

# NEWS- LETTER N°9

April 2015



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

EUROPEAN  
PROGRAMME  
FOR  
SUSTAINABLE  
URBAN  
DEVELOPMENT



## EDITORIAL

*Dieser Newsletter ist der letzte seiner Art des ENTER.HUB-Projektes.*

*Er veröffentlicht eine Reportage des ENTER.HUB Final Events, dass in Reggio Emilia vom 26. bis 27. Februar 2015 abgehalten wurde und einige Projektergebnisse zusammengestellt vom Lead Experten Jean-Jacques Terrin.*

*Auch werden die LAPs aller Projektpartner in Kurzfassung präsentiert.*

*Last but not least informiert dieser Newsletter über die zukünftigen Projekte in Lugano und Rostock.*

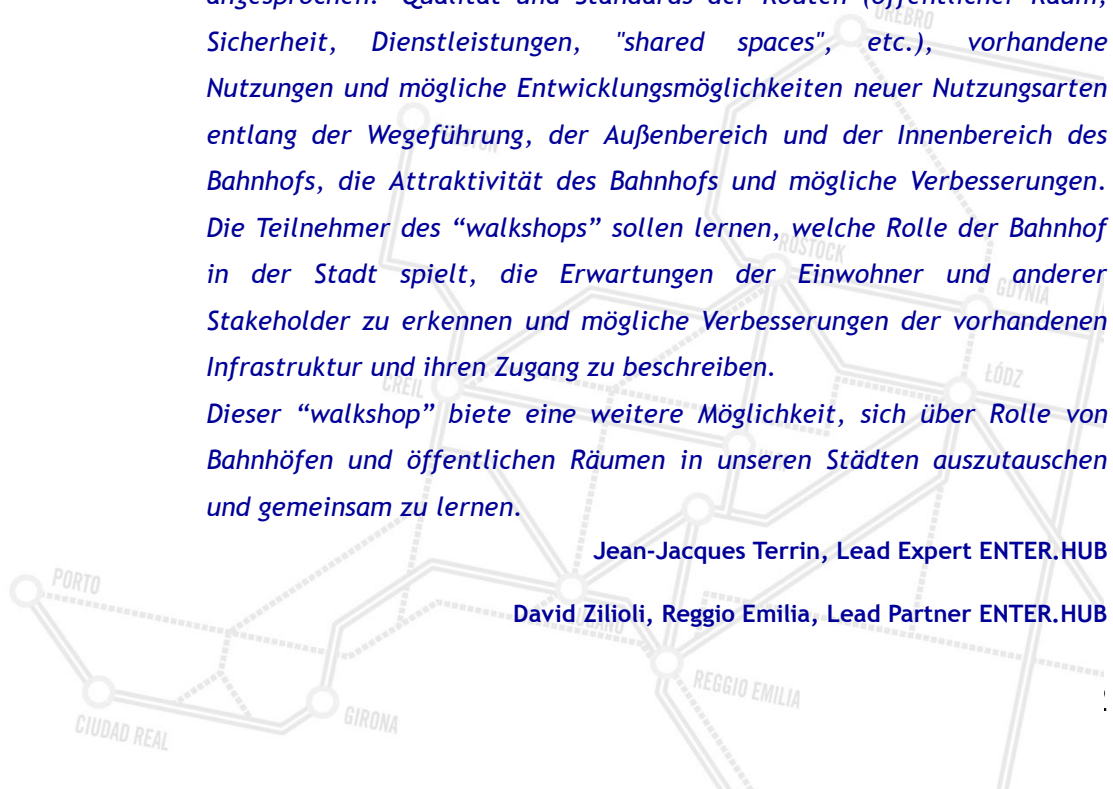
*Die nächste Möglichkeit für die Projektpartner und den Lead Experten, sich noch einmal auszutauschen, bietet sich auf dem **URBACT Festival in Riga vom 6. bis 8. Mai 2015** (weitere Informationen auf: <http://urbact.eu/urbact-city-festival>).*

*Einer der "walkshops", der während des Festivals in Riga geplant ist und sich "**Roll out the red carpet**" (Rollt den roten Teppich aus) nennt, wurde vom Lead Experten Jean-Jacques Terrin vorbereitet, auch ENTER.HUB Partner sind direkt an der Umsetzung des „walkshops“ beteiligt. Es werden über 40 Teilnehmer erwartet. Diese werden in 4 Gruppen aufgeteilt, bei der jede dieser Gruppen die Rolle eines spezifischen Stadtnutzer-Klientels spielt (Tourist, Studenten, ...) und ihren Weg vom Bahnhof zu dem Platz in der Stadt finden soll, der vorgegeben ist (Rathaus, Universität, ...). Die Teilnehmer werden auf ausgesuchten Routen beobachten, analysieren und Verbesserungsvorschläge machen. Dabei werden folgende Kernfragen angesprochen: Qualität und Standards der Routen (öffentlicher Raum, Sicherheit, Dienstleistungen, "shared spaces", etc.), vorhandene Nutzungen und mögliche Entwicklungsmöglichkeiten neuer Nutzungsarten entlang der Wegeführung, der Außenbereich und der Innenbereich des Bahnhofs, die Attraktivität des Bahnhofs und mögliche Verbesserungen. Die Teilnehmer des "walkshops" sollen lernen, welche Rolle der Bahnhof in der Stadt spielt, die Erwartungen der Einwohner und anderer Stakeholder zu erkennen und mögliche Verbesserungen der vorhandenen Infrastruktur und ihren Zugang zu beschreiben.*

*Dieser "walkshop" biete eine weitere Möglichkeit, sich über Rolle von Bahnhöfen und öffentlichen Räumen in unseren Städten auszutauschen und gemeinsam zu lernen.*

Jean-Jacques Terrin, Lead Expert ENTER.HUB

David Zilioli, Reggio Emilia, Lead Partner ENTER.HUB



# ENTER. HUB

## Einige Endresultate

JEAN-JACQUES TERRIN, ENTER.HUB Lead Expert.

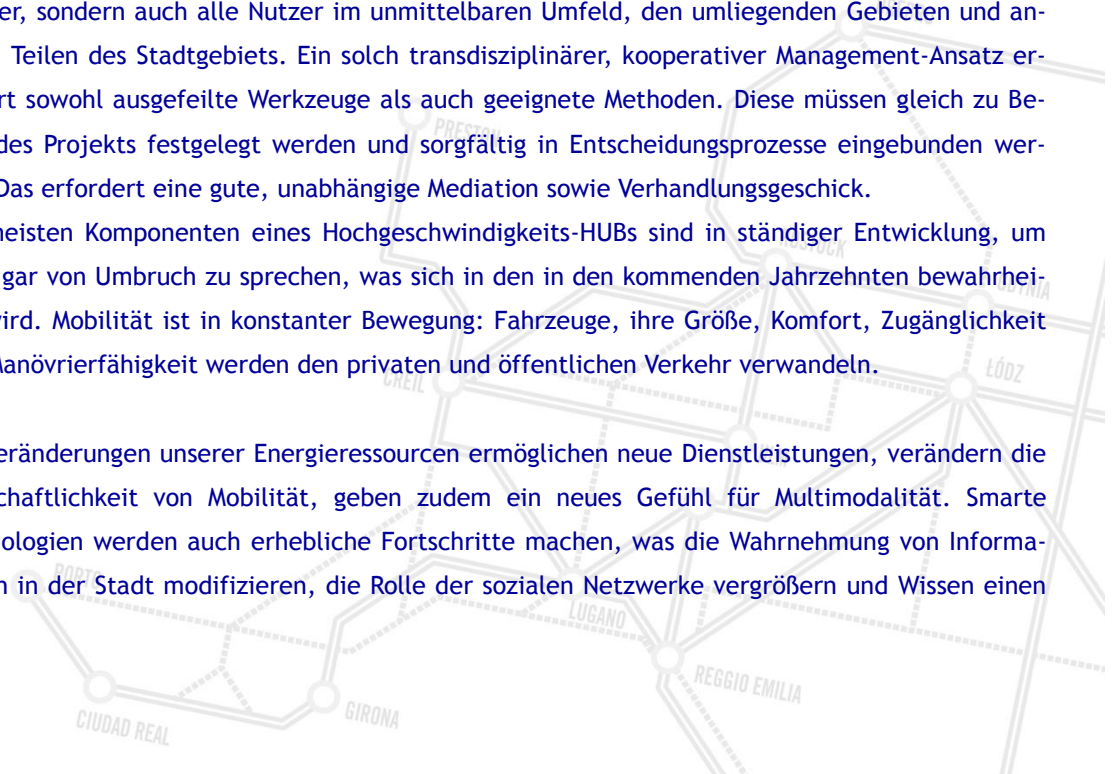
Am Ende dieses Projektes stimmen alle ENTER.HUB Partner und thematische Experten folgenden Entschlüssen bezüglich der Hochgeschwindigkeits-HUBs zu: der Hochgeschwindigkeitszug vergrößert die Erreichbarkeit der Städte erheblich, insbesondere die der europäischen mittelgroßen Städte, um sie großen Metropolregionen näherzubringen, um deren Einzugsgebiet zu erweitern und um lokale Möglichkeiten zu vertiefen. Dabei kommen sowohl ihre Gemeinsamkeiten als auch insbesondere der Austausch von Erfahrungen der letzten drei Jahren zum Tragen.

Während das eindeutig für große Städte der Fall ist, kann Hochgeschwindigkeitsverkehr auch zu einer Fragmentierung in Gebieten zwischen zwei Großstädten führen, was zu einer Bedrohung für die Entwicklung von Kleinstädten werden kann. Daher sollte ein Hochgeschwindigkeits-HUB in diesen mittelgroßen Städten als Hebel betrachtet werden, um wirtschaftliche, soziale, erzieherische und kulturelle Attraktivität im Rahmen einer ehrgeizigen lokalen sowie globalen städtischen Strategie zu vergrößern. In diesem Sinne sollte ein Hochgeschwindigkeits-HUB als Haupt-Meilenstein entworfen werden, der in einen urbanen öffentlichen Raum passt zugunsten der Fußgänger, Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs. Er sollte zudem ein zugänglicher Ort für Menschen sowie Unternehmen sein, der lokale, regionale, nationale und internationale Netzwerke verbindet.

Eine solche Strategie sollte auf einer umfassend teilnehmenden Leitung einschließlich aller Teilhaber beruhen: Verwaltungseinrichtungen, öffentliche und private Betreiber sowie wirtschaftliche Teilhaber, nicht nur diejenigen, die direkt in der Entwicklung des Hub tätig sind, sondern auch solche, die auf größeren territorialen Ebenen agieren. Diese Art der Leitung muss auf jeden Fall die wesentlichen „Endnutzer“ des Hubs ansprechen; das sind nicht nur lokale Reisende und Pendler, sondern auch alle Nutzer im unmittelbaren Umfeld, den umliegenden Gebieten und anderen Teilen des Stadtgebiets. Ein solch transdisziplinärer, kooperativer Management-Ansatz erfordert sowohl ausgefeilte Werkzeuge als auch geeignete Methoden. Diese müssen gleich zu Beginn des Projekts festgelegt werden und sorgfältig in Entscheidungsprozesse eingebunden werden. Das erfordert eine gute, unabhängige Mediation sowie Verhandlungsgeschick.

Die meisten Komponenten eines Hochgeschwindigkeits-HUBs sind in ständiger Entwicklung, um nicht gar von Umbruch zu sprechen, was sich in den kommenden Jahrzehnten bewahrheiten wird. Mobilität ist in konstanter Bewegung: Fahrzeuge, ihre Größe, Komfort, Zugänglichkeit und Manövrierfähigkeit werden den privaten und öffentlichen Verkehr verwandeln.

Die Veränderungen unserer Energieressourcen ermöglichen neue Dienstleistungen, verändern die Wirtschaftlichkeit von Mobilität, geben zudem ein neues Gefühl für Multimodalität. Smarte Technologien werden auch erhebliche Fortschritte machen, was die Wahrnehmung von Informationen in der Stadt modifizieren, die Rolle der sozialen Netzwerke vergrößern und Wissen einen



größeren Platz geben wird. Aus diesen Gründen muss ein HUB flexibel und anpassungsfähig sein. Es muss möglich sein, ihn den jeweiligen aktuellen Bedürfnissen anzupassen: auf die unterschiedlichen Bedürfnisse am Tag und in der Nacht, unter der Woche und am Wochenende, im Sommer und im Winter; er muss vor allem fähig sein, sich über die Zeit neue Funktionen, neuen Diensten und neuen Lebenswegen anzupassen. Er sollte daher in gemeinsamer Produktion mit allen Interessenvertretern, einschließlich der Endnutzer, entworfen sein, um auf heutige sowie zukünftige Bedürfnisse zu reagieren. Wie der Katalanische Soziologe Manuel Castells sagt: « der Raum der Ströme und zeitlosen Zeit sind die materiellen Grundlagen für eine neue Kultur<sup>1</sup> ».

## Reportage über das Abschlussevent

Reggio Emilia, 26.-27. Februar 2015



### 1/ Der runde Tisch

Der Lead Experte Jean-Jacques Terrin führte kurz in die Haupteergebnisse des ENTER HUB Projektes ein und schlug sechs Definitionen sowie Bilder für einen Hochgeschwindigkeits-HUB in diesen mittelgroßen Städten vor: Der Hub als: 1.) eine städtische Ikone; 2.) ein städtisches Rückgrat 3.) ein Platz für alle Vor-Ort-Akteure und Nutzer 4.) ein Servicenetzwerk 5.) ein Roter Teppich 6.) ein attraktiver Eingangs- und Aufenthaltsort der Stadt.

Danach zeigten die anderen beiden Gesprächspartner, Franco La Cecla, italienischer Anthropologe und Architekt sowie Jacques Ferrier, französischer Architekt und Stadtplaner, 6 Bilder, die sie ausgewählt hatten zur Illustration der 6 genannten Definitionen, welche sie in kurzen Redebeiträgen kommentierten.

Zum Schluss tauschten sich die Experten mit allen Teilnehmern in einer Gesprächsrunde aus: den ENTER. HUB Projekt Partnern, den örtlichen Fachleuten, Professoren und den Studenten der örtlichen und regionalen Universitäten.

Etwa 120 Teilnehmer zählte die Veranstaltung: unter ihnen, die 12 ENTER.HUB Partner, die URBACT Thematic Pole Managerin Sally Kneeshaw, die ULSG Mitglieder aus Reggio Emilia wie auch Entscheidungsträger, Vor-Ort-Akteure und Fachleute aus dem Gebiet Mediopadana.



<sup>1</sup> Castells, M., 2010. *The Information Age: Economy, Society and Culture Volume 1: The Rise of the Network Society*. 2<sup>nd</sup> ed. Oxford: Wiley Blackwell. p.406





## 2 / Der Besuch im Civici Museum von Reggio Emilia

(<http://www.musei.re.it/>)



## 3 / Der Besuch im Internationalen Centrum Loris Malaguzzi

(<http://www.reggiochildren.it/centro-internazionale-loris-malaguzzi/?lang=en>)



## 4 / Das Konzert im Bahnhof

Die Partner und Experten nahmen am ersten Konzert teil, das in der Mediopadana High Speed Station stattfand. Schüler aus der örtlichen Musikschule präsentierten sich an diesem speziellen Ort über den ganzen Tag. Die Veranstaltung war offen für alle Interessenten.



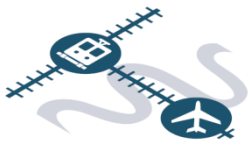




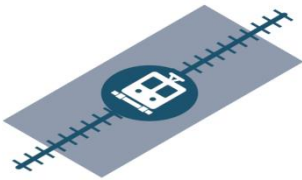


## 5 / Die offizielle Eröffnung des EXPO Raumes

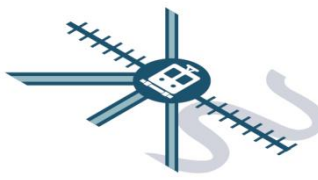
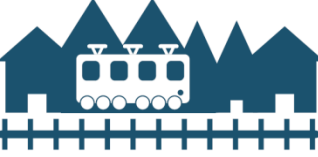

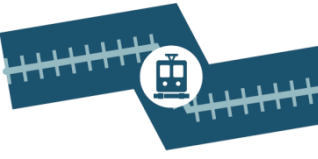
Am gleichen Tag öffnete der Info Point von Reggio Emilia für die Milano EXPO 2015 im Bahnhof für die Öffentlichkeit.



# Die ENTER. HUB LAPS

PARTNER	LAP Ziele und Absichten	LAP Handlungen
<p>REGGIO EMILIA, IT</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der direkten Verbindung zwischen Autobahn und Hochgeschwindigkeitsbahnhof</li> <li>• Verbesserung der Zugverbindung Zwischen dem Hochgeschwindigkeitsbahnhof, anderer städtischen Pole (einschl. des Stadtzentrums) und anderer städtischer Zentren, die zum Einzugsgebiet gehören</li> <li>• Erneuerung des Bahnhofsumfeldes und Verbesserung der Stadtattraktivität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlung 1. Umsteigeknoten (Eisenbahn-Eisenbahn Vernetzung): Aufwertung der lokalen bestehenden Eisenbahn (FER), z.B.: Umwandlung in einen Straßenbahn-Zug Dienst; Aufwertung der urbanen Gegend, die von der FER durchkreuzt wird; Umsetzung des FER Dienstes, um ein integriertes System zu schaffen (HS + nationale Eisenbahn + regionale/lokale Dienste)</li> <li>• Handlung 2. Kombiniertes Verkehr (Straße-Eisenbahn Vernetzung): Direkte Verbindung von HS Bahnhof und A1 Autobahn mit Umsetzung einer richtigen Raststätte und Fußgängerverbindung zwischen der Raststätte und dem HS Bahnhofes und direkte lokale Straßenverbindungen und Zugang zum HS Bahnhof und der Raststätte</li> </ul>
<p>CIUDAD REAL, ES</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Interaktion zwischen dem Hub (Bahnhof), der Stadt und dem Hinterland, um Tourismus zu fördern, um die Freizeiteinrichtungen der Stadt zu vergrößern und um die Beziehungen mit der Universität und anderen städtischen Knotenpunkten zu stärken</li> <li>• Verstärkung des HSR Bahnhofes als Aktivitätspunkt</li> <li>• Förderung der wirtschaftlichen Regenerierung von SMEs</li> <li>• Förderung von Informations- und Kommunikationsverbindungen zwischen des HSR Bahnhofes und der Stadt</li> </ul>	<p>Kurzfristige Projekte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinbarung mit der nationalen HST Bahngesellschaft Konzerte und Ausstellungen innerhalb des Bahnhofes zu organisieren</li> <li>• Vereinbarung mit einem neuen Feinkostladen, einen Touristeninformationspunkt innerhalb des Geschäftes zu platzieren, der sich in der Halle des Bahnhofes befindet</li> <li>• Vereinbarung mit der nationalen HST Bahngesellschaft den Ticketpreis für Kongresse und Events in der Stadt zu reduzieren</li> </ul> <p>Langfristige Projekte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgänger- und Fahrradweg, um den Bahnhof mit dem Stadtzentrum und der Universität zu verbinden</li> <li>• Bahnhof für kombinierten Verkehr</li> </ul>
<p>CREIL AGGLOMERATION, FR</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewusstseinsentwicklung für Umweltfreundlichen Verkehr</li> <li>• Entwicklung von städtischen und Transportlösungen und Diensten</li> <li>• Zusammenarbeit mit lokalen Teilhabern, um zweitrangige Bahnhöfe zu entwickeln</li> <li>• Die Schaffung in allen Feldern fördern</li> <li>• Vereinfachung des Zugangs zu Arbeit für lokale Arbeiter</li> <li>• Schaffung kultureller Vielfalt und Reichhaltigkeit</li> </ul>	<p>Wirkung auf Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines Koordinationsausschusses des Angebots</li> <li>• Reflektion über die Chance des Roissy Hub und für das star Bahnsystem</li> <li>• Ausarbeitung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanes (engl. SUMP) im Umfang des Einzugsgebietes</li> <li>• Schaffung eines Fahrradparkplatzes in der Nähe des Bahnhofes</li> <li>• Entwicklung von Sicherheit rund um den Bahnhof für jeden: Durchführung einer Diagnose durch Laufen und der notwendigen Arbeiten</li> </ul> <p>Wirkung auf Humankapital:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung einer aktiven, kreativen Strategie und das in sämtlichen Feldern (Wirtschaft, Kunst, etc.)</li> <li>• Identifizierung von Mängeln</li> <li>• Bereitstellung eines Bezirkes aller Kulturen des Ballungsraumes (ca. 100)</li> <li>• Schaffung eines Ausschusses zwischen Arbeitnehmern, Arbeitgebern sowie Trainingsorganisationen</li> </ul>
<p>GDYNIA, PL</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung der Teilnahme in der Planung des Hubs</li> <li>• Zunehmende Funktionalität des Hubs</li> <li>• Zunehmende Sicherheit und Sinn für Sicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer Verkehrsforschung und -Analyse zusammen mit einer Prognose des Verkehrsvolumens in der Hub- Gegend</li> <li>• Messen der Intensität des Fußgängerverkehrs und Forschung über Reiseverhalten</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer Fußgängerfreundlichen Zone</li> <li>• Einführung eines Bike+Ride und Rark+Ride Systems</li> <li>• Den Hub näher an das Stadtzentrum bringen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annahme des Raumentwicklungsplanes für den Konstytucji Platz (2015-), mit Priorität und Raum für schwache Verkehrsteilnehmer und Reisende der öffentlichen Verkehrsmittel</li> <li>• Ausarbeitung eines Stadtkonzeptes zur Modernisierung des Hubs</li> </ul>
<p>GIRONA, ES</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokale Ebene: Verbesserung und Förderung nachhaltiger Erreichbarkeit des Bahnhofes und seiner Umgebung</li> <li>• Regionale Ebene: Förderung des HS als sinnvolle Alternative zu privaten Fahrzeugen für den Personentransport als täglicher Ersatz</li> <li>• Internationale Ebene: Ausnutzen der geographischen Position zwischen zwei potentielle Anziehungszentren im Zusammenhang mit internationalem Tourismus durch gute, einfache und schnelle Verbindungen mit diesen Gegenden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Umwandlung des Bahnhofes und seiner unmittelbaren Umgebung: Definierung der Hauptplätze rund um den Bahnhof, Verbesserung der Mobilität rund um den Bahnhof sowie einheitliches Transportmanagement, um wirkliche Intermodalität zu erlauben und um den Bahnhof ein wirkliches Stadttor zu machen</li> <li>• 2. Förderung von Teilhabe und Governance: Bewahrung der Kontinuität des ULSG und seiner Philosophie; Bereitstellung von Teilhabemöglichkeiten und Debatten für die Bürgerschaft, um Projekte zu bewerten</li> <li>• 3. Behandlung des Bahnhofes als Element wirtschaftlicher Dynamisierung</li> </ul>
<p>ŁÓDŹ, PL</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langfristiges und nachhaltiges Wachstum und allumfassende Funktionalität des Bahnhofes Łódź Fabryczna sowie seiner Umgebung, besonders durch:</li> <li>• 1. Schaffung eines frischen Images des neuen Stadtzentrums als Bereich, wo der Lebensqualität und der Attraktivität der öffentlichen Plätze viel Beachtung geschenkt wird.</li> <li>• 2. Ankurbelung des Stadtzentrums, es aufleben lassen sowie Zunahme der Vorteile, die mit der Errichtung eines multimodalen Hubs verbunden sind</li> <li>• 3. Verstärkung neuer Herangehensweisen an Information über Mobilität und Kommunikation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung attraktiver vorübergehender öffentlicher Räume rund um den multimodalen Bahnhof, die in der Zukunft systematisch von den Zielanlagen ersetzt werden. Verbesserung von räumlichen und funktionalen Verbindungen, einschl. des neuen Transportplanes</li> <li>• 2. Schaffung eines Kommunikations-LABs, das darauf abzielt, regelmäßig Forschung über die Bahnhofsutzer in einer 8-Jahres Perspektive durchzuführen: Schaffung einer Datenbank über das Wissen bezüglich der Passagierflüsse und Reiseverhalten der Bahnreisenden des Bahnhofes Łódź Fabryczna; Erzeugung von Vorhersagen über den Schienentransport-Verkehrsfluss; Erzeugung einer Analyse über Beziehungen zwischen Entwicklung/ steigender Fahrgasttransportstandards und der Entwicklung der multimodalen HUB-Zone (neues Stadtzentrum)</li> </ul>
<p>LUGANO, CH</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zufriedenstellung der logistischen Bedürfnisse der zwei Universitäten: Die Universität Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) und die schweizerische Universität Italiens (USI), um mit der zunehmenden Zahl an Studenten, Lehrern, Forschern und Mitarbeitern umzugehen.</li> <li>• Förderung von Nachhaltigkeit durch die Wahl, zwei der drei neuen Campusse in der Nähe der wichtigen Bahnhöfe im Kanton Tessin zu platzieren.</li> </ul>	<p>Drei Projekte mit einer Gesamtfläche von 46.475m<sup>2</sup> sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein SUPSI Campus am Bahnhof Lugano; ein SUPSI Campus am Bahnhof Medrisio, ein USI/SUPSI Campus am Bahnhof in Lugano Viganello</li> <li>• Diese drei neuen Zentren werden in Übereinstimmung mit gewissen Konzepten gebaut: Von Stadtplanung zur Mobilität und von Energieplanung zum öko-effizienten und nachhaltigen Management der akademischen Gebäude, ebenso gemäß der Stadtentwicklungsstrategie</li> </ul>
<p>ÖREBRO REGION, SE</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung der regionalen Voraussetzungen, um eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Oslo und Stockholm</li> <li>• Entwicklung eines Reisezentrums in Orebro um den steigenden Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region zu bewältigen</li> <li>• Entwicklung der Gegenden, die das Reisezentrum in Orebro umgeben, um seinen Effekt als Turbine, Knotenpunkt und Durchgangsweg zu vergrößern und seinen Effekt als Hindernis zu reduzieren</li> <li>• Entwicklung des öffentlichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation von NodeCity Seminaren in der Städten Västerås, Örebro, Eskilstuna und Karlstad</li> <li>• Wiederaufbau des Reisezentrums in Orebro</li> <li>• Erzeugung eines detaillierten allumfassenden Planes mit Strategien für die Landnutzung um die Eisenbahngleise herum</li> <li>• Einführung eines Infotainmentsystems in den Bussen, welches mit einem Realzeitsinformationssystem verbunden ist, das auch andere Kommunikation mit den Bürgern</li> </ul>

	<p>Verkehrsnetzes zum und vom Reisezentrum im Bezug auf Zeit, Attraktivität, Kapazität, Komfort und Sicherheit</p>	<p>beinhaltet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines verbesserten Fahrschein-systems</li> </ul>
<p>PORTO, PT</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Lebensqualität und die der Umwelt, um Investment anzulocken und sowohl Erreichbarkeit als auch territorialen Zusammenhalt zu fördern</li> <li>• Verstärkung kultureller Veranstaltungen im öffentlichen Raum</li> <li>• Zunahme des Wohlstandes in der Gegend und Förderung von Zusammenarbeit mit ansässigen Unternehmern</li> <li>• Verbesserung der Verbindungen zur Innenstadt durch mehr geteilte Plätze und bessere Qualitätskorridore zum Gehen und Fahrradfahren</li> <li>• Verbesserung von Technologiesystemen für Intermodalität</li> <li>• Förderung von billigen Autoparkplätzen für Anwohner, 'P+R' und Veranstaltungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Straßenplattformen vor dem Eingang, Zonen geringer Geschwindigkeit und private Parkplatznetzwerke</li> <li>• Entwicklung eines grünen Gebietes um Ortsumgehungsstraßen, multimodale Qualitätsdurchgangswege und elektrische Shuttlebusverbindungen zwischen dem Grenzflächegebiet und dem Flussufer</li> <li>• Verbesserte Informationssysteme zwischen dem Schnellzug-HUB und der LAP Gegend</li> <li>• Unterstützung von ständigen Veranstaltungsplattformen und künstlerische Wohnsitze</li> <li>• Verbesserung von Mobilität und Bürger-schaftsprojekte</li> </ul>
<p>PRESTON, UK</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung von Umsteigemöglichkeiten und Information</li> <li>• Mehr Schritte generieren durch Verbindungen mit dem Stadtzentrum</li> <li>• Integration des Hubs in die lokale und regionale Wirtschaft</li> <li>• Kooperation zwischen vielzähligen Interessenvertretern verstärken</li> <li>• Entwicklung einer einheitlichen Strategie mit anderen lokalen Plänen</li> <li>• Interesse von lokalen Unternehmen und Gemeinden erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Design des Bahnhofes verbessern</li> <li>• Verbesserung/ Neuplatzierung des Einganges, um ihn für Unternehmensnutzer attraktiver zu machen</li> <li>• Förderung von mehr wirtschaftlicher und kultureller Aktivität im Bahnhof</li> <li>• Verbindung zum entwickelnden Sektors der Kultur- und Kreativwirtschaft</li> <li>• Verbesserung von physischen Verbindungen</li> <li>• Verbesserung der Anschlussmöglichkeit zu Außengegenden, um sicherzustellen, dass diese zu den Plänen für das Stadtzentrum verbunden sind</li> </ul>
<p>ROSTOCK, DE</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung der südlichen Bahnhofsgegend als Personenverkehr-Knoten</li> <li>• Ausnutzung des Standortvorteiles als Hub für die kreative Unternehmerszene, um die Universität und kreative Milieus sowie Freischaffende der umliegenden 'Regiopol' Region anzusprechen</li> <li>• Verbindung der Südstadt mit dem Stadtzentrum und anderen Stadtteilen, Förderung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr, Ausnutzung der Lage innerhalb des Eisenbahnnetzwerkes sowie der Langstreckenbusse</li> <li>• Verknüpfung von technologieorientierten Disziplinen mit anderer an Kraft zunehmender grüner Mobilität (Zug/ Straßenbahn/ Fahrrad/ Fußgängerorientiert)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer Potential- und Nachfrageanalyse und eines Workshops mit den Hauptanspruchsberechtigten</li> <li>• Bildung eines INTRREG Projektes für die Entwicklung eines kreativen Hubs in Rostock</li> <li>• Integration des Themas in der Wissenschaftskonzeption (Masterplan Science) in 2015</li> </ul>
<p>ULM, DE</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufrechterhaltung der Bürgerbeteiligung am Projekt CityStation Ulm</li> <li>• Verbesserung der Qualität des Bahnhofesplatzes</li> <li>• Verbesserung des lokalen Mobilitätssystems</li> <li>• Verbesserung der Verbindungen mit den zwei Seiten der Stadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierung des Bahnhofesplatzes</li> <li>• Umstrukturierung des privaten und öffentlichen Transportes</li> <li>• Bau einer neuen Passage/ Parkhauses unter dem Platz</li> <li>• Bau einer neuen Bahnhofeingangshalle</li> <li>• Entwicklung eines neuen Servicecenters für Handel</li> <li>• Ausdehnung der unterirdischen Passage unter den Gleisen in Richtung der Viertel hinter des Bahnhofes</li> <li>• Stufenweise Sanierung und Wiederbelebung der städtischen Gegenden, die den Verkehrsknotenpunkt umgeben</li> </ul>

(graphic icons: © Luca Vecchi for Municipality of Reggio Emilia)

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





Während des letzten Stadiums des ENTER.HUB Projektes hat sich die Stadt Lugano auf die Aufwertung der Projektergebnisse fokussiert. Diese sind unmittelbar relevant für aktuelle Strategieentwicklungen, weshalb sie Priorität für Lugano haben.

Unsere Prioritäten waren insbesondere:

- Zufriedenstellung der logistischen Bedürfnisse der beiden Universitäten Luganos: Die Universität Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) und die Universität der Italienischen Schweiz (USI), um mit der steigenden Zahl an Studenten, Lehrern, Forschern, Mitarbeitern und vor allem deren Mobilitätsbedürfnissen umzugehen.
- Nachhaltigkeit fördern durch die Wahl, zwei der drei neuen Campusse in der Nähe der wichtigen Bahnhöfe im Kanton Tessin zu platzieren.

Das gesamte Lugano Campus Projekt umfasst drei Module mit einer Gesamtfläche von 46.475m<sup>2</sup>:

Ein SUPSI Campus am Bahnhof Lugano; ein SUPSI Campus am Bahnhof Mendrisio; ein USI/SUPSI Campus in Lugano Viganello.

Diese drei neuen Zentren werden in Übereinstimmung mit Konzepten gebaut:

Von Stadtplanung zu Mobilität, von Energieplanung zum öko-effizientem und nachhaltigem Management der akademischen Gebäude sowie in Übereinstimmung mit der

Stadtentwicklungsstrategie.

In diesem Zusammenhang denkt Lugano an seine zentrale Position mit seinen idealen Unterstützungskonditionen für internationales Geschäft und Logistik, da es direkt an den Autobahn- und Bahnstrecken liegt, die Zürich mit Mailand verbinden. Zudem hat Lugano seinen eigenen Stadtflughafen (Lugano-Agno), weshalb es in etwa 45 Minuten Fahrtzeit vom internationalen Flughafen Mailand-Malpensa aus erreichbar ist.

Eines unserer Hauptelemente der Entwicklungsstrategie, dessen Folgen für Mobilität im Allgemeinen aber auch insbesondere für Eisenbahn-Hubs ist unsere wirtschaftliche, wissenschaftliche, kulturelle und touristische Entwicklung. Lugano ist das dritte Schweizer Finanzzentrum, es beherbergt zwei Forschungsuniversitäten sowie mehrere Spitzenwissenschaftsinstitute (unter anderem das schweizerische nationale Superrechenzentrum). Die Stadt ist weltweit anerkannt für seine biomedizinische Ansammlung, welche das kardiologischen Universitätskrankenhaus (Cardiocentro), das Hirnzentrum (Neurocentro) sowie private Stiftungen wie ESASO etc. einschließt.

Italienisch ist Luganos offizielle Sprache. Aber unsere Geschäftswelt, Touristenführer und Einwohner sprechen auch Französisch, Deutsch oder Englisch. Luganos weltoffene und tolerante Atmosphäre, hervorgerufen durch die 40% internationale Bevölkerung, ist bei all unseren Gästen sowie Besuchern anerkannt.

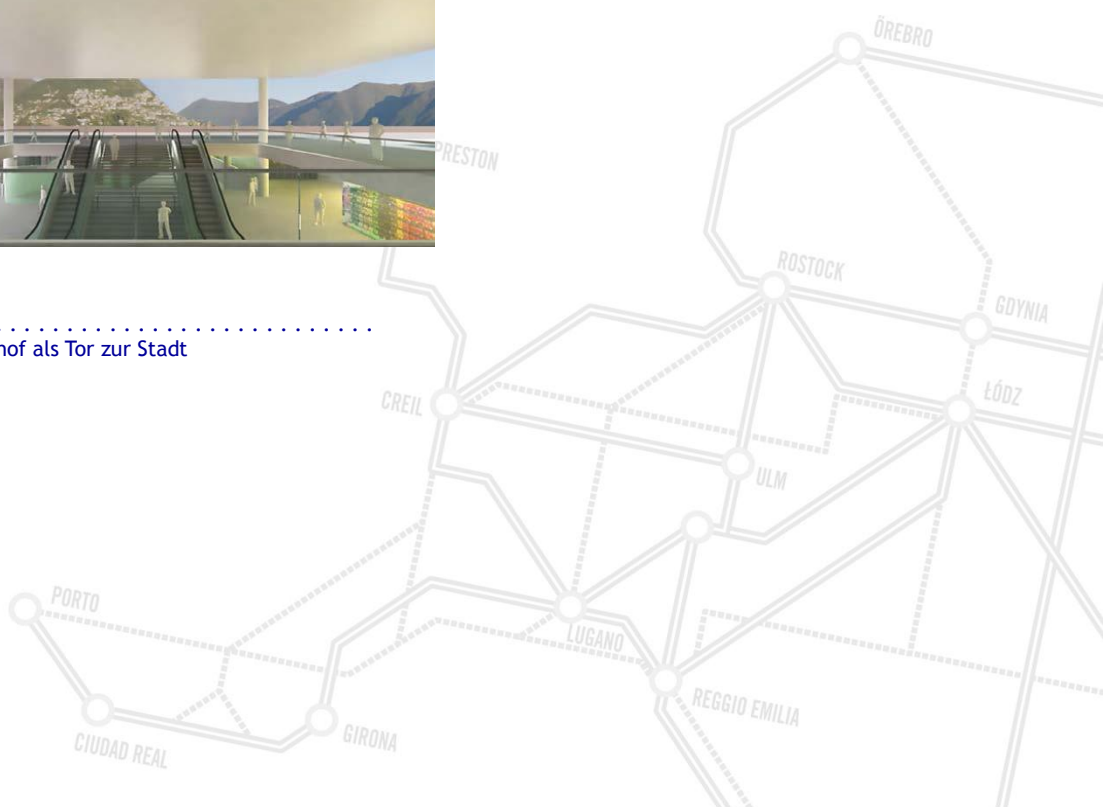
Des Weiteren hat sich Lugano als natürlicher Teil der traditionellen Schweizer Dienstplattform für sowohl Übersetzer als auch Dolmetscher internationaler Organisationen bewiesen. Zusammen mit unserem fortgeschrittenen, wahrhaft internationalen und kompetenten tertiären Sektor sind sie fähig, so zu agieren, dass es möglich ist, Delegationen zu empfangen. Lugano wird damit fortsetzen, sich sowohl die institutionellen Beziehungen mit URBACT als auch die erfolgreichen bilateralen Beziehungen mit ENTER.HUB Partnerstädten zu Nutze zu machen, um die Aufwertung der ENTER.HUB Projektergebnisse auf der Ebene unserer Großregion zu optimieren.



... Lugano. ...  
Der Campus SUPSI logistische Strategie des Kantons Tessin:  
Das Bauen von Bahnhöfen in Lugano, Lugano Viganello und Mendriso



... Lugano. ...  
Der neue Bahnhof als Tor zur Stadt





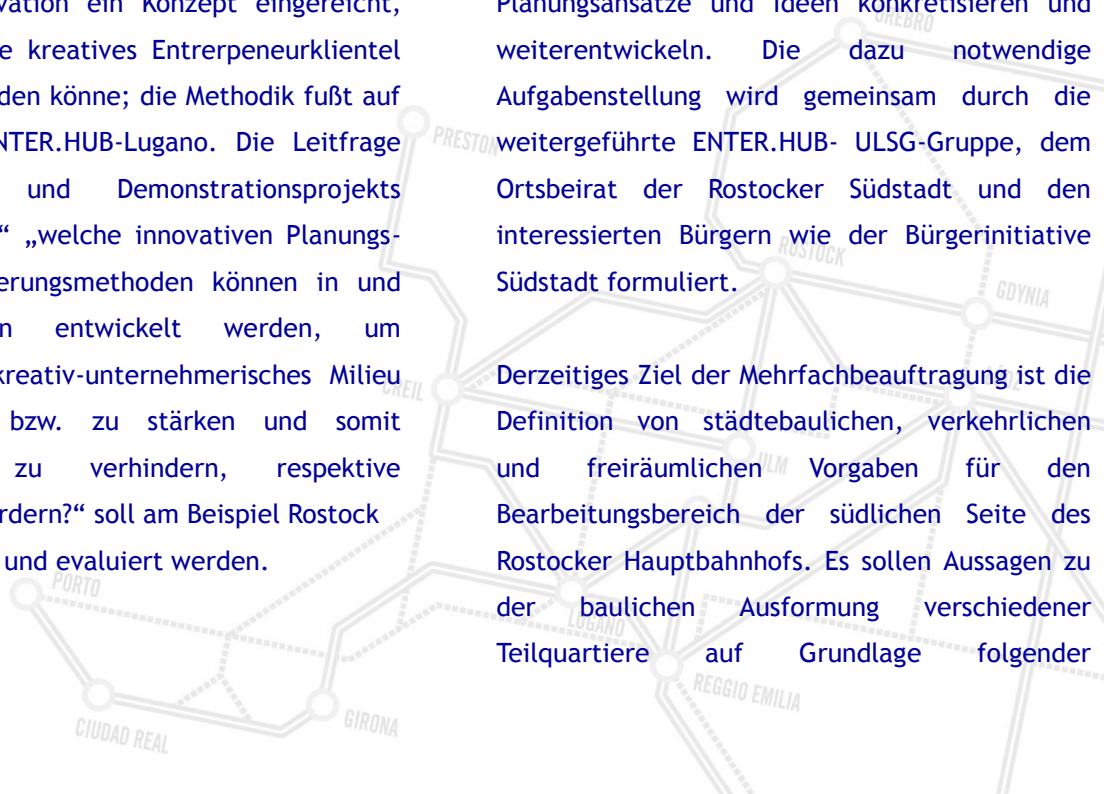
Am Mittwoch, den 15.4.2015 traf sich die Rostocker Urban Local Support Group, um das Enter Hub Projekt abzuschließen. Bereits die Tatsache, dass das ENTER.HUB-Projekt das öffentliche Interesse am Entwicklungspotential des Untersuchungsgebietes deutlich erhöht hat, ist als Projekterfolg zu werten. Die Akte wird nicht geschlossen, sondern weitere Arbeiten werden zielgerichtet fortgeführt.

Die Hansestadt Rostock hat beim Bundesministerium für Bildung und Forschung im Programm Innovation ein Konzept eingereicht, mit dessen Hilfe kreatives Entrepreneurklientel angesiedelt werden könne; die Methodik fußt auf dem Vorbild ENTER.HUB-Lugano. Die Leitfrage des Modell- und Demonstrationsprojekts „RostockKreativ“ „welche innovativen Planungs- und Prozessteuerungsmethoden können in und für Regiopolen entwickelt werden, um ortsansässiges kreativ-unternehmerisches Milieu zu (er)halten bzw. zu stärken und somit Abwanderung zu verhindern, respektive Zuwanderung fördern?“ soll am Beispiel Rostock eruiert, erprobt und evaluiert werden.

Die Entscheidung des Bundesministeriums fällt im Sommer 2015. Fällt die Entscheidung negativ aus, bestehen gute Förderchancen z.B. im Programm INTERREG South Baltic.

Der auch aus ENTER.HUB für die südliche Bahnhofseite resultierende Planungs- und Entscheidungsdruck wird im 2. Halbjahr 2015 in neue Bahnen gelenkt: 3 - 4 Teams aus Stadtplanern, Städtebauern, Verkehrs- und Freiraumplanern sollen im Rahmen einer sogenannten Mehrfachbeauftragung bestehende Planungsansätze und Ideen konkretisieren und weiterentwickeln. Die dazu notwendige Aufgabenstellung wird gemeinsam durch die weitergeführte ENTER.HUB- ULSG-Gruppe, dem Ortsbeirat der Rostocker Südstadt und den interessierten Bürgern wie der Bürgerinitiative Südstadt formuliert.

Derzeitiges Ziel der Mehrfachbeauftragung ist die Definition von städtebaulichen, verkehrlichen und freiräumlichen Vorgaben für den Bearbeitungsbereich der südlichen Seite des Rostocker Hauptbahnhofs. Es sollen Aussagen zu der baulichen Ausformung verschiedener Teilquartiere auf Grundlage folgender



Entwicklungsziele getroffen werden.

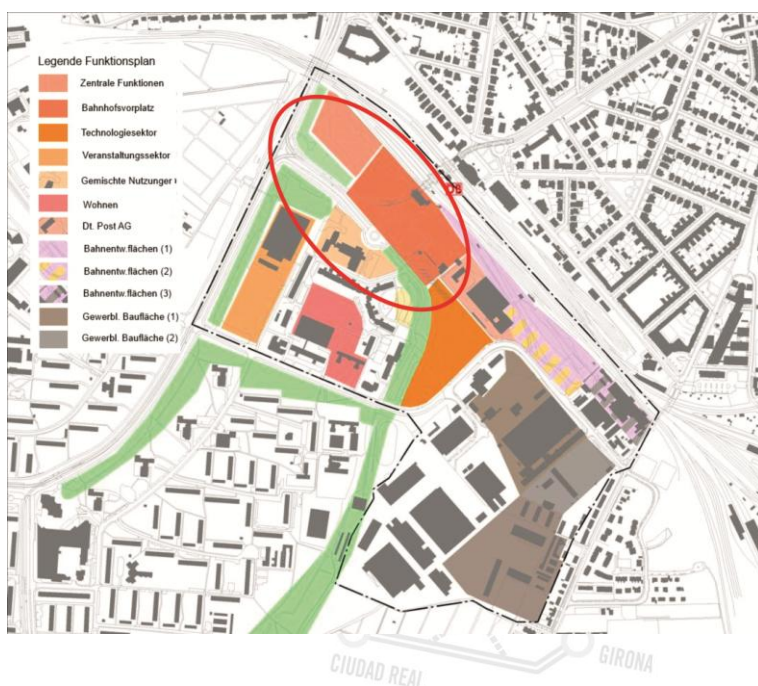
Zuerst liegt der südliche Bahnhofsvorplatz im Fokus der Entwicklungsplanung, der auf der Basis seiner vorhandenen verkehrlichen Anlagen als multimodaler „Hub“ ausgebaut werden soll und durch einen baulichen Rahmen - mit innerstädtischen Nutzungen untersetzt - urbane Qualitäten erhalten soll. Kern der geplanten Entwicklungsmaßnahmen stellt die Verlagerung des ZOBs auf den Bahnhofsvorplatz dar.

Auf der westlich benachbarten Quartiersfläche „Am Kesselborn“ sind - auch ergänzend zum Südlichen Bahnhofsvorplatz - die Ansiedlung von Mobilitätsangeboten, Hotellerie, Gastronomie, Verwaltungs-, Bildungs- und Dienstleistungsangeboten, in geringem Maße Angebote des Handels denkbar, ebenso aber auch Einrichtungen im nichtproduzierenden Wissenschafts-, Technologie- und Innovationssektor.

Das Quartier südlich des Platzes der Freundschaft durchläuft derzeit einen Transformationsprozess.

Nach der Aufgabe als Einzelhandelsstandort und durch vorhandene bebaubare Flächen auf dem Grundstück besteht der von der Hansestadt unterstützte Wunsch des Eigentümers nach einer baulichen Weiterentwicklung der Liegenschaft, die sich in Sichtweite und in städtischen Zusammenhang zum südlichen Bahnhofsvorplatz befindet. Im Planungsvorschlag sollen der nördliche Quartiersabschluss und die städtebauliche Anbindung an den südlichen Bahnhofsvorplatz definiert werden.

2014 formulierte die Stadthallen- und Messegesellschaft GmbH Rostock die Idee eines Stadthallenneubaus mit Standort auf dem Messegelände in Schmarl und die damit einhergehende Aufgabe der bestehenden Halle in der Südstadt. Hier gilt es nun, Entwicklungspotenziale der Fläche am Südring auszuloten und dazu einen städtebaulichen Rahmen abzustecken. Zu berücksichtigen sind mögliche Entwicklungsvarianten, die von einem Erhalt der Stadthalle als Einrichtung, als Bauwerk in beiden genannten Fällen mit möglichen Erweiterungen oder von einer komplett neuen Flächennutzung ausgehen.



# K o n t a k t e

Reggio Emilia, Lead Partner  
... David Zilioli .....  
[david.zilioli@municipio.re.it](mailto:david.zilioli@municipio.re.it)

Lead Expert .....  
... Jean-Jacques Terrin ..  
[jjterrin@gmail.com](mailto:jjterrin@gmail.com)

Ciudad Real .....  
... Eva Navarro .....  
[enavarro@impefe.es](mailto:enavarro@impefe.es)

Creil Agglomeration .....  
... Claire Leblond .....  
[c.leblond@agglocreilloise.fr](mailto:c.leblond@agglocreilloise.fr)

Ulm .....  
... Dorothea Hemminger ..  
[d.hemminger@ulm.de](mailto:d.hemminger@ulm.de)

Gdynia .....  
... Alicja Pawlowska .....  
[a.pawlowska@zdiz.gdynia.pl](mailto:a.pawlowska@zdiz.gdynia.pl)

Girona .....  
... Jordi Xirgo .....  
[jxirgo@ajgirona.cat](mailto:jxirgo@ajgirona.cat)

Łódź .....  
... Anna Wierzbicka .....  
[a.wierzbicka@zncl.uml.lodz.pl](mailto:a.wierzbicka@zncl.uml.lodz.pl)

Lugano .....  
... Giorgio Maric .....  
[giorgio.maric@lugano.ch](mailto:giorgio.maric@lugano.ch)

Örebro Region .....  
Fabian Ilgner .....  
[fabian.ilgner@regionorebro.se](mailto:fabian.ilgner@regionorebro.se)

Porto .....  
... Eurico Ferreira .....  
[euricoferreira@cm-porto.pt](mailto:euricoferreira@cm-porto.pt)

Preston .....  
... Tamar Reay .....  
[t.reay@preston.gov.uk](mailto:t.reay@preston.gov.uk)

Rostock .....  
... Oliver Koeppen .....  
[oliver.koeppen@rostock.de](mailto:oliver.koeppen@rostock.de)

[enter.hub@municipio.re.it](mailto:enter.hub@municipio.re.it)  
<http://www.urbact.eu/enterhub>  
<http://www.urbact.eu>

URBACT II ist ein europäisches Austausch- und Lernprogramm, das nachhaltige städtische Entwicklung fördert, teilfinanziert durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen der Europäischen Kohäsionspolitik.

URBACT hilft Städten, pragmatische Lösungen zu entwickeln, die neu und nachhaltig sind, die wirtschaftliche, soziale sowie ökologische Dimensionen einbeziehen und ermöglicht, Städten gute Verfahren miteinander zu teilen.

ENTER.HUB unterstützt die Rolle der Eisenbahn-HUBs und multimodale Schnittstellen in mittelgroßen Städten als Motoren für ganzheitliche Städteentwicklung und wirtschaftliche, soziale sowie kulturelle Erneuerung. ENTER.HUB Netzwerkpartner definieren ihre territorialen Systeme um diese Knoten neu, indem sie in die TENT-T Korridoren passen.

