilweise Urbanisierung bislang industriell genutzter Flächen und Erhaltung bestehender Grünräume
- Belebung bestehender öffentlicher Grünflächen durch Kombination mit sozialer Infrastruktur
- Unterteilung überdimensionierter Grundstücke um die Durchlässigkeit zu verbessern

#### (2) Erzeugung neuer Dynamik an der Küste durch Funktionsmix

- Soziale Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen
- Wohnbau
- Ansiedlung des tertiären Sektors
- Kultur und Bildungseinrichtungen
- Förderung der Gastronomie
- Schaffung von Subzentren

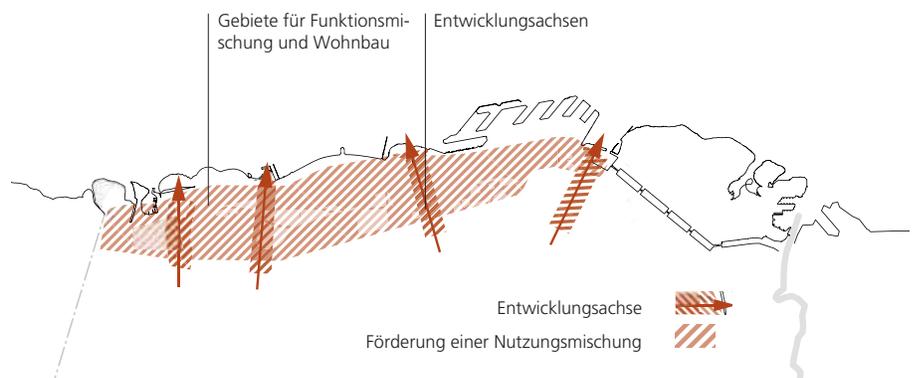


Abb. 88 Darstellung der Maßnahmen zur teilweisen Urbanisierung der Küste und deren Integration in die Stadtstruktur

## Öffentlicher Raum - Küste als durchgehend öffentlicher Raum



Geringes Angebot öffentlicher Räume an der Küste



Die Küste als demokratischer, öffentlicher Raum, der für alle leicht zugänglich und zu jeder Zeit verfügbar ist



### Ziele

Der unmittelbare Küstenstreifen soll frei zugänglich sein und zu einem zusammenhängenden öffentlichen Raum gestaltet werden. Die zwischen Küste und Stadt gelegenen Areale, die zumeist konzessioniert oder privatisiert sind, müssen Durchlässigkeit zum Fluss gewährleisten. Diese großen Flächen sind zumeist gering bebaut und beherbergen Grünräume, deren zumindest teilweise Öffnung zu einer Erhöhung des öffentlichen Grünraumangebotes der Stadt beitragen könnte.

Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis unterschiedlicher Nutzungen im Gegensatz zum Vorherrschen privater und infrastruktureller Nutzung der Küste. Langfristig könnten große Verkehrsinfrastrukturen wie der Flughafen und der Hafen *Puerto Nuevo* von der Stadt in die Peripherie verlagert werden und Platz für neue urbane Nutzungen schaffen. Kurzfristig wird ein Einklang mit den umliegenden Nutzungen und eine Verminderung ihrer Barriere bildenden Wirkung angestrebt.

teilweise Öffnung privatisierter Grünräume nahe der Küste

Fertigstellung des Parks hinter dem Universitätscampus



## Strategische Maßnahmen

### (1) Erweiterung, Aufwertung und Verbindung öffentlicher Räume

- Definieren eines durchgehend öffentlichen Küstenstreifens
- Aufwertung und Neugestaltung bestehender öffentlicher Räume und Verbindung mit umliegenden Funktionen
- Verbindung des öffentlichen Raumes an der Küste mit Grünflächen in der Stadt durch lineare Grünräume mit Fuß- und Radwegen

### (2) Entprivatisierung von Grünräumen und Durchlässigkeit

- keine Verlängerung bestehender Konzessionen für private Freizeit- und Sportanlagen
- neue öffentliche Nutzungen der dadurch frei werdenden Areale. Definieren der neuen Nutzungen durch partizipative Prozesse
- Übernahme und Betrieb durch die öffentliche Hand oder Gestaltung von Auflagen zur öffentlichen Zugänglichkeit der Grünräume und der Durchlässigkeit zum Fluss

### (3) Nutzung brachliegender Areale

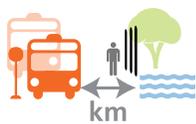
- Fertigstellung des Parks hinter dem Universitätscampus
- Zwischennutzungen für nicht bebautes Bauland: kann durch Etablieren einer vorübergehenden öffentlichen Nutzung wieder zugänglich gemacht werden

### (4) Integration und teilweise Öffnung von Infrastrukturgebieten

- Öffentliche Grünachse durch das Hafengebiet
- Verkehrsberuhigung an der *Costanera Norte* (der am Flughafen vorbeiführenden Küstenstraße) durch Umleitung des Verkehrs auf die Autobahn. Aufwertung und Verbreiterung der Fußgängerpromenade.



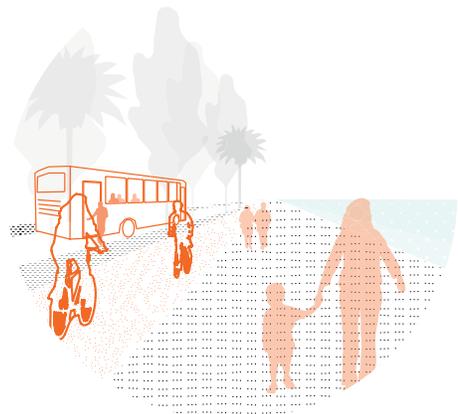
## Verkehr - Erreichbarkeit der Küste



Schlechte Erreichbarkeit der Küste und fehlende Vernetzung öffentlicher Räume



Verbindung öffentlicher Räume entlang der Küste und Integration in das öffentliche Verkehrsnetz



### Ziele

Die bislang isolierten Grünräume an der Küste sollen miteinander verbunden werden und ein zusammenhängendes System öffentlicher Räume über die gesamte Küstenlänge bilden. Querverbindungen und Verminderung von räumlichen Barrieren für Fußgänger und Radfahrer sollen die Küste leicht erreichbar machen.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes bis an die Küste und eine öffentliche Verkehrsachse entlang des Río de la Plata soll eine schnelle und effiziente Verbindung mit dem Fluss ermöglichen.

### Strategische Maßnahmen

#### (1) Einführung einer öffentlichen Verkehrsachse entlang der Küste

- System einer öffentlichen Verkehrsachse bestehend aus einer *Bus-Rapid-Transit*\* Linie entlang der Küste in Kombination mit Zubringerbussen, die das System mit Verkehrsknotenpunkten in der Stadt verbinden
- Ausbau der U-Bahn Linie *H* bis an die Küste sowie der Bau zweier neuer Schnellbahnhaltstellen
- "Paseo de la Ribera": durchgehende Uferpromenade für Fußgänger und Radfahrer

#### (2) Querverbindungen

- Zubringerbusse als Verbindung mit Verkehrsknotenpunkten
- Ausbau der Fahrrad- und Gehwege bis an die Küste
- Rad- und Fußgängerbrücke über das Eisenbahngelände von

Retiro als direkte Verbindung von Zentrum und Küste

#### (3) Verminderung physischer Barrieren des Individual-, Schwerverkehrs und der Eisenbahn

- Verkehrsberuhigung der *Costanera Norte* durch Umleitung des Schwerverkehrs auf die Autobahn
- Stellenweises Absenken der Autobahn und Eisenbahn um eine barrierefreie Querung zu ermöglichen

\* Schnellbussystem mit eigener Fahrspur

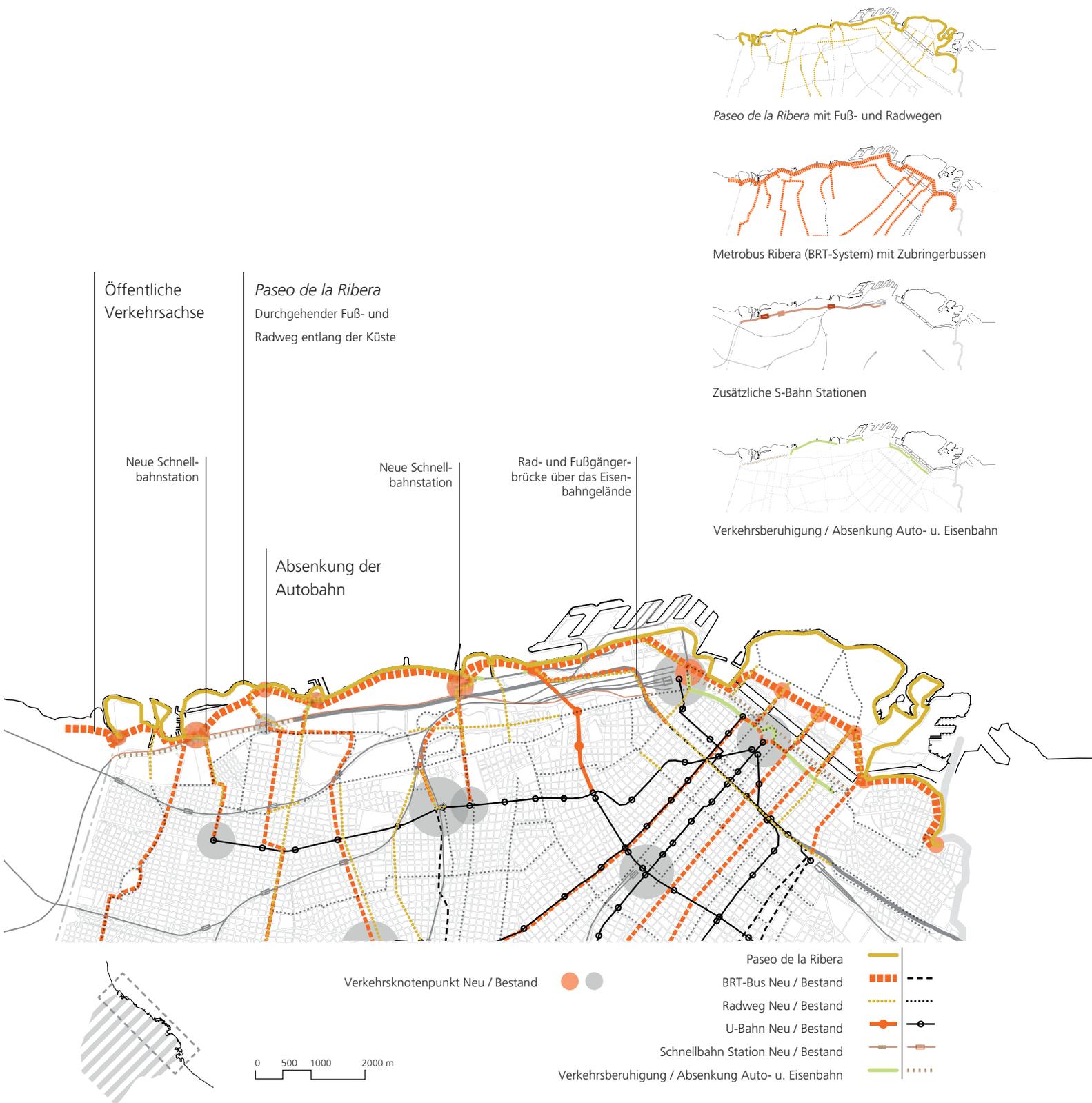
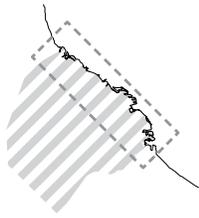


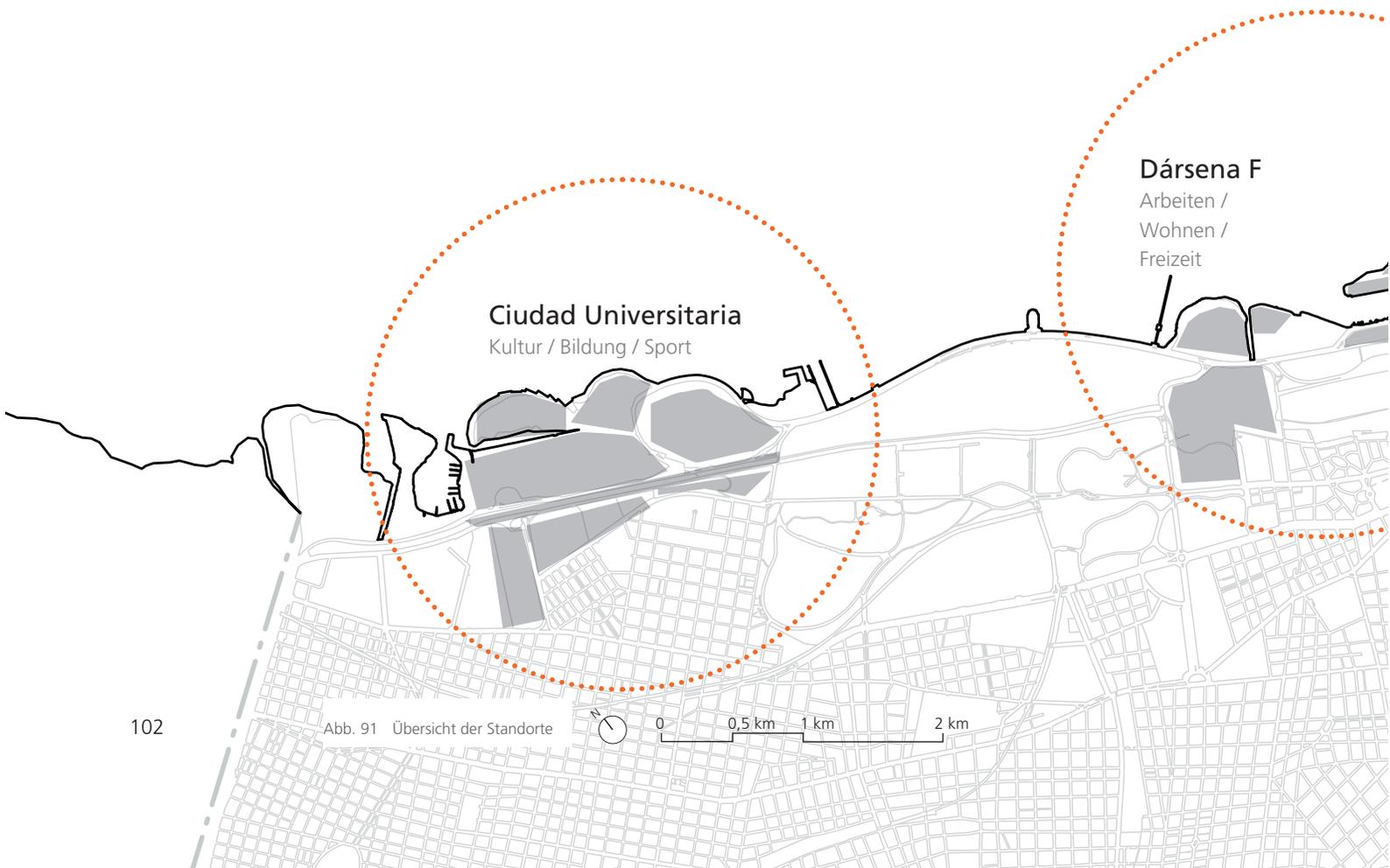
Abb. 90 Darstellung Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Küste



### 4.3 Darstellung von Zukunftsszenarien an drei Standorten

An drei ausgewählten Orten der Küste werden Zukunftsszenarien entworfen und Auswirkungen der Maßnahmen dargestellt. Der Schwerpunkt liegt dabei in den tatsächlich für die Bewohner spürbaren Verbesserungen in der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Küste.

Für die Interventionen wurden drei möglichst unterschiedliche städtebauliche Situationen gewählt, um die Bandbreite der Maßnahmen und die jeweils spezifischen Qualitäten jedes Ortes aufzuzeigen. Gleichzeitig besitzen die drei Standorte das Potenzial, mit relativ geringem Aufwand, die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Küste wesentlich zu verbessern. Diese Projekte können daher den Grundstein für zukünftige Interventionen an der Küste legen.



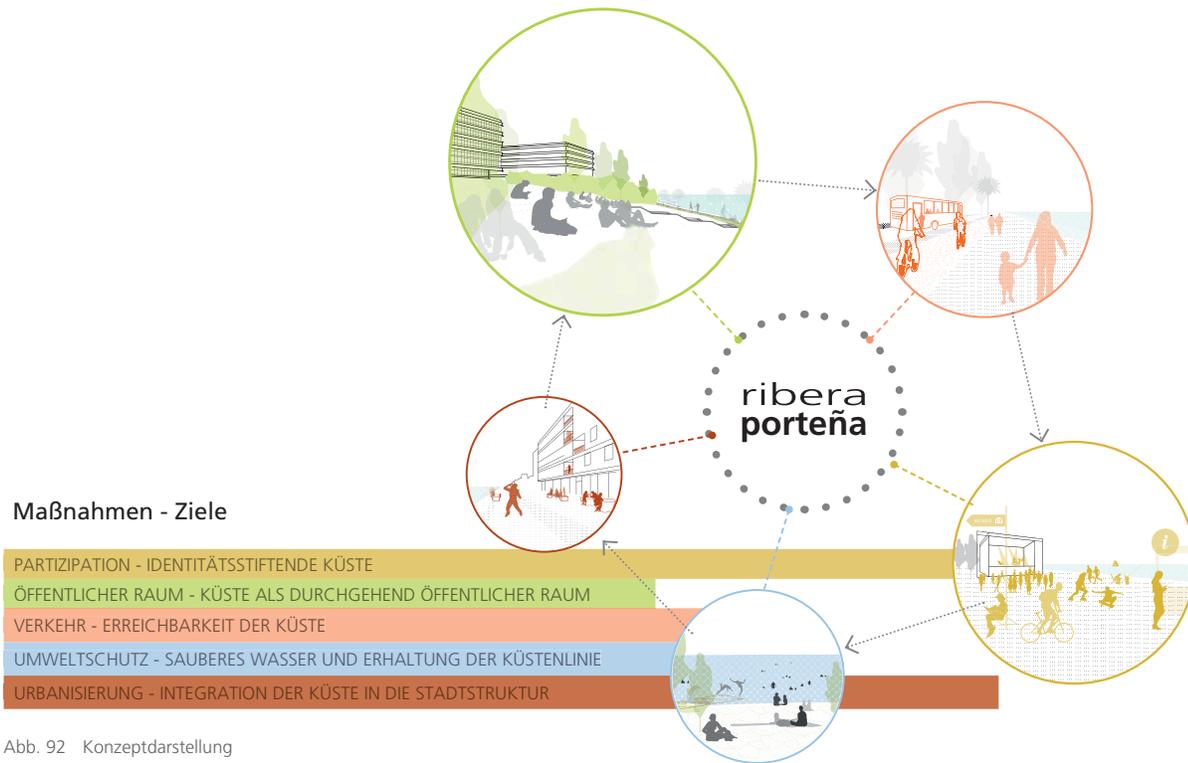
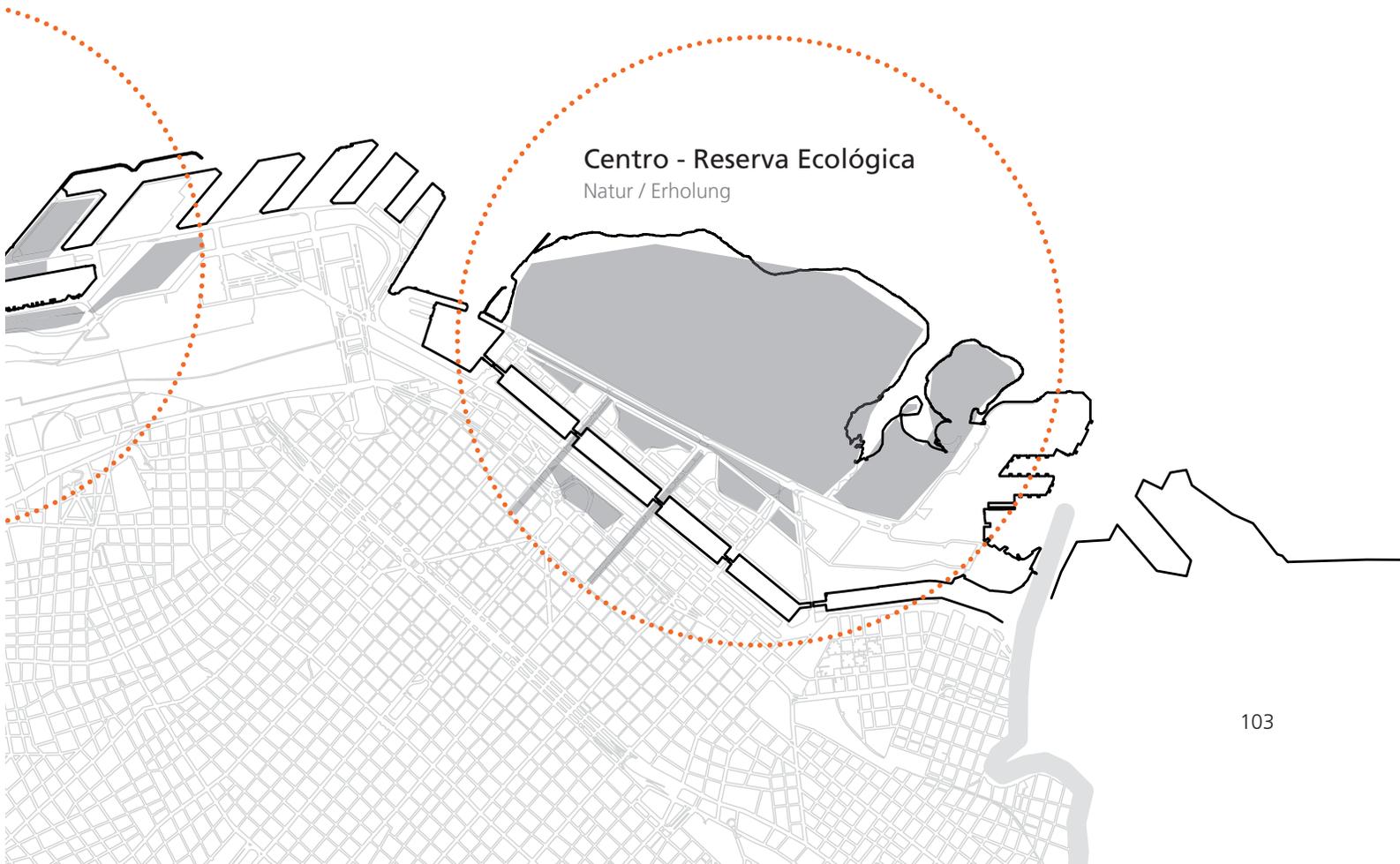
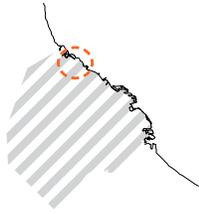


Abb. 92 Konzeptdarstellung





## Ciudad Universitaria

Erweiterung und Verbindung öffentlicher Räume



### Vorher

Der Universitätscampus wird durch ein abgesperrtes, brachliegendes Areal von der Küste getrennt. Der daneben gelegene und erst 2007 eröffnete *Parque de la Memoria* verfügt zwar über einen direkten Zugang zum Wasser, ist allerdings zum Universitätscampus hin umzäunt. Der Park wird aufgrund seiner schlechten Erreichbarkeit und der mangelnden Qualität hinsichtlich der Gestaltung der Grünräume kaum genutzt.

- 1 Universitätscampus  
(Ciudad Universitaria)
- 2 Parque de la Memoria
- 3 Brachliegendes Areal zwischen  
Universitätscampus und dem Río  
de la Plata



### Maßnahmen und deren zeitliche Abfolge





## Nachher

Die brachliegende Fläche zwischen Universitätscampus und Wasser wird zu einem attraktiven Park mit Arealen für sportliche Aktivitäten und kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte, Vorträge und Workshops umgestaltet. Die Universität wird in die Gestaltung und Erhaltung der neuen Grünräume miteinbezogen. Der Campus erhält Zugang zum Río de la Plata und wird zu einem qualitativen öffentlichen Raum für Studenten und Stadtbewohner. Der bestehende *Parque de la Memoria* wird durch qualitative Freiraumgestaltung aufgewertet und mit dem Universitätscampus verbunden.

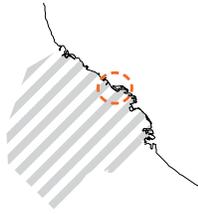


Öffentlicher Grünraum Bestand	
Öffentlicher Grünraum Neu	
Universitätscampus	
neue Bebauung	
Fuß- und Radweg "Paseo de la Ribera"	
Bus	

0 200 m 400 m 1000 m

Abb. 93 Darstellung der Maßnahmen zur Erweiterung und Verbindung öffentlicher Räume um den Universitätscampus





## Dársena F

Aufwertung öffentlicher Räume und  
Umnutzung brachliegender oder  
konzessionierter Areale



### Vorher

Die Uferstraße am Hafenbecken Dársena F ist verwahrlost.  
Es fehlt an attraktiven Nutzungen der umliegenden  
Flächen und einer qualitativen Gestaltung des öffentlichen  
Raumes.

#### 1 Hafenbecken Dársena F



Eröffnung eines Infozentrums mit Diskussionsveranstaltungen zur Neugestaltung der Küste ..... Polo Cultural "EL RÍO" mit Museum zur Geschichte des Río de la Plata

Zugänglich machen eines öffentlichen Küstenstreifens ..... Umgestaltung brachliegender Flächen zu öffentlichen Grünräumen

Bau eines Rad- und Fußweges entlang der Küste "Paseo de la Ribera" ..... Bussystem

Säuberung des Wassers und der Uferbereiche

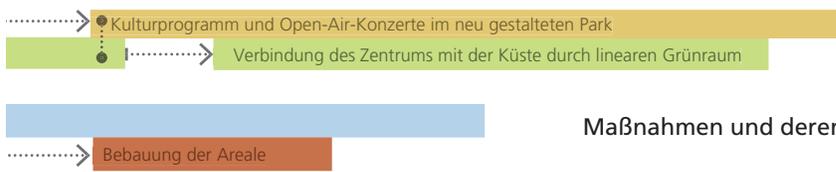
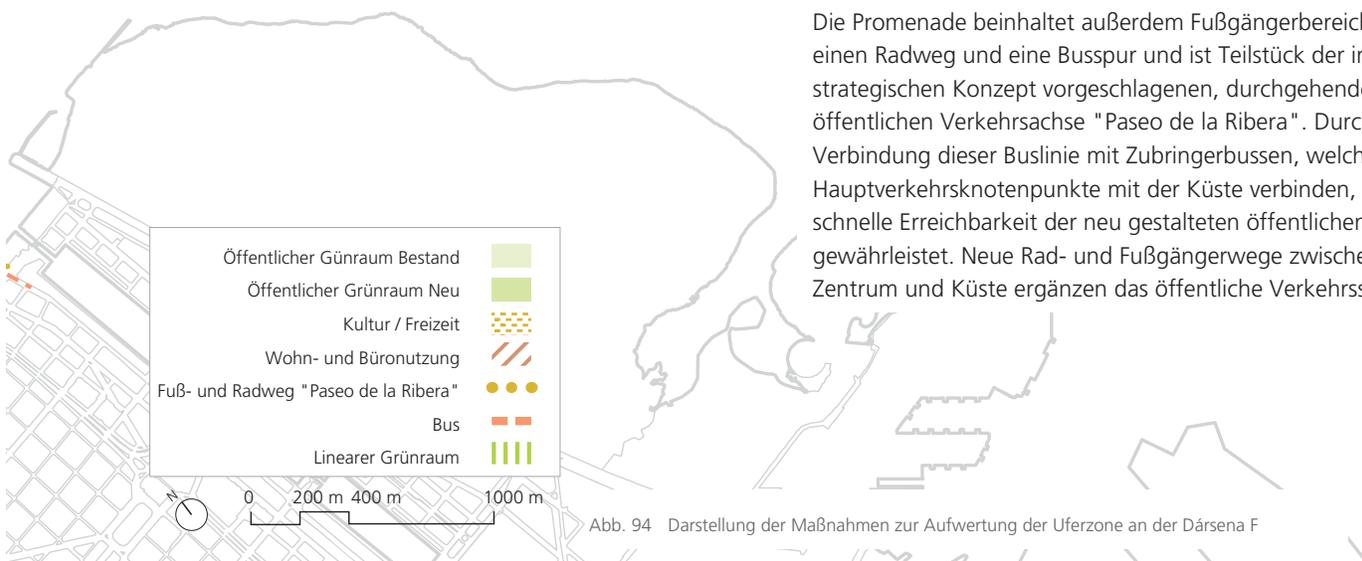
Definieren von Arealen für Wohnbau und Mischnutzungen (Büro und Gastronomie) in Kombination mit öffentlichen Räumen an der Küste

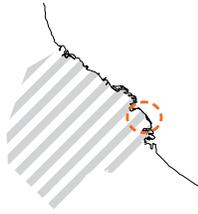
Förderung bestehender Aktivitäten wie z.B. Fischen oder der Betrieb von Imbissständen



## Nachher

Die Straße wird zur Uferpromenade mit Sitz- und Liegemöglichkeiten umgestaltet. In Kombination mit neuen Gastronomiebetrieben und der Urbanisierung angrenzender Areale durch Wohn- und Bürobauten wird das Ufer belebt. Die Promenade beinhaltet außerdem Fußgängerbereich, einen Radweg und eine Busspur und ist Teilstück der im strategischen Konzept vorgeschlagenen, durchgehenden öffentlichen Verkehrsachse "Paseo de la Ribera". Durch die Verbindung dieser Buslinie mit Zubringerbussen, welche die Hauptverkehrsknotenpunkte mit der Küste verbinden, ist die schnelle Erreichbarkeit der neu gestalteten öffentlichen Räume gewährleistet. Neue Rad- und Fußgängerwege zwischen Zentrum und Küste ergänzen das öffentliche Verkehrssystem.





## Centro - Reserva Ecológica

Neugestaltung der Uferbereiche der *Reserva Ecológica* und Verbindung mit dem Stadtzentrum



### Vorher

Die Küste an der *Reserva Ecológica* besteht lediglich aus Bauschutt, der für die Aufschüttung des Areals in den 1970ern verwendet wurde. Durch die starke Verschmutzung des Wassers kann im Río de la Plata nicht gebadet werden. Der Küstenstreifen ist trotz der räumlichen Nähe zum Zentrum nur sehr schwer erreichbar, da Barrieren wie stark befahrene, mehrspurige Straßen ohne Schutzwege überquert werden müssen.



Abb. 95 Darstellung der Maßnahmen zur Neugestaltung der Uferbereiche der *Reserva Ecológica* und Verbindung mit dem Stadtzentrum

- Infopoint am Eingang der *Reserva Ecológica*
- Schaffen attraktiver Grünräume an der Küste
- Schutzwege und Orientierungshilfen
- Säuberung des Wassers und der Uferbereiche

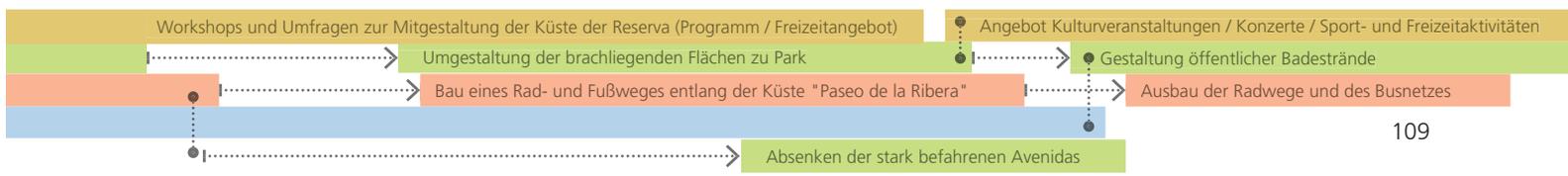


## Nachher

Säuberung des Wassers und der Uferbereiche ermöglichen erneut das Baden im Fluss. Die Qualität der *Reserva Ecológica* als Erholungsraum wird durch attraktive Gestaltung der Uferbereiche mit Sitz- und Liegemöglichkeiten gesteigert.

Die Erreichbarkeit wird verbessert. Die Unterführung der stark befahrenen Straßen zwischen Zentrum und der *Reserva Ecológica* ermöglichen einen barrierefreien Übergang für Fußgänger und Radfahrer.

## Maßnahmen und deren zeitliche Abfolge



## 4.4 Empfehlungen zur Prozessgestaltung und Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Küste

Für die Gestaltung und Integration der Küste von Buenos Aires gab es bereits viele planerische Ansätze und städtebauliche Projekte. Woran liegt es allerdings, dass viele dieser Projekte entweder nicht realisiert wurden oder im Falle einer Umsetzung nicht die gewünschte Akzeptanz in der Bevölkerung erreichten? Welche Strategien wiederum haben sich als erfolgreich erwiesen? Wie muss die Prozessgestaltung zur zukünftigen Umsetzung des strategischen Konzeptes aussehen?

### Defizite in der Planung

Eine große Schwierigkeit in der Umsetzung von längerfristig angelegten Projekten in der Stadtentwicklung von Buenos Aires ist die Kurzlebigkeit der Politik. Projekte, die in der Amtsperiode eines Bürgermeisters begonnen wurden, werden vom Nachfolger häufig nicht fortgeführt.\* Ein gutes Beispiel dafür sind die Projekte an der Küste, die aus dem *Plan Urbano Ambiental* (Vgl. Plan Urbano Ambiental 2000/2008 S. 62) hervorgegangen sind. Geplant wurden mehrere Parkanlagen an der Küste, die durch lineare Grünräume mit der Stadt verbunden werden sollten. Nach der Fertigstellung von zwei Parkanlagen und dem Baubeginn des Dritten, wurden die Projekte im Jahre 2007 auf Eis gelegt. Die Baustelle des dritten Parks liegt seither brach. Grund war der Amtsantritt eines neuen Bürgermeisters, der die Projekte und auch die damit beauftragte Abteilung der Stadtverwaltung, *Área Gestión de la Ribera*, auflöste.

Ein weiteres Hindernis in der Realisierung von Projekten an der Küste ist die Vielzahl der auftretenden Akteure und die dadurch entstehenden Interessenskonflikte. Dabei spielen sowohl Anliegen von privaten Akteuren als auch wirtschaftliche Interessen der Stadt eine Rolle. So ist die Stadtregierung bis heute nicht dazu bereit die räumliche Verlagerung des Containerhafens oder des innerstädtischen Flughafens in die Peripherie und damit in die politische Verwaltungseinheit der Provinz in Betracht zu ziehen. Die Stadt Buenos Aires fürchtet den Verlust von Arbeitsplätzen und wirtschaftlichen Einnahmen. Abgesehen von diesen

\* In Buenos Aires wird der Bürgermeister alle vier Jahre direkt von den Bürgern gewählt.

staatlichen Betrieben an der Küste, finden sich dort eine große Zahl an konzessionierten Flächen, deren Verträge auf sehr lange Zeit abgeschlossen wurden und schwer aufzulösen sind. Die dadurch starke Fragmentierung der Küste machte Interventionen bislang nur punktuell möglich.

In den bisherigen Planungsansätzen wird die Küste nicht als zusammenhängender Raum begriffen, sondern nur gewisse Teilbereiche bearbeitet. In Konsequenz konnten durch die Umsetzung von Projekten wie *Puerto Madero* (Vgl. *Puerto Madero* 1990er S. 59) oder dem *Parque de la Memoria* nur kleine Fragmente der Küste für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden. Die Eingliederung der Interventionsgebiete und damit auch der Küste in die Stadt konnte durch die fehlende Vernetzung und schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung nicht erreicht werden. Die Eingriffe erfolgten auf einer rein gestalterischen Ebene und ließen die funktionale Verknüpfung mit der Stadt außer Acht.

Auffallend bei den analysierten Projekten ist zudem die mangelnde Einbeziehung und Information der Bewohner. Viele kennen die beiden bis 2007 realisierten Parks im Norden der Küste (*Parque de los Niños*, *Parque de la Memoria*) nicht oder waren noch nie dort. Genauso wissen die meisten Studenten am Universitätscampus nicht, dass das brachliegende Gelände zwischen ihrem Studienort und dem Río de la Plata einst ein attraktiver Park werden sollte.

### Erfolgreiche Strategien in der Umsetzung von Projekten an der Küste

Das größte realisierte Projekt an der Küste ist die Urbanisierung des alten Hafens *Puerto Madero*. Schlüssel zum Erfolg war die Gründung der Gesellschaft *Corporación Antiguo Puerto Madero*. Dieser obliegt seither die Verwaltung des Areals, die Stadt hat jedoch ein Mitspracherecht bei den Bebauungsplänen. Das Projekt wurde nicht aus öffentlichen Geldern, sondern allein durch die Einnahmen aus dem Verkauf der Grundstücke an aus- und inländische Investoren finanziert. Damit konnten Kosten für Infrastruktur und

Gestaltung von Parks und öffentlichen Räumen gedeckt werden. In weniger als einem Jahrzehnt entstand so ein völlig neuer Stadtteil. Zu hinterfragen ist lediglich die soziale Fragmentierung des Wohnraumes. Die dort entstandenen Immobilien sind nur für die obere Einkommensschicht leistbar.

Der Einsatz einer eigenen Abteilung in der Stadtregierung zur Verwaltung der Küste, der *Área Gestión de la Ribera*, führte zu zwei realisierten Projekten. Im Rahmen des *Plan Urbano Ambiental*, wurde eine Gruppe von Fachleuten zusammengestellt, welche die Umsetzung von Parkanlagen an der Küste vorantrieb. Bis zur Auflösung der Abteilung im Jahre 2007 konnten durch die Ausschreibung von öffentlichen Wettbewerben der *Parque de los Niños* und der *Parque de la Memoria* realisiert werden.

Die Projekte des *Plan Urbano Ambiental* bezüglich der Küste wurden wiederum maßgeblich von den Ergebnissen aus den partizipativen Workshops des *Foro Buenos Aires y el Río* beeinflusst, die von der nichtstaatlichen Organisation Fundación Ciudad organisiert wurden. Die Informationen, die solche NGOs zusammentragen und ihr partizipativer Charakter, stellen ein großes Potenzial für die zukünftige Erarbeitung von Programmen für die Küste dar.

## Strategisches Konzept: *Ribera porteña*

Im Gegensatz zu bisherigen Planungskonzepten, die durch punktuelle Interventionen gekennzeichnet sind, wird die Küste im strategischen Konzept als zusammenhängender, öffentlicher Raum definiert. Der Schwerpunkt liegt außerdem auf der Vernetzung des Küstenstreifens mit der Stadt. Daher werden sowohl Interventionen auf gestalterischer Ebene, als auch strukturelle Veränderungen wie zum Beispiel der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes vorgeschlagen. Darüber hinaus werden die Bewohner auf mehreren Ebenen in die Gestaltung und Planung des Programmes der Küste miteinbezogen.

### Prozessgestaltung

Da das Konzept auf mehreren Ebenen wie Partizipation,

Umweltschutz, Verkehr, öffentlicher Raum sowie Urbanisierung und funktionale Vernetzung mit der Stadt ansetzt, bedarf es einer durchdachten Projektkoordination. Um die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen und die formulierten Ziele zu erreichen, müsste zunächst die Stadtverwaltung aktiv werden und die Integration der Küste als wesentlichen Arbeitsbereich in der zukünftigen Stadtentwicklung von Buenos Aires definieren. Da die Stadt aber nicht allein Akteur in der Gestaltung der Küste ist, und langfristige Projekte sehr stark durch politische Machtwechsel beeinträchtigt werden können, ist die Gründung einer koordinierenden Organisation sinnvoll. Diese neu zu gründende, gemeinnützige Organisation, hier *Centro Gestión de la Ribera porteña* (Zentrum für die Verwaltung der Küste von Buenos Aires) genannt, sollte politisch weitgehend unabhängig und selbstverwaltet funktionieren und zwischen den beteiligten Akteuren vermitteln. Der Einsatz einer interdisziplinären Arbeitsgruppe aus Fachleuten erwies sich, wie bereits erwähnt, schon bei der Umsetzung des *Plan Urbano Ambiental* als zielführend. Die hier vorgeschlagene Organisation hat zudem den Vorteil politisch unabhängig und daher langfristig agieren zu können.

### Akteure

Die Organisationseinheit *Centro Gestión de la Ribera porteña* ist zuständig für die Koordination und Zusammenarbeit folgender Akteure:

**Stadtverwaltung:** gemeinsam mit der Stadtverwaltung werden Projekte initiiert und Bebauungs- und Flächenwidmungspläne beschlossen. Darüber hinaus werden öffentliche Wettbewerbe für die Landschaftsgestaltung der jeweiligen Küstenabschnitte und die architektonische Gestaltung der neu zu urbanisierenden Gebiete ausgeschrieben.

**Investoren und private Akteure:** zur Finanzierung der Gestaltung öffentlicher Räume kann mit Investoren über die Bebauung von den im Bebauungsplan festgelegten Gebieten verhandelt werden. Darüber hinaus werden Lösungen für die Öffnung konzessionierter Areale mit den privaten

Vertragspartnern erarbeitet.

**Bewohner:** die zukünftigen Nutzer der Küste werden in die Gestaltung durch offene Versammlungen und Workshops miteinbezogen. Ein Konzept zur transparenten Projektgestaltung und Informationsvermittlung wird erarbeitet.

**Universitäten und Studenten:** die Kooperation mit Experten der Universitäten und die Realisierung von studentischen Projekten an der Küste werden vorangetrieben.

**Nichtstaatliche Organisationen:** diese werden in die Planung und Umsetzung von Projekten miteinbezogen. Das Wissen und die Ergebnisse der Forschungsarbeit vieler nichtstaatlicher Organisationen, die sich bereits intensiv mit der Küste von Buenos Aires auseinandergesetzt haben, soll Anwendung finden.

**Kulturinstitutionen:** in Zusammenarbeit mit Kulturinstitutionen soll die Küste mit Veranstaltungen und künstlerischen Interventionen bespielt werden und dadurch zu einer besseren Akzeptanz in der Bevölkerung führen.

**Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel:** da der öffentliche Verkehr in Buenos Aires zwar von der Stadt subventioniert, aber von privaten Firmen betrieben wird, muss zur besseren Erschließung der Küste mit den zuständigen Betreibern der Bus- und U-Bahnlinien verhandelt werden.

**Regierung der Provinz von Buenos Aires und zuständige Institutionen zur Wasseraufbereitung und Säuberung der Zuflüsse des Río de la Plata wie Acumar (Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo) und AySA (Agua y Saneamientos Argentinos):** Die Zusammenarbeit ist für die gemeinsame Säuberung des Río de la Plata und dessen Zuflüsse wichtig.

#### **Arbeitsweise**

Die Organisationseinheit *Centro Gestión de la Ribera porteña* ist nicht nur für die Koordination der Akteure zuständig, sondern auch für die Qualitätskontrolle bei der

Umsetzung der Projekte sowie für die Verfolgung der im strategischen Konzept definierten Ziele zuständig.

Der Prozess zur Umsetzung der definierten Ziele läuft parallel auf zwei Ebenen ab:

#### **A) Kurzfristige Projekte / kleiner Maßstab**

Das *Centro de Gestión de la Ribera* definiert in Zusammenarbeit mit der Stadt kurzfristig umsetzbare Projekte, die eine schnelle und direkte Verbesserung in der Nutzbarkeit der Küste für die Bewohner darstellen, wie beispielsweise die in vorangehend vorgestellten Interventionen an drei Standorten (Vgl. 4.3 Darstellung von Zukunftsszenarien an drei Standorten S. 102). Bei der Bestimmung der zukünftigen Nutzungsform der Interventionsgebiete können sich interessierte Bewohner in Form von Workshops einbringen und danach laufend über den Fortschritt der Projekte informieren. Diese Maßnahme garantiert eine bessere Akzeptanz und Nutzung der neu gestalteten Räume. Dies führt wiederum zum Erfolg der Projekte und ebnet die Bahn für weitere Interventionen. Für die Gestaltung öffentlicher Räume und neu zu urbanisierender Gebiete, werden lokale Architekten und Landschaftsplaner durch die Ausschreibung von Wettbewerben gemeinsam mit der Stadtverwaltung miteinbezogen.

#### **B) Langfristige Projekte / großer Maßstab**

Während kleinere Projekte bereits stückweise realisiert werden, ist das *Centro de Gestión de la Ribera* für die Einbettung der Interventionen in das strategische Gesamtkonzept zuständig und kümmert sich darum, langfristige Projekte zu organisieren und am Laufen zu halten. Dazu zählt zum Beispiel die Säuberung des Río de la Plata und dessen Zuflüsse und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes an der Küste, um die Erreichbarkeit der neu gestalteten Räume zu gewährleisten. Es geht dabei um die Reorganisation von Infrastruktur und gleichzeitig um die Vernetzung der Küste mit der Stadt. Dieser Aspekt ist wesentlich für den Erfolg der einzelnen Projekte.

Das *Centro de Gestión de la Ribera* ist eine transparente

und öffentlich sichtbare Organisation, die Anlaufstelle für Bewohner und andere Akteure darstellt. Sie kommuniziert, informiert und vermittelt. Kommunikation und Partizipation stehen im Vordergrund. Das soll verhindern, dass die Bewohner das Gefühl haben, es werde über ihre Köpfe hinweg entschieden. Dies ist in der argentinischen Politik sonst leider häufig der Fall und hat das Vertrauen der Argentinier in die Politik geschmälert.

## Zukunftsvision

Die beschriebenen Prozesse und Strategien sollen stückweise dazu führen, dass die Küste für Buenos Aires und ihre Bewohner wieder identitätsstiftend wirkt. Der öffentliche Raum an der Küste wird zur Schauseite, Buenos Aires wendet dem Fluss wieder sein Gesicht zu. Der Río de la Plata wird wieder selbstverständlicher Bestandteil des Lebens der Bewohner. Die Küste bietet Raum für unterschiedlichste Aktivitäten und Nutzungen, verfügt in seiner Bandbreite genauso über urbane Charakteristiken, sowie über Kultur- und Freizeitareale und natürliche Erholungsräume.

Die Küste wird zum beliebtesten öffentlichen Raum der Stadt, der für alle schnell und einfach erreichbar ist. Er ist nicht mehr länger ein von der Stadt isoliertes Fragment, sondern ein nicht mehr weg zu denkender Bestandteil von Buenos Aires. Die Bewohner erleben den direkten Mehrwert der neuen Zugänglichkeit des Río de la Plata: Studenten des Universitätscampus sonnen sich zwischen den Vorlesungen am Wasser, Arbeitende genehmigen sich nahe ihres Büros am Hafenbecken der *Dársena F* ein Mittagessen mit Blick auf den Horizont, Familien verbringen ihre Sonntage am Strand der *Reserva Ecológica*, Kinder lernen im Río de la Plata schwimmen, Sportbegeisterte können den Paseo de la Ribera für Jogging- und Fahrradausflüge nutzen und Freunde treffen sich zum Mate\* trinken am Río de la Plata. Die Küste von Buenos Aires ist Ort der Begegnung, des Austausches und der Erholung.

---

\* Tee aus Mateblättern, argentinisches Nationalgetränk



# Anhang

Literatur- und Quellenverzeichnis  
Abbildungsverzeichnis

## Literatur- und Quellenverzeichnis

### Bücher und Buchbeiträge

**Arrese, Alvaro (2002a):** Buenos Aires and the la Plata Riverfront: design concept for restructuring the urban core. Delft : Publikatieburo Bouwkunde

**Arrese, Alvaro (2002b):** Buenos Aires y la Ribera del Plata. In: Borthagaray, Juan Manuel [Hrsg.] (2002): El Río de la Plata en la historia. Buenos Aires : Ediciones Infinito

**Berjman, Sonia (1998):** Plazas y parques de Buenos Aires : la obra de los paisajistas franceses, 1860-1930 : André, Courtois, Thays, Bouvard, Forestier. Buenos Aires : Fondo de Cultura Económica

**Borthagaray, Juan Manuel [Hrsg.] (2002):** El Río de la Plata en la historia. Buenos Aires : Ediciones Infinito

**Fischer, H.E. (1927):** Sittengeschichten des Hafens und der Reise. In: Schidrowitz, Leo [Hrsg.] (1927): Sittengeschichte der Kulturwelt und ihrer Entwicklung. Sittengeschichte des Hafens und der Reise. Wien : Verlag für Kulturforschung. Zitiert nach: Schubert (2007) : 18

**Gutiérrez, Ramón (1992):** Buenos Aires. Evolución histórica. Buenos Aires : Fondo Editorial Escala

**Hofer, Andreas (2010):** Karl Brunner und der europäische Städtebau in Lateinamerika. Wien : Lit-Verl.

**Jaacks, Gisela [Hrsg.] (2003):** Der Traum von der Stadt am Meer: Hafenstädte aus aller Welt. Hamburg : Stiftung Museum für Hamburgische Geschichte

**Lattes, Alfredo [Hrsg.] (2010):** Dinámica de una ciudad. Buenos Aires, 1810 -2010. Buenos Aires : Dirección General de Estadística y Censos, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Le Corbusier (1947):** Plan Director para Buenos Aires. Buenos Aires : Kraft

**Le Corbusier (1991):** Precisions on the present state of architecture and city planning : with an American prologue, a Brazilian corollary followed by the temperature of Paris and the atmosphere of Moscow. Cambridge, Mass.: MIT Press; Übersetzung und Neuauflage der Originalausgabe, erschienen 1930 unter: Precisions sur une etat present de l'architecture et l'urbanisme

**Liernur, Jorge Francisco [Hrsg.] (2007):** Puerto Madero Waterfront. München : Prestel

**Pando, Horacio (2002):** El Río de la Plata en la historia. In: Borthagaray, Juan Manuel [Hrsg.] (2002): El Río de la Plata en la historia. Buenos Aires : Ediciones Infinito

**Plunz, Richard (1993):** Water and Development in Manhattan, in: Bruttomesso [Hrsg.]: Waterfronts Venedig. Zitiert nach: Schubert (2007) : 335

**Saer, Juan José (2012):** El río sin orillas. Buenos Aires : Seix Barral

**Schubert, Dirk (2007):** Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene Hafen- und Uferzonen in Boston, New York, Baltimore and Seattle: „Learning from North America and see you in Disneyland?“ (S. 319-339) In: Schubert, Dirk [Hrsg.] (2007): Hafen- und Uferzonen im Wandel : Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin : Leue

**Schubert, Dirk [Hrsg.] (2007):** Hafen- und Uferzonen im Wandel : Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin : Leue

**Silvestri, Graciela (2002):** Las dos orillas. Obras, proyectos y representaciones en el Río de la Plata. In: Borthagaray, Juan Manuel [Hrsg.] (2002): El Río de la Plata en la historia. Buenos Aires : Ediciones Infinito

**Taullard, Alfredo (1940):** Los planos más antiguos de Buenos Aires: 1580-1880. Buenos Aires : Jacobo Peuser

**Varas, Alberto (2000):** Buenos Aires natural + artificial. Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje. Buenos Aires : Harvard University/Universidad de Palermo

**Williams, Amancio (1947):** Aeropuerto de Buenos Aires. Trabajo para fijar el criterio y mostrar soluciones posibles. In: Le Corbusier (1947): Plan Director para Buenos Aires. Buenos Aires : Kraft

## Zeitungsartikel und Magazine

**Blanco, Jorge:** Autopistas y patrón de movilidad. Los autos locos. In: Encrucijadas 42. Buenos Aires : FADU - UBA (Erscheinungsdatum unbekannt). <http://www.uba.ar/encrucijadas/42/sumario/enc42-autoslocos.php> (16.10.2014)

**Bruttomesso, Rinio [Hrsg.] (1999):** The Maturity of the Waterfront: What outcomes and prospects, after thirty years of projects and work? Aquapolis Nr 3-4. Venedig : Marsilio Editori

**Eleisegui, Patricio (2011):** En exclusiva, los detalles de la "Dubai" que IRSA planea levantar en Buenos Aires. In: iProfessional am 16.9.2011. [http://www.iprofesional.com/notas/122333-En-exclusiva-los-detalles-de-la-Dubai-que-IRSA-planea-levantar-en-Buenos-Aires?page\\_y=0](http://www.iprofesional.com/notas/122333-En-exclusiva-los-detalles-de-la-Dubai-que-IRSA-planea-levantar-en-Buenos-Aires?page_y=0) (21.7.2014)

**Howarth, Dan (2014)** BIG awarded \$335 million to improve Lower Manhattan storm defences. In: Dezeen magazine am 3.6.2014. <http://www.dezeen.com/2014/06/03/big-lower-manchattan-storm-defences-rebuild-by-design/> (26.8.2014)

**Lebrero, Carlos (2000):** Buenos Aires. En busca de una política ambiental. In: Encrucijadas 50. Buenos Aires : FADU - UBA

**Oehrlein, Josef (1999):** Flug Lapa 3142 dauerte nur wenige Sekunden Flugzeug in Buenos Aires stürzt aus geringer Höhe ab und rast über die Startbahn hinaus: Tote und Verletzte. In: F.A.Z. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 2.9.1999. <http://www.seiten.faz-archiv.de/FAZ/19990902/fr119990902148946.html> (2.2.2014)

**Quirk, Vanessa (2014):** The BIG U: BIG's New York City Vision for "Rebuild by Design". In: Archdaily am 4.4.2014. <http://www.archdaily.com/?p=493406> (26.8.2014)

## Berichte

**Comunidad de Madrid - Municipalidad de Buenos Aires (1988):** 20 Ideas para Buenos Aires. Madrid : Comunidad de Madrid

**Consejo del Plan Urbano Ambiental (2000):** Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires: Gobierno de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano

**Consejo del Plan Urbano Ambiental (2001):** Programa Buenos Aires y el Río. Buenos Aires: Gobierno de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano

**Fundación Ciudad (2001):** Foro Ciudad y Río. Uso sostenible de la Ribera Metropolitana. In: Borthagaray, Juan Manuel [Hrsg.] (2002): El Río de la Plata en la historia. Buenos Aires : Ediciones Infinito

**Subsecretaria de Planeamiento [Hrsg.] (2009):** Modelo Territorial de Buenos Aires 2010-2060. Buenos Aires : Subsecretaría de Planeamiento / Ministerio de Desarrollo Urbano / Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Subsecretaria de Urbanismo y Vivienda / Dirección Provincia de Ordenamiento Urbano y Territorial [Hrsg.] (2007):** Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires

## Statistiken und Umfragen

**INDEC Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010):** Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. República Argentina

**Intendencia Municipal de Montevideo (2009):** Encuesta: Percepciones sobre el uso o apropiación de la Rambla.

**United Nations - Department of Economic and Social Affairs(2009):** World Urbanization Prospects: The 2009 Revision.

## Online-Ressourcen

**Corti, Marcelo (2007):** 20 Ideas, 20 años. La prehistoria de una Buenos Aires fragmentada. [http://cafedelasciudades.com.ar/arquitecturayplanes\\_58.htm?](http://cafedelasciudades.com.ar/arquitecturayplanes_58.htm?) (26.7.2014)

**o.V. (2010):** Reserva Ecológica Costanera Sur. [http://morfologialombardi.files.wordpress.com/2012/03/reserva-ecologica-costanera-sur\\_2010.pdf](http://morfologialombardi.files.wordpress.com/2012/03/reserva-ecologica-costanera-sur_2010.pdf) (26.7.2014)

**o.V. (2011):** Barcelona: New life at the old port. <http://urbanwaterfront.blogspot.co.at/2011/01/barcelona-new-life-at-old-port.html> (08.06.2014)

## Vorträge

**Conti, Diego (2014):** Montevideo. am 7.1.2014. Buenos Aires : Tertulia Urbana

**Lupano, Maria Marta (2010):** Vorlesung: Historia Urbana de Buenos Aires. Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

**Martines, Ezequiel Flavio (2013):** Celebrar el Río! am 19.11.2013. Buenos Aires : CPAU

## Archive und Bibliotheken

**Archivo General de la Nación: Departamento de Documentos Fotográficos:** Av. Leandro N. Alem 246, Ciudad de Buenos Aires, Argentina

**Biblioteca Nacional:** Agüero 2502, Ciudad de Buenos Aires, Argentina

**Biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos:** Montevideo 938, Ciudad de Buenos Aires, Argentina

**Dirección de Catastro de la Ciudad Buenos Aires:** Carlos Pellegrini 211, Ciudad de Buenos Aires, Argentina

**Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico:** Bolívar 466, Ciudad de Buenos Aires, Argentina

## Abbildungsverzeichnis

**Abb. 1 Internationale Schifffahrtsverbindungen**

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Shipping\\_routes.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Shipping_routes.png) (17.9.2014)

**Abb. 2 Am Hafen ankommende Immigranten, Buenos Aires 1908**

[https://fbcdn-sphotos-a-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpa1/v/t1.0-9/s720x720/10301359\\_821537674538117\\_4682099956461231742\\_n.jpg?oh=845607ef241a42f127d7d68b-6f3d0103&oe=545BDC41&\\_\\_gda\\_\\_=1416427431\\_d00ae-05659f1202a495ca3b523821fd6](https://fbcdn-sphotos-a-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpa1/v/t1.0-9/s720x720/10301359_821537674538117_4682099956461231742_n.jpg?oh=845607ef241a42f127d7d68b-6f3d0103&oe=545BDC41&__gda__=1416427431_d00ae-05659f1202a495ca3b523821fd6) (4.9.2014)

**Abb. 3 Río de Janeiro: Identitätsstiftender Stadtstrand Copacabana**

<http://cdn1.rio.com/wp-content/uploads/Copacabana-Beach.jpg> (13.9.2014)

**Abb. 4 Oslo: Oper am Wasser als Landmark**

<http://www.musapietrasanta.it/upload/Image/> (13.9.2014)

**Abb. 5 Balneario Público, Costanera Sur 1925**

Archivo General de la Nacion

**Abb. 6 Puerto Madero**

C.P. 2014

**Abb. 7 Eines vieler Badeverbotsschilder entlang der Küste von Buenos Aires**

C.P. 2013

**Abb. 8 Barcelona: Moll de la Fusta 1975 (oben) und 1992 (unten)**

Jaacks (2003) : 236

**Abb. 9 Montevideo: Rambla und Strand**

[http://cdn2.getyourguide.com/img/tour\\_img-40619-48.jpg](http://cdn2.getyourguide.com/img/tour_img-40619-48.jpg) (13.10.2014)

**Abb. 10 Skizze Amerikas: Buenos Aires und New York, Le Corbusier 1929**

In: Arrese (2002a) : 73 (Original: Le Corbusier (1991))

**Abb. 11 New York: Areal der Battery Park City: Grundstück vor dem Bau**

[http://images.nymag.com/realestate/realestatecolumn/battery060918\\_560.jpg](http://images.nymag.com/realestate/realestatecolumn/battery060918_560.jpg) (17.9.2014)

**Abb. 12 New York: Battery Park City**

[http://2.bp.blogspot.com/-VeZss-TyPVw/Tcp\\_Ce8bEol/AAAAAAAAAJ0/f2\\_jsmUyHlw/s1600/battery\\_park\\_city.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-VeZss-TyPVw/Tcp_Ce8bEol/AAAAAAAAAJ0/f2_jsmUyHlw/s1600/battery_park_city.jpg) (17.9.2014)

**Abb. 13 "The BIG U" Gewinnerprojekt des *Rebuild by Design* Wettbewerbs, BIG**

<http://fattedgoose.com/wp-content/uploads/2014/06/BIG-U-The-Harbor-Berm.jpg> (28.8.2014)

**Abb. 14 Blick von Buenos Aires über den Río de la Plata C.P.**

**Abb. 16 Río de la Plata: Urbanisierung**

C.P.

Darstellung des Salzgrades nach <http://biblioweb.tic.unam.mx/cienciasdelmar/instituto/1988-2/articulo313.html> (2.9.2014)

**Abb. 15 Lage von Argentinien in Südamerika**

C.P.

**Abb. 17 Blick vom Río de la Plata auf die Küste von Buenos Aires**

C.P.

**Abb. 18 Agglomeration Buenos Aires: *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* mit dem Großraum *Gran Buenos Aires***

C.P.

**Abb. 19 Balneario Público, Costanera Sur 1925**

Archivo General de la Nacion

**Abb. 20 Zeichnung von Buenos Aires etwa 1660**

*Aldus Verhont Hem de Stadt Bvnos Ayrros. Geleegen in Rio de la Plata* veröffentlichte in Monumenta Cartográfica von Franz

C. von Wieder 1926, basierend auf dem Atlas von Juan Vingboons, 1660. In: Liernur, J.F.H., *Puerto Madero Waterfront*. CASE: *Puerto Madero Waterfront*, 2007

**Abb. 21 Barrancas im 17. Jahrhundert**

Archivo General de la Nación

**Abb. 22 Stadtplan Buenos Aires 1608 von Manuel Ozores**

Taullard (1940)

**Abb. 23 Frauen beim Wäsche waschen am Ufer des Río de la Plata, 1880**

Archivo General de la Nación

**Abb. 24 Uferpromenade, Ölgemälde von Rodolfo Carlsen, 1848**

[http://www.buenosaires.gob.ar/areas/cultura/arteargentino/00sigloxix/03gr\\_p2\\_07a.php](http://www.buenosaires.gob.ar/areas/cultura/arteargentino/00sigloxix/03gr_p2_07a.php) (17.9.2014)

**Abb. 25 Paseo de Julio im Stadtplan 1850 von Sourdeaux, vor dem Abriss der Festung**

Taullard (1940)

**Abb. 26 Stadtplan von Buenos Aires 1866 von Aymez**

Taullard (1940)

**Abb. 27 Paseo de Julio. Neues Zollamt mit Mole und Passagiersteg im Hintergrund**

Archivo General de la Nación

**Abb. 28 Wachstum von Buenos Aires und der Metropolregion 1870-2010**

C.P., Darstellung nach: [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=27&Itemid=90&lang=en](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=27&Itemid=90&lang=en) (16.01.2014)

**Abb. 29 Bevölkerungswachstum Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ohne Metropolregion) 1870-2010**

C.P., Darstellung nach Lattes (2010) : 129,156

**Abb. 30 Entwürfe für den Hafen von Huergo und Madero**

Longo R. E. (1987): Historia del puerto de Buenos Aires. In: Arrese (2002a) : 65

**Abb. 31 Schematische Darstellung der Aufschüttungen entlang der Küste sowie in Küstennähe verlaufende Eisenbahnlinsen sowie Autobahnen und Avenidas (Schnellstraßen)**

C.P., Darstellung nach: Atlas Ambiental de Buenos Aires [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=280&Itemid=129&lang=es](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=280&Itemid=129&lang=es) (15.01.2014)

**Abb. 32 Straßendurchbrüche in Buenos Aires zu Beginn des 20. Jahrhunderts**

<http://www.revistavivienda.com.ar/wp-content/uploads/01.jpg> (15.01.2014)

**Abb. 33 Bosques de Palermo 1916**

<http://fotos.miarroba.es/fotos/d/b/dbe79310.jpg> (13.9.2014)

**Abb. 34 Costanera Sur 1925**

Archivo General de la Nación

**Abb. 35 Proyecto Orgánico 1925**

<http://www.biblioteca.fapyd.unr.edu.ar/leaves/archivo/urbanismo/imagenes-index/bs.as/noel-1925/plano1.jpg> (17.01.2014)

**Abb. 36 Costanera Norte. Entwurf Forestier 1925**

In: Liernur (2007) : 18

**Abb. 37 Costanera Norte. Entwurf Forestier 1925**

In: Liernur (2007) : 29

**Abb. 38 Costanera Norte vor Bau des Flughafens**

Archivo General de la Nación

**Abb. 39 Plan de Autopistas 1976**

<http://planesbuenosaires.blogspot.com.ar/> (15.01.2014)

**Abb. 40** Eines vieler Badeverbotschilder entlang der Küste von Buenos Aires  
C.P. 2013

**Abb. 41** Aufbau der städtebaulichen Analyse  
C.P.

**Abb. 42** Darstellung wesentlicher Charakteristiken der Küste von Buenos Aires  
C.P.

**Abb. 43** Balneario Público (öffentlicher Badestrand), 1. Hälfte des 20.Jhdts.  
Archivo General de la Nación Dpto. Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina.

**Abb. 45** Rollschuhlaufen an der Costanera Sur 1931  
Archivo General de la Nación Dpto. Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina.

**Abb. 44** Tanzveranstaltung an der Küste des Río de la Plata  
Archivo General de la Nación Dpto. Doc. Fotográficos. Buenos Aires. Argentina.

**Abb. 46** Geschichtliche Analyse der Küste  
C.P.

**Abb. 47** Skizze von Le Corbusier zur neuen Skyline von Buenos Aires  
Le Corbusier (1947) : 41

**Abb. 48** Entwurfszeichnung für die Parkanlage an der Küste von Jean-Claude Nicolas Forestier  
In: Liernur (2007) : 18

**Abb. 49** Analyse der räumlichen Verteilung der wichtigsten Planungskonzepte zur Küste im 20. und 21. Jhd.  
C.P.

**Abb. 50** Le Corbusiers Vorschlag für ein neues Finanzzentrum auf einer künstlichen Insel  
Le Corbusier (1947) : 52

**Abb. 51** Plan Regulador 1958-65  
[https://lh4.googleusercontent.com/-k2sGuYJBs5c/TY-kMqWCNeZl/AAAAAAAAACo/\\_YMeJw\\_JmX4/s640/planes%2520SXX-Plan%2520Regulador%2520de%-2520Buenos%2520Aires%2520OPRBA\\_1962.jpg](https://lh4.googleusercontent.com/-k2sGuYJBs5c/TY-kMqWCNeZl/AAAAAAAAACo/_YMeJw_JmX4/s640/planes%2520SXX-Plan%2520Regulador%2520de%-2520Buenos%2520Aires%2520OPRBA_1962.jpg)  
(17.01.2014)

**Abb. 52** 20 Ideas para Buenos Aires. Übersicht Wettbewerbsgebiete  
<http://htmlimg1.scribdassets.com/2ch57ixs3k1manvc/images/3-44632134f5.jpg> (4.9.2014)

**Abb. 53** Puerto Madero: Promenade an den umgestalteten Hafenbecken  
C.P. 2014

**Abb. 54** Puerto Madero: Masterplan  
<https://picasaweb.google.com/118169591954530218258/ConcursoUrbanizacionDePuertoMadero#5587016073226506738> (17.01.2014)

**Abb. 55** Puerto Madero: Puente de la Mujer - Entwurf der Brücke von Santiago Calatrava  
C.P. 2014

**Abb. 56** Programa Buenos Aires y el Río  
Consejo del Plan Urbano Ambiental (2001) : 33

**Abb. 57** Zeichnung von Liniers (argentinischer Comic-Autor aus Buenos Aires)  
[https://fbcdn-sphotos-h-a.akamaihd.net/hphotos-ak-prn2/t1.0-9/s640x640/1964906\\_10152264791612417\\_131296098\\_n.jpg?oh=685d631a0487d0d544d9dc462b127a3a&oe=53E22156&\\_\\_gda\\_\\_=1405141420\\_dabfbdeb41cce49eed-2c98a2a6d48068](https://fbcdn-sphotos-h-a.akamaihd.net/hphotos-ak-prn2/t1.0-9/s640x640/1964906_10152264791612417_131296098_n.jpg?oh=685d631a0487d0d544d9dc462b127a3a&oe=53E22156&__gda__=1405141420_dabfbdeb41cce49eed-2c98a2a6d48068) (21.4.2014)

**Abb. 58** Analyse der Wahrnehmung der Küste durch die

**Bevölkerung**

C.P.

**Abb. 59** Flache Topografie von Buenos Aires

C.P. 2014

**Abb. 60** Querschnitt durch Buenos Aires, das Hinterland und den Río de la Plata

Darstellung C.P. nach Williams (1947) : 64f

**Abb. 61** Analyse der Topografie und Aufschüttungen an der Küste

C.P.

**Abb. 62** Analyse der Stadtstruktur an der Küste

C.P.

**Abb. 63** Analyse der Flächennutzungen an der Küste

C.P.

**Abb. 65** Imbissstände "Carritos" an der Costanra Norte

C.P. 2014

**Abb. 64** Fischer an der Costanera Norte

C.P. 2014

**Abb. 66** Analyse über die Nutzung öffentlicher Räume an der Küste

C.P.

**Abb. 68** Paseo Colón: stark befahrene Straße zwischen dem Zentrum und der Reserva Ecológica

C.P. 2013

**Abb. 67** Autobahn Av. Cantilo. Abfahrt Ciudad Universitaria

C.P. 2013

**Abb. 69** Analyse des Individual-, Flug- und Schiffverkehrs

C.P.

**Abb. 70** "Colectivos": Busse in Buenos Aires

[http://marc-arigno.monipag.com/files/COLECTIVOS-CO-NURBANO-PROMEDIO-INTERIOR-DESEMBOLSO\\_CLAIMA20111009\\_0090\\_4.jpg](http://marc-arigno.monipag.com/files/COLECTIVOS-CO-NURBANO-PROMEDIO-INTERIOR-DESEMBOLSO_CLAIMA20111009_0090_4.jpg) (19.9.2014)

**Abb. 71** Analyse des öffentlichen Verkehrsnetzes

C.P.

**Abb. 72** Analyse der Barrieren in der Zugänglichkeit der Küste

C.P.

**Abb. 73** Schematische Darstellung der ursprünglichen Beziehung der Stadt zur Küste

**Abb. 75** Mit Bauschutt aufgeschüttetes Areal der Reserva Ecológica

C.P. 2013

**Abb. 74** Zeichnung von Liniers (argentinischer Comic-Autor aus Buenos Aires)

[https://fbcdn-sphotos-h-a.akamaihd.net/hphotos-ak-prn2/v/t1.0-9/s640x640/1964906\\_10152264791612417\\_131296098\\_n.jpg?oh=685d631a0487d0d544d9dc462b127a3a&oe=53E22156&\\_\\_gda\\_\\_=1405141420\\_dabfbdeb41cce49eed-2c98a2a6d48068](https://fbcdn-sphotos-h-a.akamaihd.net/hphotos-ak-prn2/v/t1.0-9/s640x640/1964906_10152264791612417_131296098_n.jpg?oh=685d631a0487d0d544d9dc462b127a3a&oe=53E22156&__gda__=1405141420_dabfbdeb41cce49eed-2c98a2a6d48068) (21.4.2014)

**Abb. 76** Schematische Darstellung der Aufschüttungen und Verschmutzung

C.P.

**Abb. 77** Lange Wege entlang von Zäunen an der Absperrung des innerstädtischen Flughafens

<https://www.flickr.com/photos/gatopedro/3043069614> (3.9.2014)C.P.

**Abb. 78** Schematische Darstellung der weitläufigen Stadtstruktur an der Küste

C.P.

**Abb. 79** Schematische Darstellung der privaten Areale und Infrastruktureinrichtungen

C.P.

Abb. 80 Nur für Mitglieder zugänglicher Golfplatz an der *Costanera Norte*  
C.P. 2013

Abb. 82 Barriere auf dem Fußweg vom Zentrum zur Küste an der *Reserva Ecológica*: die stark befahrene Straße *Paseo Colón*  
C.P. 2013

Abb. 81 Schematische Darstellung der Isolierung öffentlicher Grünräume  
C.P.

Abb. 83 Blick auf den Universitätscampus von der angrenzenden Parkanlage *Parque de la Memoria*.  
C.P. 2014

Abb. 84 Blick auf die brachliegende und abgesperrte Fläche zwischen dem Río de la Plata und dem Universitätscampus, auf der ursprünglich ein zur Universität gehörender Park entstehen sollte  
C.P. 2014

Abb. 85 Konzeptdarstellung: Ziele in den Bereichen öffentlicher Raum, Verkehr, Partizipation, Umweltschutz und Bebauungsstruktur  
C.P.

Abb. 86 Darstellung der identitätsstiftenden Maßnahmen  
C.P.

Abb. 87 Darstellung der Maßnahmen zur Säuberung des Wassers und der Uferbereiche sowie zur Beibehaltung der Küstenlinie  
C.P.

Abb. 88 Darstellung der Maßnahmen zur teilweisen Urbanisierung der Küste und deren Integration in die Stadtstruktur  
C.P.

Abb. 89 Darstellung der Maßnahmen zur Verbindung und Erweiterung bestehender Grünräume und Schaffung eines durchgehenden öffentlichen Raumes entlang der Küste  
C.P.

Abb. 90 Darstellung Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Küste  
C.P.

Abb. 91 Übersicht der Standorte  
C.P.

Abb. 92 Konzeptdarstellung  
C.P.

Abb. 93 Darstellung der Maßnahmen zur Erweiterung und Verbindung öffentlicher Räume um den Universitätscampus  
C.P.

Abb. 94 Darstellung der Maßnahmen zur Aufwertung der Uferzone an der Dársena F  
C.P.

Abb. 95 Darstellung der Maßnahmen zur Neugestaltung der Uferbereiche der *Reserva Ecológica* und Verbindung mit dem Stadtzentrum  
C.P.

### Abbildungen ohne Nummerierung

**Abb. S.49: Geschichtliche Betrachtung der Küste**  
Archivo General de la Nación

**Abb. S.49: Planungskonzepte 20./21. Jhdt.**  
Le Corbusier (1947) : 41

**Abb. S.49: Öffentlicher Verkehr**  
[http://marc-arigno.monipag.com/files/COLECTIVOS-CO-NURBANO-PROMEDIO-INTERIOR-DESEMBOLSO\\_CLAIMA20111009\\_0090\\_4.jpg](http://marc-arigno.monipag.com/files/COLECTIVOS-CO-NURBANO-PROMEDIO-INTERIOR-DESEMBOLSO_CLAIMA20111009_0090_4.jpg) (19.9.2014)

**Abb. S.50: Marina**  
marina: <http://static.panoramio.com/photos/original/75605571.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.50: Riverplat Stadion**  
<http://static.panoramio.com/photos/original/3105364.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.50: Obelisk**  
<http://www.motoadventures.org/sitebuildercontent/sitebuilderpictures/ArgentinaBsAsObelisco.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.50: brach liegendes Areal (Ex Ciudad Deportiva)**  
<http://static.panoramio.com/photos/large/74383572.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.50: Bosques de Palermo**  
<http://blog.santossaul.com/wp-content/uploads/2009/11/SSD9993-Bosques-de-Palermo-El-rosedal1.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.53: Fotos**  
Archivo General de la Nación

**Abb. S.53: Pläne**  
1. von rechts: Biblioteca Nacional / 2. von rechts: Taullard (1940) / 3. von rechts: Taullard (1940) / 4. von rechts: Biblioteca Nacional

**Abb. S.53: Luftbild**  
<http://mapa.buenosaires.gov.ar/> (19.9.2014)

**Abb. S.67: Foto Riachuelo**  
<http://www.revistamibarrío.com.ar/wp-content/uploads/2013/07/riachuelo.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.68: (4) San Telmo**  
[http://www.bestourism.com/img/items/big/1084/San-Telmo\\_View-of-San-Telmo-area\\_3987.jpg](http://www.bestourism.com/img/items/big/1084/San-Telmo_View-of-San-Telmo-area_3987.jpg) (19.9.2014)

**Abb. S.71: brachliegendes Gelände der Ex-Ciudad Deportiva**  
<http://static.panoramio.com/photos/large/74383572.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.78: (7) brachliegendes Gelände der Ex-Ciudad Deportiva**  
<http://static.panoramio.com/photos/large/74383572.jpg> (19.9.2014)

**Abb. S.81: Reserva Ecológica 2013**  
Silvia Cristina Marcomini, IGEBA, Departamento de Geología / FCEN, Universidad de Buenos Aires

**Abb. S.107: Foto Dársena F**  
[http://photos.wikimapia.org/p/00/01/90/89/25\\_big.jpg](http://photos.wikimapia.org/p/00/01/90/89/25_big.jpg) (19.9.2014)