

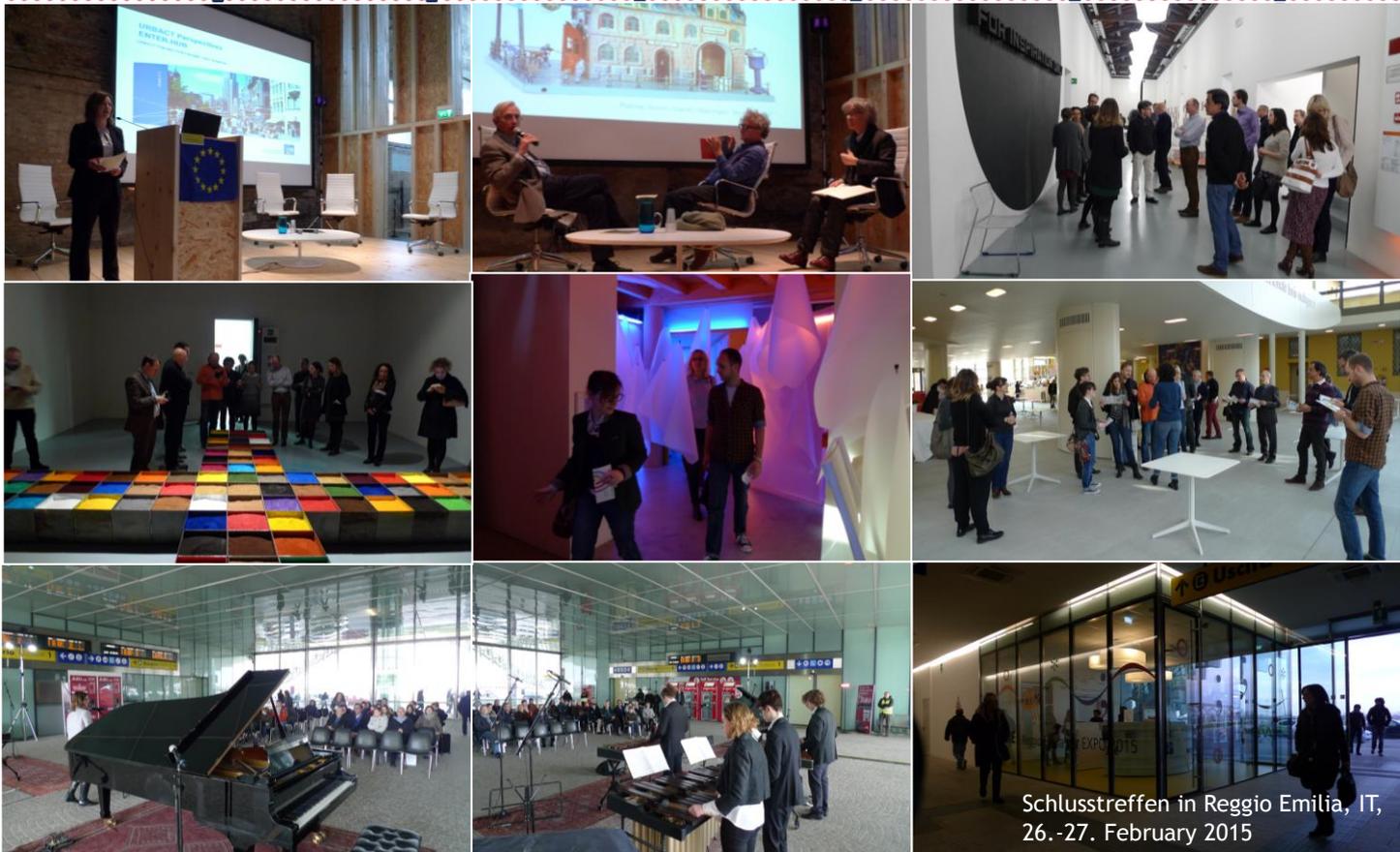
NEWS- LETTER N°8

February /
March 2015



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

EUROPEAN
PROGRAMME
FOR
SUSTAINABLE
URBAN
DEVELOPMENT



Schlussstreffen in Reggio Emilia, IT,
26.-27. February 2015

URBACT II ist ein europäisches Austausch- und Lernprogramm, das die nachhaltige Stadtentwicklung fördert und das teilweise vom EFRE gefördert wird, unter dem Rahmen der europäischen Kohäsionspolitik.

URBACT hilft den Städten, pragmatische Lösungen zu entwickeln, die neu und nachhaltig sind und welche ökonomische, soziale und Umweltaspekte integriert und den Städten erlaubt, gute Beispiele auszutauschen.

ENTER.HUB fördert die Rolle der Bahnknoten und anderen multimodalen Knoten in mittelgroßen Städten, als Motoren für die integrierte Stadtentwicklung und die ökonomische, soziale und kulturelle Erneuerung.

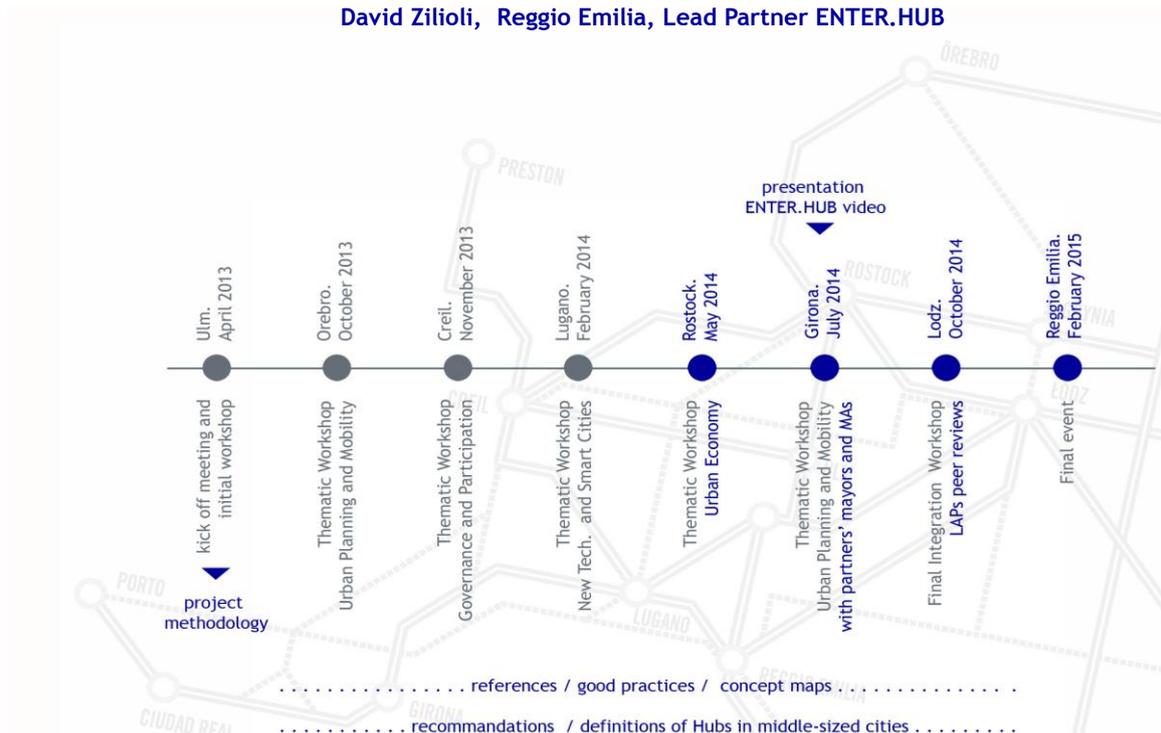
Eingebettet in die TEN-T Korridore redefinieren die Netzwerkpartner ihr territoriales System um diese Knoten herum.



EDITORIAL

Dieser Newsletter wurde nach der ENTER.HUB-Schlussveranstaltung, die am 26. und 27. Februar 2015 in Reggio Emilia stattfand, herausgegeben. Der Hauptteil dieser Abschlussveranstaltung war das "Roundtable" am 26. Februar. Jean-Jacques Terrin, der Lead Experte von ENTER.HUB, Jacques Terrier, französischer Architekt und Stadtplaner und Franco La Cecla, italienischer Anthropologe und Architekt, mit den Teilnehmern einige mögliche Definitionen, die von den Experten vorgeschlagen wurden des Hochgeschwindigkeits-Bahnknotenpunkts in einer mittelgroßen Stadt diskutierten : eine urbane Ikone; ein urbanes Rückrats, ein Platz für alle Interessengruppen und Nutzer, ein Netzwerk für Dienstleistungen, ein roter Teppich, eine City Lounge. Die drei Experten illustrierten diese Definitionen mit ausgewählten Bildern. Ungefähr 120 Menschen nahmen an der Veranstaltung teil: unter ihnen, die 12 ENTER.HUB Partner, die URBACT Thematic Pole Managerin Sally Kneeshaw, die Mitglieder der Lokalen Unterstützerguppe von Reggio Emilia wie auch Entscheidungsträger und Fachleute aus dem ganzen Mediopadana Gebiet. Am folgenden Tag waren alle Partner und die Bürger von Reggio Emilia zu einem Konzert eingeladen, das im Mediopadana Bahnhof stattfand: Schüler aus einer örtlichen Musikschule spielten während des ganzen Tages im Bahnhof. Am selben Tag wurde außerdem der Infopoint von Reggio Emilia für die Mailänder EXPO 2015 eröffnet, der auch im Bahnhof liegt. Während der Abschlussveranstaltung wurden der Abschlussbericht und der Atlas der Beispiele und Erfahrungen präsentiert. Sie sind jetzt erhältlich auf der ENTER.HUB website (<http://www.urbact.eu/enterhub-final-report-and-atlas-good-practices>). Dieser Newsletter präsentiert die laufenden Projekte der Städte Ulm und Porto.

Jean-Jacques Terrin, Lead Expert ENTER.HUB,
David Zilioli, Reggio Emilia, Lead Partner ENTER.HUB



Unsere Städte und Regionen an der Arbeit

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



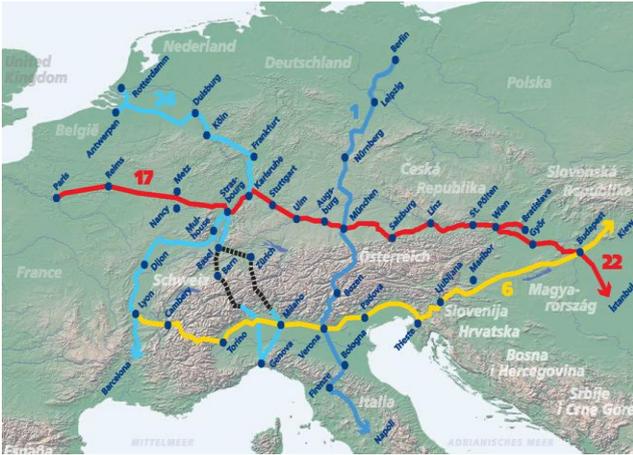
Ulm
DE

Citybahnhof Ulm

Ausgangssituation und städtebaulicher Kontext

Die Stadt Ulm liegt auf halber Strecke zwischen den Metropol-Regionen von Stuttgart und München. Eine neue Strecke für Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Stuttgart und Ulm wird 2020 eröffnet. Diese Strecke ist Teil der EU-Politik "Trans-European Networks TEN 17" und ergänzt die Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris und Bratislava. Der CityBahnhof Ulm ist am westlichen Rand des historischen Stadtzentrums gelegen. Es ist ein wichtiger Knoten für die gesamte Region und gibt Zutritt zu nationalen und internationalen Zügen als auch zur Stadt.

Gegenwärtig nutzen täglich ungefähr 40.000 Passagiere den Ulmer Bahnhof. Es wird erwartet, dass bis 2025 die Zahl auf 55.000 Passagiere steigt. Der Bahnknoten hat fundamentale Defizite, was Größe, Kapazität, Funktion und städtebauliche Qualität anbelangt. 2007 hat die Stadt Ulm das "CityBahnhof Ulm"-Project aufgelegt. Die Ziele dieses Projektes sind es, die Umgebung des Bahnhofsgebiets zu verbessern, hin zu einem intermodalen Verkehrsknoten für die steigende Zahl der Passagiere. Das Bahnhofsgebäude soll gebaut und organisiert werden, die städtebauliche Umgebung soll wieder entwickelt und wieder damit verbunden werden.



... TEN - T .Transeuropäische Korridore von Hochgeschwindigkeits -Strecken in Deutschland



... Ulm. "CityBahnhof Ulm", Luftbildsicht der Baustelle

The "CityBahnhof"-Project

Die voraussichtlichen Maßnahmen innerhalb des "CityBahnhof Ulm"-Projekts sind aufgeteilt in kurz-, mittel- und langfristige Module:

- Phase I (kurzfristig)

Neuentwicklung des Bahnhofsplatzes, geplant von 2015 bis 2019.

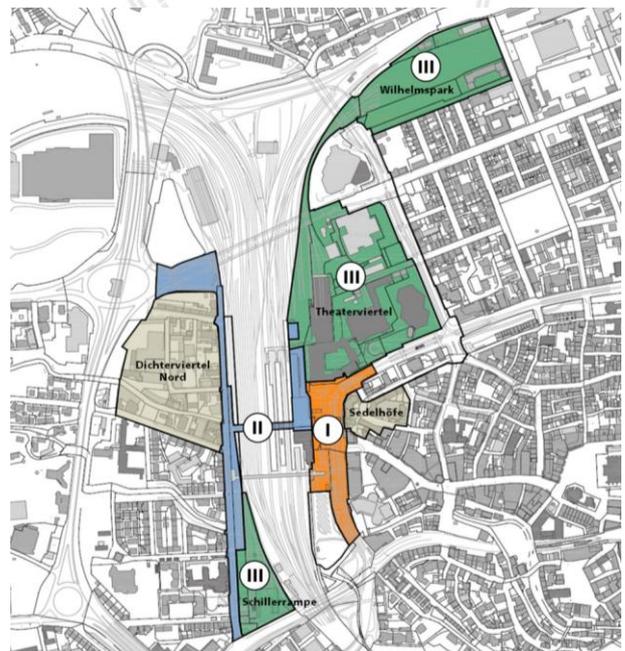
- Phase II (mittelfristig)

Konstruktion eines neuen Bahnhofs-Empfangsgebäudes, Entwicklung eines neuen Service Centers für Wirtschaft und Handel und Erweiterung der unterirdischen Passage unter den Schienen auf die Quartiere dahinter hin, geplant von 2019 bis 2021.

- Phase III (langfristig)

Die stufenweise Entwicklung und Wiederbelebung der Stadtquartiere, die den Verkehrsknotenpunkt umgeben, ist von 2021 an geplant.

Phase I ist bereits im Gange. Basierend auf einem integrierten Masterplan für das ganze CityBahnhof-Projekt wurde in der ersten Hälfte des Jahres 2014 ein Planungswettbewerb ausgeschrieben, der die Entwicklung des Bahnhofsplatzes umfasste. Der neue Bahnhofsplatz wird ein attraktives Entrée für das Stadtzentrum sein. Das Gebiet vor dem Bahnhof wird umgewandelt in eine kohärente Freifläche mit einem durchgängigen Design. Zum Wohl der Fußgänger und Radfahrer wird aller unnötige motorisierte Individualverkehr beseitigt. Gleichzeitig wird der Bahnhofsplatz als intermodale Verkehrsknoten entwickelt. Eine weites, transparentes Dach spannt sich über die zentrale Straßenbahn- und Bushaltestelle vor dem Bahnhof. Die Bussteige unter dem Dach sind direkt mit einer unterirdischen Passage verbunden, welche die Innenstadt mit dem Bahnhofsgebäude verbindet und perspektivisch auch mit den Bahnsteigen und den urbanen Quartieren auf der anderen Seite der Bahngleise. Eine große Tiefgarage mit ergänzenden Flächen für Taxen und Aussteigeflächen, wie auch für ein Fahrradparkhaus, werden auf beiden Seiten der langen Achse gebaut werden. Der Bau der Untergrundpassage und der Tiefgarage wird 2016 beginnen.



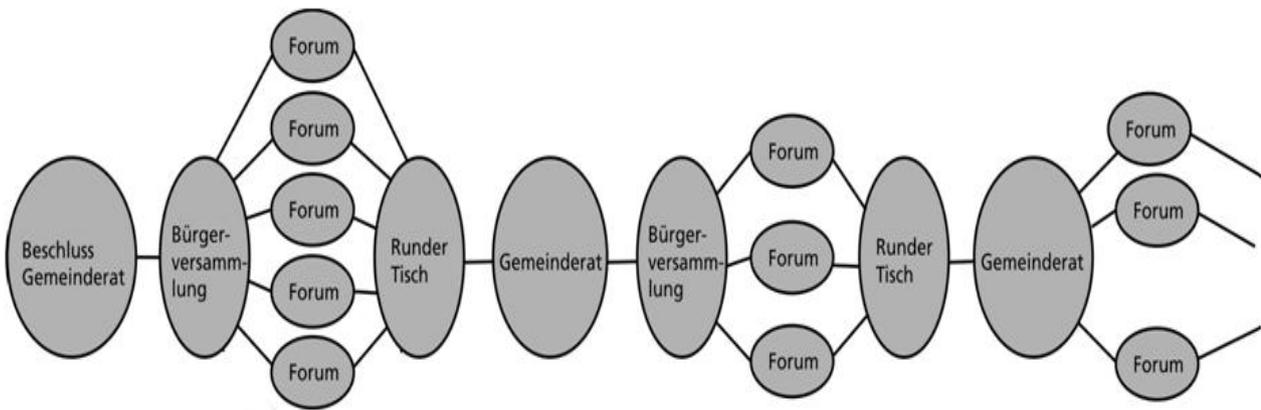
... Ulm. "CityBahnhof" Plan und Implementierungsphase

Steuerung und Bürgerbeteiligung

Von Anfang an wurde das “CityBahnhof Ulm” Projekt unterstützt von einem intensiven Partizipationsprozess. Der Gemeinderat hat eine Plattform, den “Bürgerdialog Ulm” etabliert. Dieser öffentliche Dialog basiert auf der modularen Struktur des “CityBahnhof Ulm”-Masterplans. Er impliziert ein standartisiertes System von runden Tischen, Foren, öffentlichen Veranstaltungen, neuen Medien, usw. für jedes Modul des Masterplans. Dafür werden die Bürgerinnen und Bürger und Interessengruppen eingeladen, Schritt für Schritt am gesamten “CityBahnhof Ulm”- Projekt teilzunehmen. Eine externe Moderation unterstützt den Prozess und garantiert die Neutralität des Dialogs. Alle Ergebnisse gehen an den Gemeinderat der Stadt; der Gemeinderat evaluiert die Resultate jeder Beteiligungseinheit und trifft dann die Entscheidung. Die Lokale Unterstützerguppe der ENTER.HUB Local Support Group (ULSG) wurde einbezogen und vernetzt mit dem bereits bestehenden System der lokalen Partizipation den “CityBahnhof Ulm” betreffend. Die ULSG-Mitglieder sind wieder, wie sie es bereits vorher waren, in den Foren und den anderen Formaten der lokalen Partizipation involviert.



... Ulm
 “CityBahnhof Ulm”, Entwicklung des Bahnhofsplatzes
 (Hullak+Rannow / Hummert architects)



... Ulm
 Partizipation Prozess für das “CityBahnhof Ulm” Projekt



Die Entwicklung des Eisenbahnsystems in Portugal begann 1864 mit der Konstruktion der ersten Eisenbahnlinie zwischen den beiden wichtigsten Städten des Landes, Lissabon und Porto. Der Campanhã Bahnhof wurde 1875 eröffnet und liegt am östlichen Teil der Stadt. Er war und ist immer noch der Hauptbahnhof für Passagiere und Frachtverkehr. Es ist ein Knoten von nationaler Relevanz, der als Interface mit der nördlichen Region funktioniert und der Metropolregion von Porto und der Stadt. Es ist der Platz, wo Hochgeschwindigkeits-Bahnangebote mit anderen Angeboten verbunden sind, die ebenfalls die Zentralität

erhalten, aber mit unterschiedlichen Merkmalen. Es ist der Ort, wo Hochgeschwindigkeits-Bahndienstleistungen verbunden sind mit anderen Serviceangeboten, Güterverkehr-regionale und metropole- und Personenverkehr, wie "Surface" - als auch das städtische Busnetzwerk. Einige Indikatoren zeigen das soziale und ökonomische Ungleichgewicht zwischen den westlichen und östlichen Teilen der Stadt Porto. Der Campanhã District ist hauptsächlich gewachsen wegen der Ausrichtung der Bahn, besonders, weil der Bahnverkehr höher gewichtet wurde. Die Hauptherausforderung ist, wie man das Potential des Verkehrsknotens als Katalysator für die städtbauliche Erneuerung seiner Umgebung herausstellt.

Auch wenn die lokalen Aktivitäten, einschließlich der ULSG Treffen verspätet anließen, wegen der Wahlen vor Ort, die Ende 2013 stattfanden, kann man sagen, dass es ein großer Erfolg in Porto war. Zuallererst, weil die Beteiligung massiv war, im Durchschnitt wurde jedes Treffen von 23

unterschiedlichen Einrichtungen besucht (nationale, regionale and Stadtverwaltungen, private Wirtschaftsunternehmen, Universitäten, Vereinigungen und NGOs), im Durchschnitt von 33 Einzelpersonen. Zweitens, weil die Beiträge einer jeden dieser Einrichtungen (immer auf höchster Ebene) es uns ermöglichte, einen lokalen Aktionsplan zu entwickeln, der ambitioniert, machbar, nachhaltig und konsistent war. Der Plan beschreibt die Hauptprobleme und schlägt effektive Lösungen für diese Probleme vor. Zusammenfassend enthält der Plan alle Vorschläge und Themen, die mit den Stakeholdern diskutiert wurden und beinhaltet auch Projekte, die bereits in einem fortgeschritteneren Entwicklungszustand waren. Alle Treffen wurden im Gebiet des LAP organisiert, in Einrichtungen, die einige der Stakeholder angeboten haben. Das erlaubte eine Werbung für deren Aktivitäten, Diese bis dorthin unbekannten Stakeholder haben ein enormes Potential bezüglich der kulturellen und sozialen Werbung für den Campanhã Districts wie auch für Porto selbst.

DER LAP

Als Ergebnis aus den Treffen der ULSG wurde ein LAP produziert. Der erste Rückschluss war, dass der soziale und territoriale Zusammenschluss die Schlüsselpriorität für die nächsten Jahre sei. Deshalb sollten die Aktionen die folgenden generellen Ziele verfolgen: (I) Verbesserung der Lebensqualität; (II) Investitionen anziehen (III) Zugang verschaffen und territoriale Zusammenführung.



... Porto
The Campanhã interface site. Quelle AMTP / CALAPEZ

Auf einer weiteren Ebene, in der regionalen/nationalen Stadtplanung und Mobilitätsplanung, wird der Bau des Busterminals im östlichen Teil des Campanhã Knotens wichtig. Auf lokaler Ebene ist die Aufwertung von öffentlichem Raum in radiale Strassenachsen vorgesehen. Neue Technologien für eine Smart City werden durch die Verbesserung von Information zwischen Interface und dem umgebenden Areal hergestellt und im Management der lokalen Parkierungspolitik. Schließlich wird angenommen, dass die lokale Wirtschaft mit einer Politik der urbanen Regeneration gestärkt wird in der Umgebung des Transportknotens. Das Gebiet des LAP kann sich als attraktives Gebiet für alternative Aktivitäten herausstellen, die auf niedrigeren Mieten und niedrigeren Installationskosten, besonders im Kultur- und Nachtleben, die von der Nähe von "Downtown Porto" profitieren. Dies gilt besonders was den Zugang zum ÖPNV betrifft (Metro und Zug). Auf der anderen Seite wird die Aufwertung des existierenden intermodalen Knotens mit dem Bau eines Busbahnhofes eine größere Integration der Zone in die Metropolregion bewirken und ein urbanes Zentrum wiedererstarren lassen, das komplementär zur Innenstadt ist.

GENERAL OBJECTIVES
OBJETIVOS GERAIS

SPECIFIC OBJECTIVES
OBJETIVOS ESPECÍFICOS

I. IMPROVE THE QUALITY OF LIFE
MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA

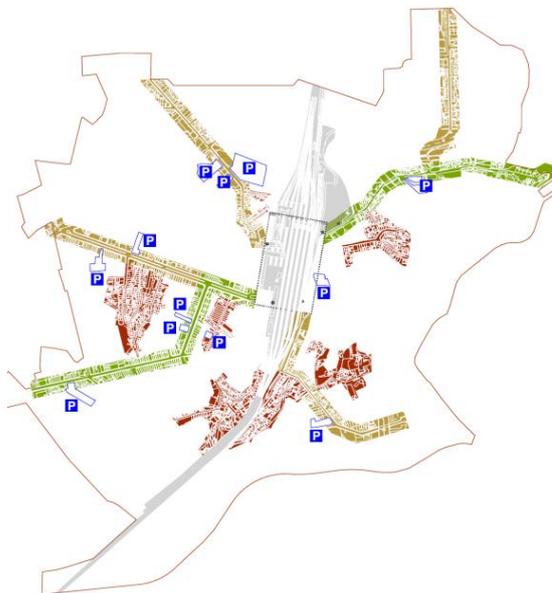
- 1 **Boost cultural events in public space**
Dinamizar eventos culturais no espaço público
- 2 **Bring people to street life**
Atrair as pessoas a mais vida na rua
- 3 **Improve environmental quality**
Melhorar a qualidade ambiental

II. ATTRACT INVESTMENT
ATRAIR INVESTIMENTO

- 4 **increase the economic vitality in the area**
Aumentar a vitalidade económica na área
- 5 **Promote interaction with local players**
Promover a interação com atores locais

III. PROMOTE TERRITORIAL ACCESSIBILITY AND COHESION
PROMOVER A ACESSIBILIDADE E COESÃO TERRITORIAIS

- 6 **Improve the connections to the inner-city**
Melhorar as ligações ao centro da cidade
- 7 **More shared spaces and better quality corridors for walking and cycling**
Mais espaços de coexistência e melhores canais de peões e bicicletas.
- 8 **Improve technological systems for intermodality**
Melhorar os sistemas tecnológicos para a intermodalidade
- 9 **Promote low-cost car parking for residents and 'P+R'**
Promover parques de estacionamento low-cost para residentes e 'P+R'



... Porto ...
Die LAP Ziele (oben) und der Campanhã Plan (oben)
Rot: preferential urban areas - shared zones - 10 km/h; green: feasibility axes of intraurban cycleways; yellow: improvement axes of quality corridors

C o n t a c t s

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

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

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

Creil Agglomeration
... Claire Leblond
c.leblond@aggloucreilloise.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://www.urbact.eu/enterhub>
<http://www.urbact.eu/>

