

NEWS- LETTER N°6

Oktober / November
2014



hubs as engines of cities' development
cities as engines of regions' development

EUROPEAN
PROGRAMME
FOR
SUSTAINABLE
URBAN
DEVELOPMENT



Łódź, 9. and 10. Oktober 2014
ENTER.HUB Transnationaler Workshop

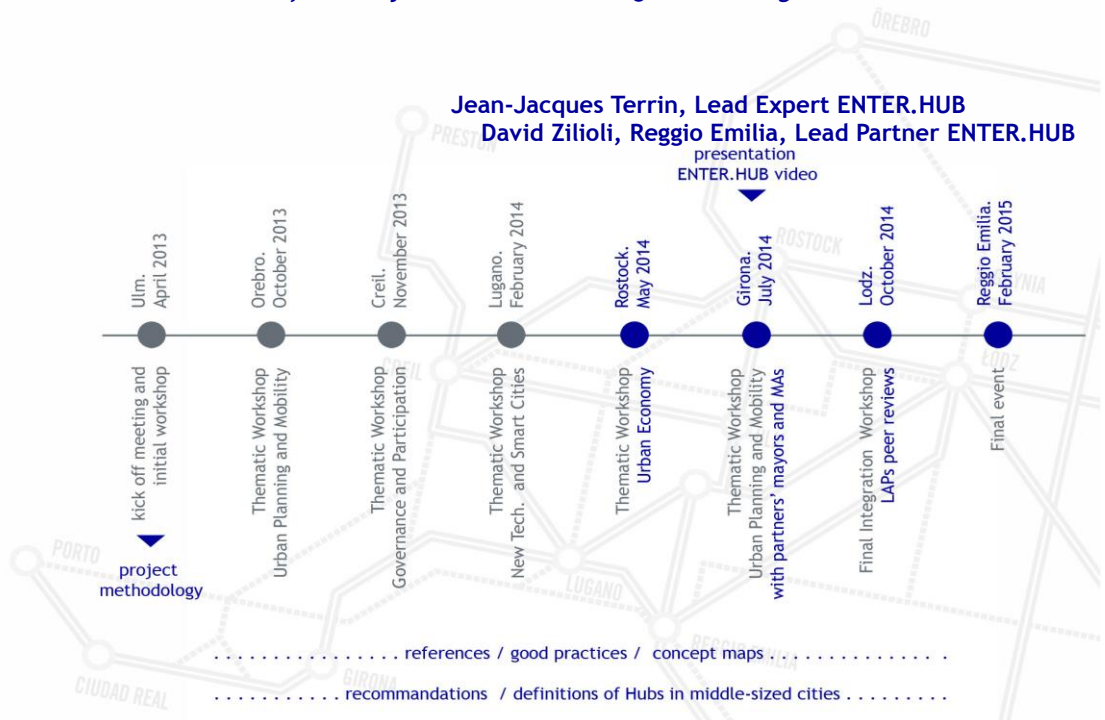
URBACT II ist ein europäisches Austausch- und Lernprogramm, das die nachhaltige Stadtentwicklung fördert. Das Programm wird zum Teil durch den Europäischen Fond für regionale Entwicklung im Rahmen der europäischen Kohäsionspolitik finanziert. Es ermöglicht Städten zusammen zu arbeiten und Lösungen für städtische Herausforderungen zu entwickeln. Diese haben die Schlüsselrolle hinsichtlich der steigenden Komplexität gesellschaftlicher Veränderungen. URBACT unterstützt die Städte bei der Entwicklung pragmatischer und nachhaltiger Lösungen, die neu und nachhaltig sind, die ökonomische, soziale und ökologischen Dimensionen integriert. Es ermöglicht den Austausch von guten Beispielen und Erfahrungen zwischen den Städten.

Innerhalb dieses Rahmens fördert **ENTER.HUB** die Rolle der Bahnknotenpunkte/ multimodalen Schnittstellen in mittelgroßen Städten, die als Antrieb für integrierte Stadtentwicklung und ökonomische, soziale und kulturelle Regeneration dienen. Das Netzwerk der lokalen Akteure definiert die territorialen/funktionalen Systeme rund um diese Knotenpunkte neu, indem es diese Verkehrsströme nutzt und die Anschlüsse auf lokaler/ regionaler /EU-Ebene stärkt. Dies wird den Städten und Regionen im Angesicht der Wirtschaftskrise zu mehr Wettbewerbsfähigkeit verhelfen und ihre Anziehungskraft im Hinblick auf Einwohner und Unternehmen stärken.



Vorwort

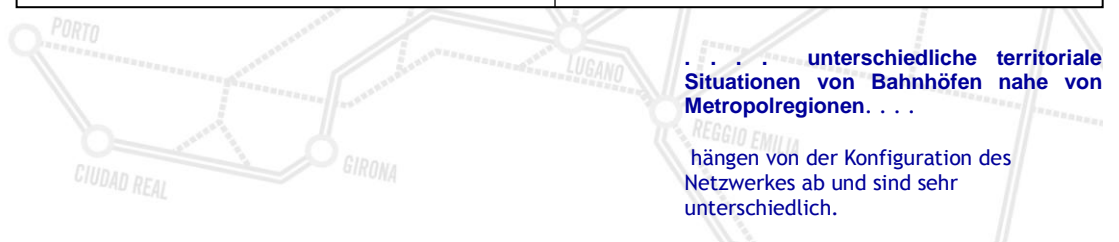
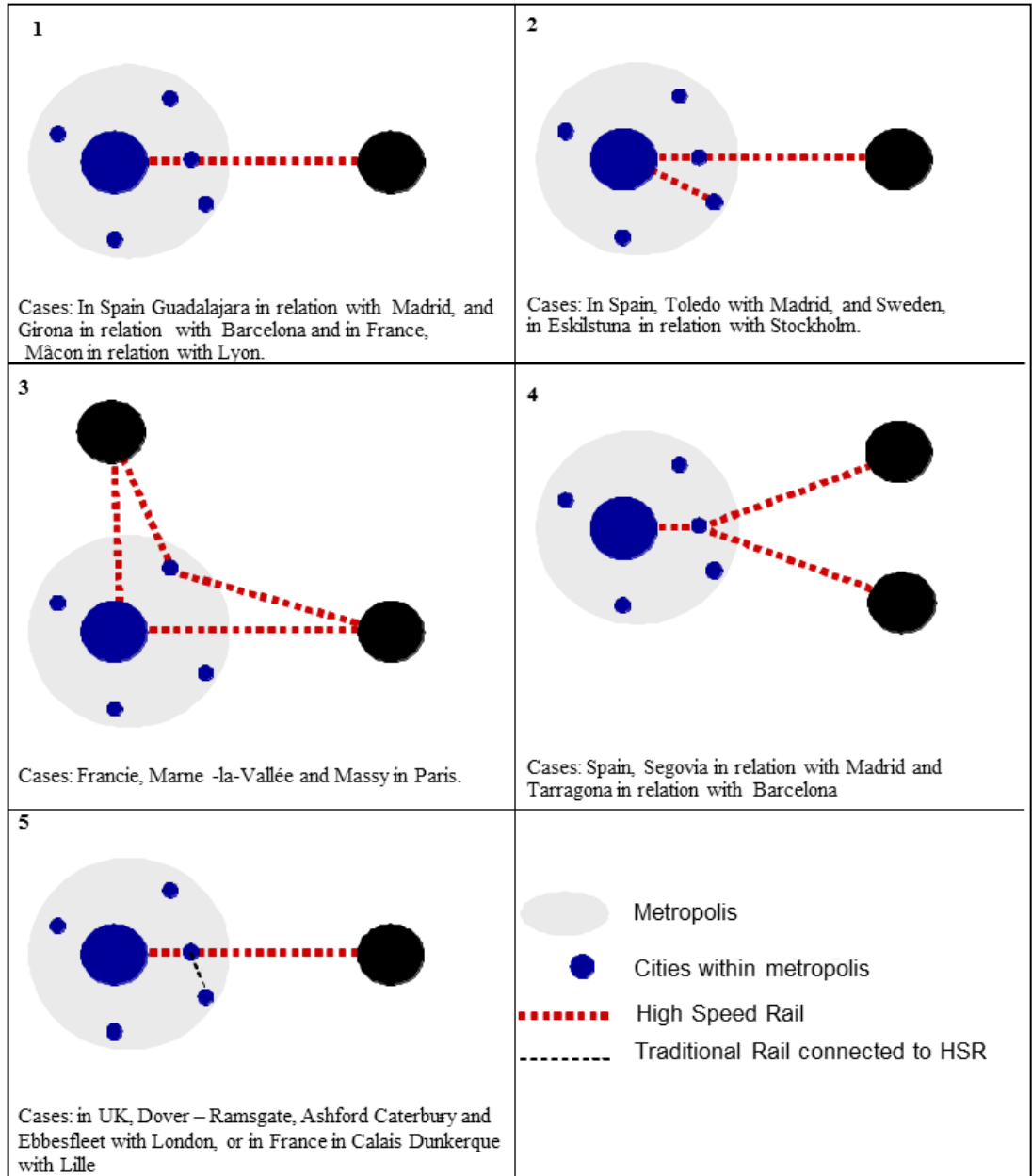
Dieser Newsletter wurde kurz nach dem transnationalen Workshop erstellt, der in Łódź, Polen, in der Zeit vom 9. bis zum 11. Oktober 2014 stattfand. Dieser Workshop war hauptsächlich einem Austausch unter den Kollegen gewidmet, der sich auf die Entwicklung des Lokalen Aktionsplans bezog (LAP). Diese Beteiligung wurde allen Partnern eröffnet, noch mehr als bei den anderen Treffen für die Mitglieder der "Lokalen Aktionsgruppen", um ihnen die Möglichkeit zu eröffnen, ihre Kollegen zu treffen und sich mit ihnen über die Implementierung des "Lokalen Aktionsplans" auszutauschen. Die anderen Themen bezogen sich auf die Situation von Łódź, dem Gastgeber des Treffens. Die Partner konnten sich mit einigen städtebaulichen Aspekten des Projektes "Neues Zentrums" in Łódź vertraut machen, mit dem gemeinsamen Ansatz der Stadt Łódź und der polnischen Eisenbahngesellschaft. Diese koordinierten ihre Konzepte für die Areale des multimodalen Knotens und des Bahnhof Łódź Fabryczna. Das Treffen gab der Partnerschaft die Möglichkeit, tiefer in die Endergebnisse einzudringen, besonders in die Endpublikationen und in die Organisation der Schlussveranstaltung, die gerade entsteht. Dieser Newsletter konzentriert sich, wie die vorangegangenen, auf die 10 Empfehlungen des Thematischen Experten José Maria Coronado, die während des Sommerworkshops in Girona entstanden waren und die sich mit Mobilität befasst hatten. Es folgen Präsentationen aus Ciudad Real, Girona, und Örebro Region über ihre laufenden Projekte. Schließlich freuen wir uns mitzuteilen, dass das ENTER.HUB Video jetzt unter dem following link zu finden ist:
<https://www.youtube.com/watch?v=d8H-Pc6Phdw&feature=youtu.be&list=UU6HQhiYEYCri9XogxONPuUA>.

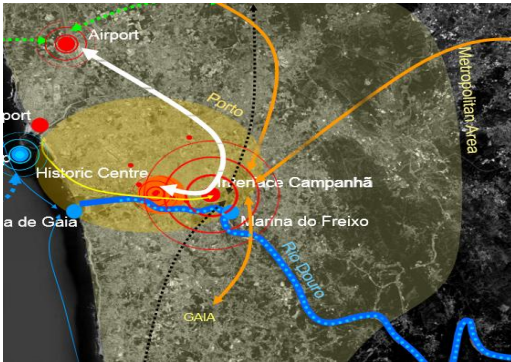


10 zur

Empfehlungen M O B I L I T Ä T

Thematic Expert, José Maria Coronado
Workshop in Girona, Juli 2014





... Porto
Zukünftige Struktur des Verkehrs in einer Metropolregion.

... R1. Spezifiziere das Profil der Stadt vor jeder Planung

Die Bürgerschaft muss verstehen, welche Leistungen der HST der Stadt bieten kann: Geschwindigkeit, Preise, Frequenz, etc.

... R2. Territoriale Situation der Stadt

Die Stadt muss die territoriale Situation im Verhältnis zum HST-Netzwerk verstehen, weil es viele mögliche Auswirkungen gibt. Die Existenz und die Größe von anderen Städten in diesem Korridor, die relative Position diverser großer oder kleiner Städte, die Entfernungen können von Bedeutung sein..

... R3. Überprüfen des Einzugsgebiets

Die Stadt muss ihr Einzugsgebiet für Hochgeschwindigkeitsfahrten analysieren. Sie sollte die bereits bestehenden Verkehrsangebote in Betracht ziehen, um den Bedarf zu errechnen und damit das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs oder der Parksituation zu verbessern. Die Bürger müssen verstehen, welche Angebote der HSR an die Stadt macht: Geschwindigkeit, Preise, Frequenzen, etc.

R4. Planungsmassnahmen vor dem Ausbau der HST-Strecke

Vor der Einrichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke bereiten sie die notwendigen Planungsmaßnahmen vor, um rechtzeitig auf die neue Situation reagieren zu können. Dies kann die Planung von neuen Entwicklungen von Land in peripheren Bahnhöfen sein oder Stadtentwicklungsmaßnahmen in zentral gelegenen Bahnhöfen. Es könnten auch neue Straßen notwendig werden, die den Bahnhof mit der City verbinden.

... R5. Management nach der Erbauung der Hochgeschwindigkeitsstrecke

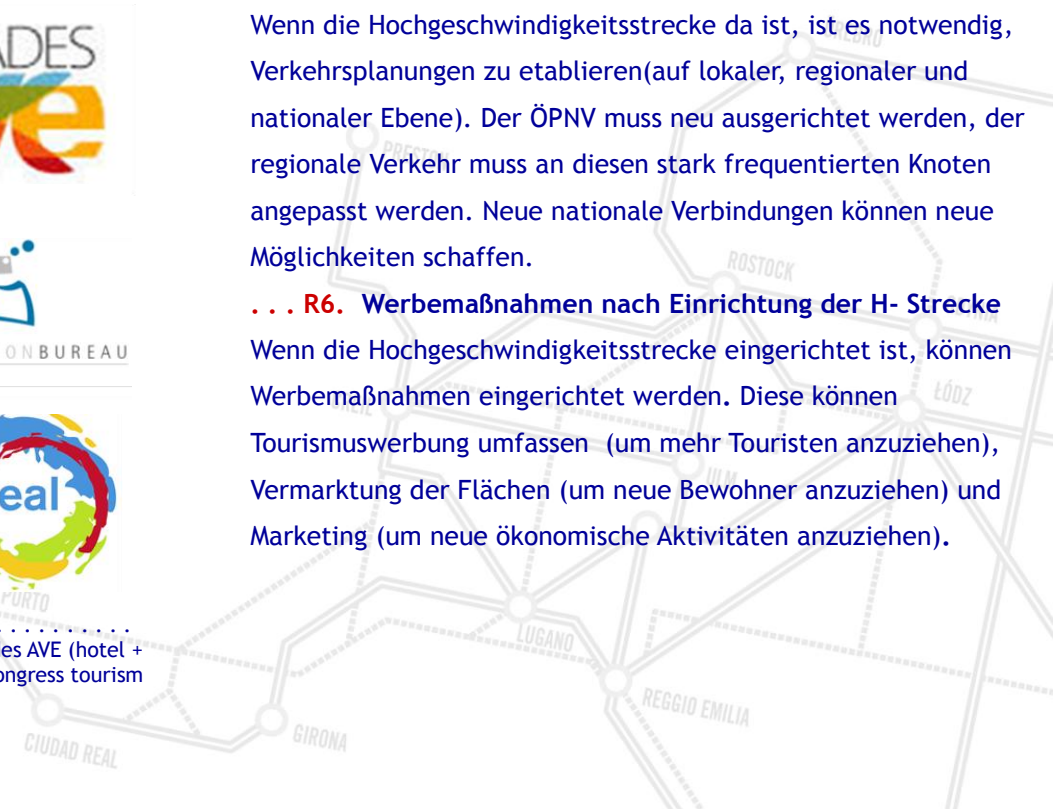
Wenn die Hochgeschwindigkeitsstrecke da ist, ist es notwendig, Verkehrsplanungen zu etablieren (auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene). Der ÖPNV muss neu ausgerichtet werden, der regionale Verkehr muss an diesen stark frequentierten Knoten angepasst werden. Neue nationale Verbindungen können neue Möglichkeiten schaffen.

... R6. Werbemaßnahmen nach Einrichtung der H- Strecke

Wenn die Hochgeschwindigkeitsstrecke eingerichtet ist, können Werbemaßnahmen eingerichtet werden. Diese können Tourismuswerbung umfassen (um mehr Touristen anzuziehen), Vermarktung der Flächen (um neue Bewohner anzuziehen) und Marketing (um neue ökonomische Aktivitäten anzuziehen).



... Ciudad Real
Touristsche Werbemaßnahmen. Ciudades AVE (hotel + train), gastronomic fairs and events, congress tourism



... R7. Entwicklung von nachhaltiger örtlicher Mobilität

Lokale Mobilität muss verbessert werden in Richtung auf mehr Nachhaltigkeit. Hier ist die Lage der Bahnhöfe wichtig, weil zentrale Bahnhöfe zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbarer sind. Aber auch in peripheren Bahnhöfen kann mehr nachhaltige Mobilität erreicht werden.

... R8. Parkstrategien vorwegnehmen, um die Nutzung von privaten PKWs zu reduzieren.

Die Mobilität, die aus dem Einzugsgebiet kommt, ist mehr von Individualverkehr abhängig, weil der ÖPNV in abgelegenen Gegenden weniger effizient ist. Strategien fürs Parken können Park and Ride Möglichkeiten umfassen, Parkpreismanagement, etc...

... R9. Gestaltung der Umgebung von Bahnhöfen zur Erleichterung des Umsteigens

Die Gestaltung der Umgebung kann ausschlaggebend für eine intermodale, reibungsfreie Reise sein. Parken (sowohl für PKWs und Fahrräder), Zugang zu Bussen und Straßenbahnen, sollten gut gelegen sein, damit die Nutzer einfach ihren Weg zwischen den einzelnen Reisesstationen finden können.

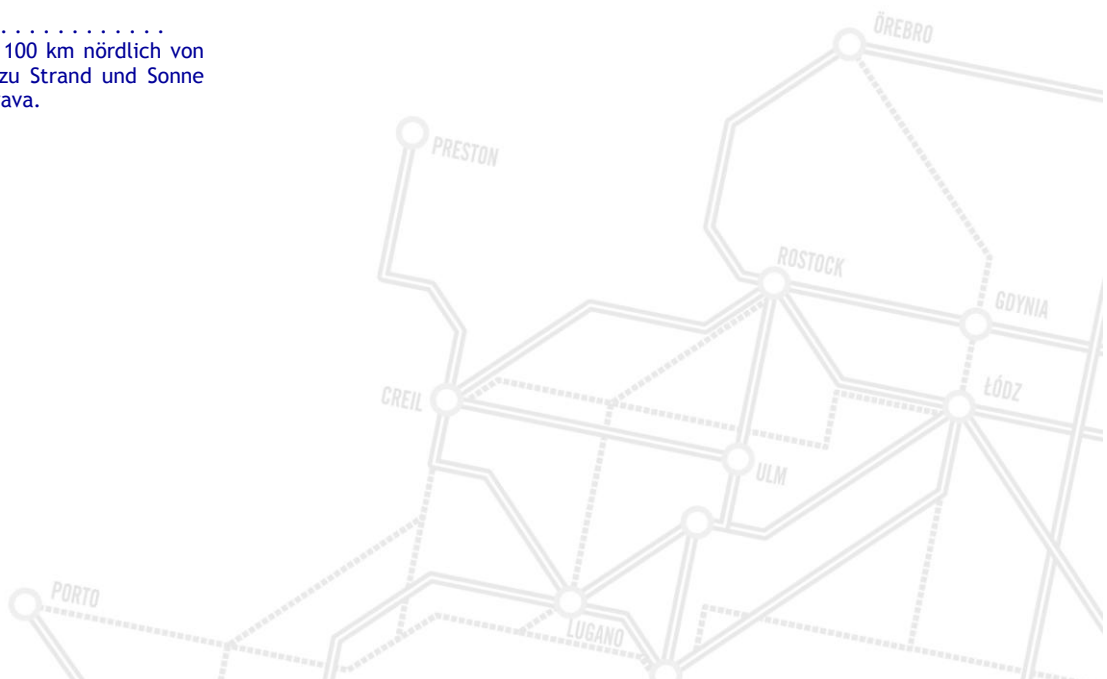
... R10. Alle Interessensvertreter koordinieren

Alle Aktionen müssen die Koordination zwischen allen Interessensvertretern umfassen und Indikatoren müssen entwickelt werden, um die angewandten Methoden zu evaluieren.

... Porto
Campanha station. A future HST and mobility hub in Porto. A connection point for HST, trains, Coaches, River boats, and metro (light rail).



... Girona
Die Lage von Girona, 100 km nördlich von Barcelona und 4 km zu Strand und Sonne Zielen an der Costa Brava.



Unsere Städte und Regionen am Werk

12 Partner > 12 ULSGs > 12 LAPs

Reggio Emilia IT - Ciudad Real ES - Creil Agglomération FR - Ulm DE - Gdynia PL - Girona ES - Łódź PL - Lugano CH - Orebro region SE - Porto PT- Preston UK- Rostock DE



Die Ankunft der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Ciudad Real 1992 brachte eine kleine Revolution in der Mobilität und für das Alltagsleben der Stadt. Hochgeschwindigkeitszüge stellen schnelle und komfortable Reisemöglichkeiten zur Verfügung. Daneben eröffnen Hochgeschwindigkeitstrecken (HST) neue Möglichkeiten für Bürger,

Studenten und Betriebe, indem sie HST-Verbindungen schaffen für Pendler zwischen Ciudad und Real-Madrid sowie zwischen Ciudad Real-Puertollano. HST schaffen einen einfachen Zugang für persönliche Treffen und als Konsequenz daraus für qualifizierte tertiäre Beschäftigung. Diese bequeme Art von Verkehr fördert potentielle Märkte für Waren und Dienstleistungen und es modifiziert das Verhältnis von Raum und Zeit. Es beeinflusst

auch eventuell Integration und Sozialstruktur. HST spielt eine entscheidende Rolle in Ciudad Real, was sowohl die Anzahl von Einwohnern anbelangt, als auch das städtische Wachstum. Die Konstruktion des neuen Eisenbahn-Systems wurde zum Hauptinstrument der Stadtentwicklung und Stadtplanung. Der neue Streifen des Bahngleises, der um die Ränder der Stadt liegt, beinhaltet auch die Stilllegung des alten Bahnhofs, der alten Bahngleise und anderer Infrastruktur, die es bereits seit 1861 gab. Die Konstruktion der neuen äußeren Gleise ermöglichte es, dass freiwerdendes, zentral liegendes Land geschaffen wurde (17,5 ha), das früher Bahngelände war. Es wurde von den Bahnhofsbarrieren befreit und damit wurde eine komplett neue städtische Struktur geschaffen. Das alte Bahnareal im Zentrum der Stadt wurde

zurück entwickelt zu belebten Bereichen, einem städtischen Park und öffentlichen Gebäuden (Grundschule, öffentliche Bibliothek, Krankenhaus und öffentliche Musikschule). Dieses städtebauliche Projekt führte zu verbesserten Beziehungen zwischen dem Zentrum und dem Süden der Stadt. Trotz all dem gab es einen Mangel an Vorsorge für lokale Anliegen, Bedürfnisse und der neu erhältlichen Flächen um den Hochgeschwindigkeits-Bahnhof, waren nicht effektiv organisiert, um die neue Zentralität zu konsolidieren. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke verbesserte die Regeneration des Einzelhandels in Ciudad Real. Viele Franchise Läden mit neuen, modernen Marken haben sich seitdem in der Stadt angesiedelt. 2013 waren es 1.515 Einzelhandelsgeschäfte, die Ciudad Real zur Top City in Spanien machen, was die kommerzielle Attraktion anbelangt. (Das Einzugsgebiet dieser Geschäfte ist sehr groß. Der kommerzielle Einfluss des Gebiets erreicht 526.000 Einwohner.) Jedoch war das Einkaufen im Bahnhof selbst nicht erfolgreich (181 m² sind leerstehend). Das Ziel des IMPEFE Lokalen Aktions Plans ist es, abzusichern, dass die Aktionen der lokalen Partner koordiniert verlaufen und dass der Knoten (Bahnhof) und Stadt/Hinterland zusammen arbeiten, um den Tourismus anzukurbeln. (Tapas Strasse, Weinstrasse, Don Quixote de la Mancha). Das gleiche gilt für den Zugang zu kulturellen Sehenswürdigkeiten (Festivals, Konzerte, Museen, etc.) wie auch zur ökonomischen Erneuerung von KMU und dem sozio-ökonomischem Wachstum in der Region im Allgemeinen.

Wir arbeiten jetzt an verschiedenen Projekten, um Leben in den Hochgeschwindigkeits-Bahnhof zu bringen: so durch die Vereinbarung, mit der

HST Nationalen Gesellschaft, um Konzerte und Ausstellungen im Bahnhof zu organisieren. Außerdem durch eine Vereinbarung mit einem neuen Delikatessenladen im Bahnhof, um dort ein Touristeninformationszentrum in den Laden hinein zu legen. Wir erarbeiten Vereinbarungen mit der HST National Company, um die Preise der Tickets für Kongresse und Events, die in der Stadt gefeiert werden zu reduzieren. Wir arbeiten auch an anderen Themen, die mehr Zeit benötigen: Fußgänger-, und Fahrradwege, die den Bahnhof mit dem Stadtzentrum und der Universität verbinden. Diese Wege werden Wegweiser haben, die die Entfernung in Minuten angeben und wir werden eine Karte dazu erstellen, wie man zum Stadtzentrum gelangt (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus).

Die Hauptteile dieser Aktionen beinhalten nur wenige Risiken, weil sie keine großen Investitionen notwendig machen. Was wirklich wichtig ist, und dank ENTER.HUB können wir es auch angehen, ist das Wissen zwischen den unterschiedlichen Mitgliedern der ULSG zu teilen und so die unterschiedlichen Perspektiven auf das Projekt sehen.



... Ciudad Real
Das AVE Bahnhofsareal



Girona ES



- Die Intermodalität des Bahnhofs und die Verbesserung seiner gegenwärtigen potentiellen Möglichkeiten.

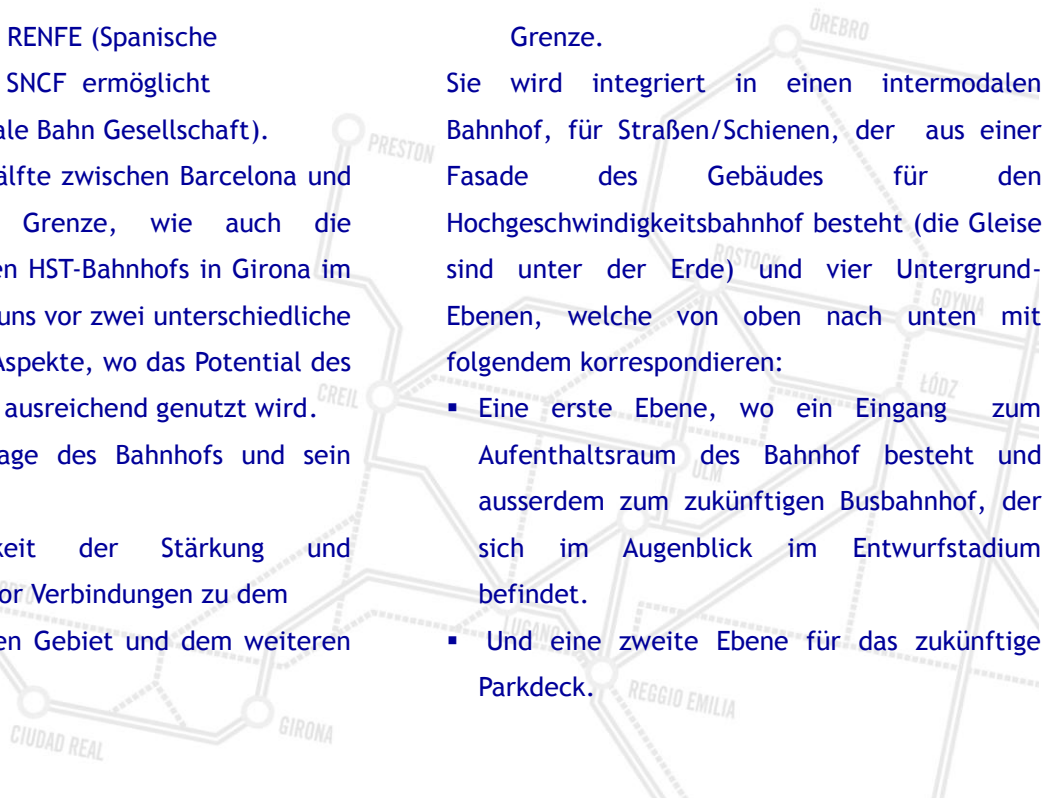
Im Januar 2013 schloss sich die Stadt Girona der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Barcelona- Französische Grenze an. Gegenwärtig macht es die Verbindung möglich, direkt nach Frankreich mit dem TGV und mit AVE Zügen zu reisen. Dies wurde durch ein Übereinkommen mit RENFE (Spanische Nationale Bahn) und SNCF ermöglicht (Französische Nationale Bahn Gesellschaft). Diese Lage in der Hälfte zwischen Barcelona und der französischen Grenze, wie auch die Ansiedlung des neuen HST-Bahnhofs in Girona im Stadtzentrum stellt uns vor zwei unterschiedliche und entscheidende Aspekte, wo das Potential des Bahnhofs noch nicht ausreichend genutzt wird.

- Die zentrale Lage des Bahnhofs und sein Zugang
- Die Wichtigkeit der Stärkung und Verbesserung von Verbindungen zu dem
- Dem anliegenden Gebiet und dem weiteren Einzugsgebiet

- Die neue unter der Erde liegende Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn liegt an der gleichen Stelle im Stadtzentrum, wie die vorherige. Sie liegt seitlich zum gegenwärtigen Bahnhof der konventionellen Bahnlinie Barcelona hin zur französischen Grenze.

Sie wird integriert in einen intermodalen Bahnhof, für Straßen/Schienen, der aus einer Fassade des Gebäudes für den Hochgeschwindigkeitsbahnhof besteht (die Gleise sind unter der Erde) und vier Untergrund-Ebenen, welche von oben nach unten mit folgendem korrespondieren:

- Eine erste Ebene, wo ein Eingang zum Aufenthaltsraum des Bahnhof besteht und ausserdem zum zukünftigen Busbahnhof, der sich im Augenblick im Entwurfstadium befindet.
- Und eine zweite Ebene für das zukünftige Parkdeck.



- Eine dritte Ebene, ebenfalls für zukünftiges Parken, aber auch, wo eine zweite Zwischendecke lokalisiert ist, um die Bahnsteige zu erreichen.
- Eine letzte Ebene, die mit den HST Bahnsteigen korrespondiert, wo sich vier Zugabstell-Gleise und zwei Bahnsteige befinden, die 450m lang und 9m breit sind.

Um dies zu vervollständigen ist geplant, dass dieser in einem maximalen Radius von 200 m um den Bahnhof mit dem CityBus, Mietfahrrädern, Taxis angebunden wird. Es wird erwartet, dass es auch ausreichend Parkraum für private PKW gibt. Der Bahnhof wurde eröffnet, ohne dass das ganze Projekt vollendet wäre, so dass Teile des neuen Bahnbetriebs über der Erde laufen. Es hängt auch immer noch in der Schwebe, was das neue Servicegebäude anbelangt, das mit dem Bahnhof verbunden ist.

In diesem Kontext sind die Hauptherausforderungen, in Anbetracht dessen, dass die Angebote in dieser großen Transportdrehscheibe kontinuierlich steigen werden, dank der Zunahme von Intercitybus-Angeboten und der Eisenbahn. Die Hauptherausforderungen sind die Stärkung der Verbindungen zwischen dem Knoten und seinem Territorium, über die direkte Umgebung hinaus, aber ohne den Zugang zu schwächen. Dies kann nur durch effektive Planung, Organisation und Mobilitätslösungen gelingen.

Ziele von solchen Eingriffen auf unterschiedlichen territorialen Ebenen sind folgende:

- Mach den Bahnhofsbereich zu einem zentralen Platz von hoher Qualität in der Stadt;
- Verbessere den Zugang zum Bahnhof und seiner direkten Umgebung, besonders für die Besucher, die von außerhalb der Stadt kommen, um eine echte und effektive Intermodalität zu gewährleisten;
- Wirb für nachhaltige Mobilität in dem Gebiet.

Auf regionaler Ebene:

- Stell sicher, dass der Bahnhof als wertvolle Alternative zu privaten PKW genutzt wird.
- Dies vor allem im Alltag, bezogen auf die (Metropol)region



Auf der internationalen Schiene:

- Nutze den Vorteil einer privilegierten geografischen Situation zwischen zwei potentiellen Zentren der Attraktion im Kontext des internationalen Tourismus, wie zwischen Barcelona und der Costa Brava, durch gute, einfache und schnelle Verbindungen in diese Gebiete.
- Etabliere neue Austauschsituationen mit anderen Städten (speziell mit dem Süden Frankreichs) in dem die neuen Infrastruktur-Geschwindigkeits-Verbindungen auf ökonomischer, geschäftlicher, touristischer, kultureller und universitärer Ebene genutzt werden.

In Girona besteht die Lokale Unterstützerguppe aus 17 Institutionen auf verschiedenen Ebenen:

Kommunalverwaltungen, Berufsverbände, Handel, Tourismus, Transportverbände, der Universität, Verkehrsbehörden, Nachbarschafts-Vereine und andere Interessensvertreter.

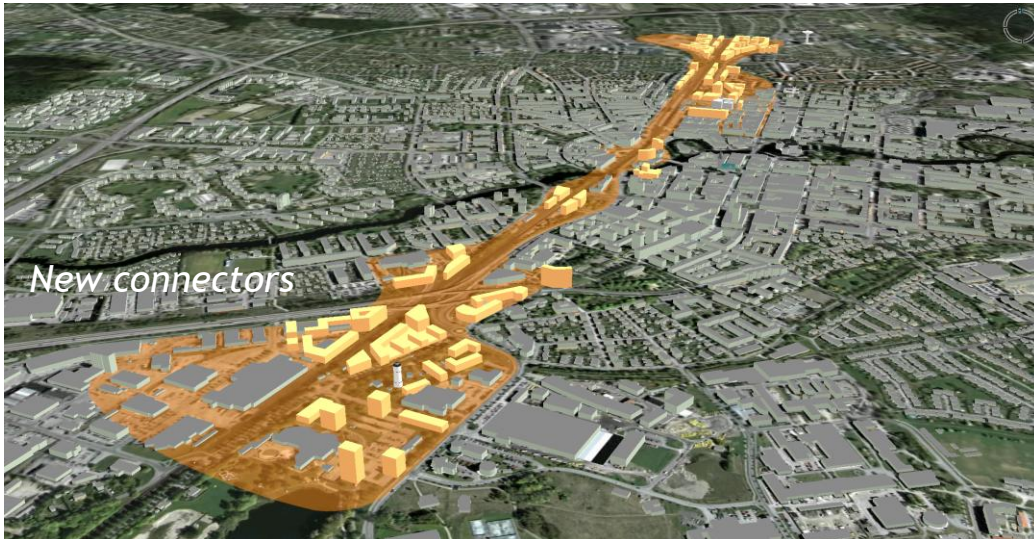
Diese Hauptgruppe wird ergänzt durch eine erweiterte Gruppe von mehr als 400 Vereinigungen und Organisationen, die in der Stadt registriert sind. Sie eingeladen, sich an alle Aktivitäten zu beteiligen und teilen die daraus resultieren Reflexionen mit der ULSG.

Girona versteht ENTER.HUB als Möglichkeit, einen stabilen Runden Tisch der Interessensvertreter zu bilden. Und dies nicht nur damit die Strategien der Stadt der jetzigen Situation entsprechen und damit es zum Erstellen eines LAP kommt, sondern um auch die Kontinuität nach dem Projekt zu gewährleisten. Zusätzlich wird es hochgeschätzt als eine erste Erfahrung von langfristigen, vorausdenkenden Planung und Beteiligung in der Stadt.

... Girona.

Das AVE Bahnhofsbereich: heute während der Bauarbeiten und in der Zukunft.

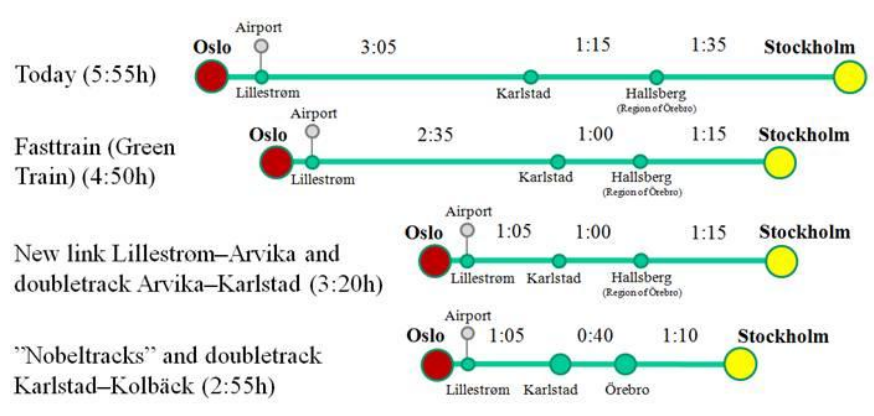




Die Region Örebro mit seinem Oberzentrum, das auch Örebro genannt wird, liegt zwischen den Skandinavischen Hauptstädten Oslo and Stockholm. Zurzeit benötigt man 5std 55min mit dem Zug um von einer Hauptstadt in die andere zu kommen. Wenn man die vorhandenen Gleise effektiver nutzen würde, könnte die Reisezeit auf 4std 50min reduziert werden. Und mit dem Bau von zwei Verbindungen, eine in Norwegen und eine in Schweden, könnten die Reisenden in 2h 55min zwischen Oslo and Stockholm verkehren. Dies würde die Reisezeit um mehr als 50% reduzieren. Deshalb bereitet Örebro zurzeit seine zukünftige Hochgeschwindigkeitsstrecke vor und beachtet sie bereits beim Planen der Modernisierung seines zentralen Reisezentrums und des umgebenden Areals.

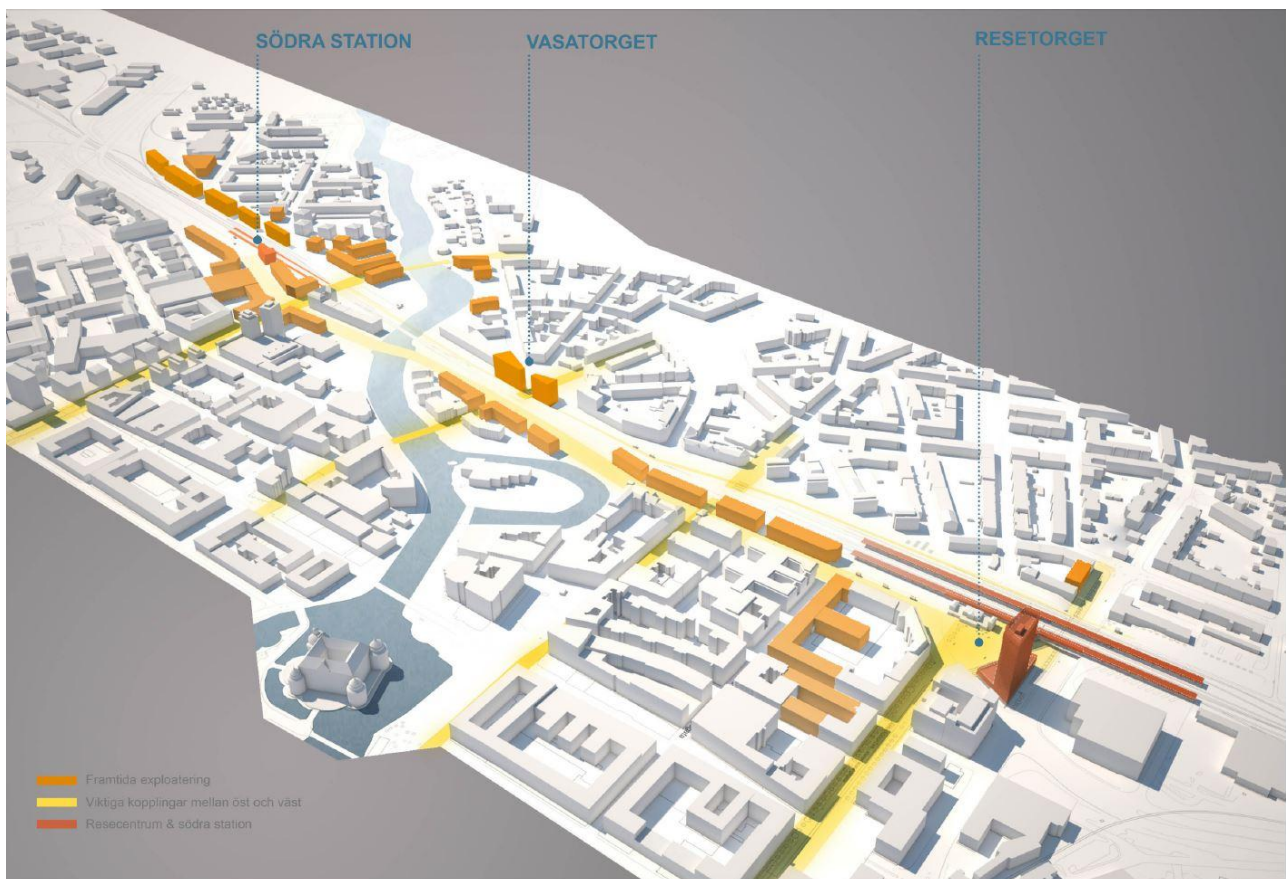
Die Idee dabei ist, die Stadt entlang der Gleise zu entwickeln, den Abgrenzungseffekt der Bahnlinie entlang der Gleise zu reduzieren, den Bahnhof näher mit dem Stadtzentrum zu verbinden und die Qualität des Reisezentrums zu verbessern. Durch diese Aktionen kann die Kkommune zu einem bequemerem und attraktiveren öffentlichen Nahverkehr beitragen. Zurzeit ist die Bahnlinie eine Barriere und teilt die Stadt. Auf der anderen Seite ist es eine Hauptader, die schnelle Verbindungen mit anderen Städten in Schweden und der Welt. Dies gilt noch mehr für die Zukunft. Deshalb wurde das Projekt 2011 begonnen, um die Hauptader entlang der Bahn zu entwickeln.

Oslo – Stockholm travel time reduction



Das Projekt beinhaltet verschiedene Aktivitäten über mehrere Jahre:

1. Untersuchungen und Analyse von Bedürfnissen, Mängel und verschiedenen Lösungsmöglichkeiten unter den gegenwärtigen Gegebenheiten.
2. Dem Dialog zwischen der Stadtverwaltung und den Bürgern, als auch mit anderen Interessensgruppen. Dort sollen Ideen gewonnen werden, wie das ganze Gebiet entwickelt werden kann.
3. Vorschläge von verschiedenen Architekten für Bahnhöfe und das Areal um die Bahngleise.
4. Ein detaillierter, verständlicher Plan mit Strategien für die Landnutzung. Der Plan enthält einen Überblick für die Entwicklung an dieser Ader wie auch Details, die die Bahnhöfe betreffen.
5. Untersuchungen von unterschiedlichen Dingen, die während des Prozesses aufgetaucht sind, z.B. die Gleise über den Schwarzen Fluß. Dies geschieht um für einen zukünftigen Anstieg im ÖPNV vorbereitet zu sein.



Örebro
Masterplan für die Entwicklung
des Areals entlang der Bahn.

Kontakte

Reggio Emilia, Lead Partner
... David Zilioli
david.zilioli@municipio.re.it

Lead Expert
... Jean-Jacques Terrin
jjterrin@gmail.com

Thematic Expert
... José Maria Coronado
josemaria.coronado@uclm.es

Ciudad Real
... Eva Navarro
enavarro@impefe.es

Creil Agglomeration
... Claire Leblond
c.leblond@agglocreilloise.fr

Ulm
... Dorothea Hemminger
d.hemminger@ulm.de

Gdynia
... Alicja Pawlowska
a.pawlowska@zdiz.gdynia.pl

Girona
... Jordi Xirgo
jxirgo@ajgirona.cat

Łódź
... Anna Wierzbicka
a.wierzbicka@zncl.uml.lodz.pl

Lugano
... Giorgio Maric
giorgio.maric@lugano.ch

Örebro Region
Fabian Ilgner
fabian.ilgner@regionorebro.se

Porto
... Eurico Ferreira
euricoferreira@cm-porto.pt

Preston
... Tamar Reay
t.reay@preston.gov.uk

Rostock
... Oliver Koeppen
oliver.koeppen@rostock.de

enter.hub@municipio.re.it
<http://urbact.eu/enter.hub>
<http://urbact.eu>

