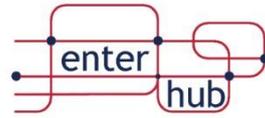


NEWS-LETTER N°5



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

EUROPEAN PROGRAMME FOR SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT



Juni /Juli
2014



Rostock, 22. bis 23. Mai 2014
Thematischer Workshop Wirtschaft

URBACT II ist ein Europäisches Lern- und Austauschprogramm, das nachhaltige Stadtentwicklung fördert, anteilig finanziert durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen der Europäischen Kohäsionspolitik. URBACT unterstützt Städte hinsichtlich der Entwicklung pragmatischer Lösungen, die neu und nachhaltig sind, integriert wirtschaftliche, soziale und Umweltaspekte und befähigt Städte, sich hinsichtlich bewährter Praktiken auszutauschen.

ENTER.HUB stärkt die Rolle von Eisenbahnknotenpunkten und multimodalen Schnittstellen in mittelgroßen Städten als Motoren integrativer Stadtentwicklung und wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Erneuerung. Eingefügt in TENT-Korridore, definieren die Partner des ENTER.HUB-Netzwerks ihre territorialen Systeme im Umfeld dieser Drehkreuze neu.



EDITORIAL

Dieser Newsletter widmet sich mehreren wichtigen Ereignissen, die im Rahmen des ENTER.HUB-Projekts stattfanden. Am 22. und 23. Mai fand in Rostock, Deutschland, der fünfte thematische Workshop statt, der sich mit dem Thema Wirtschaft befasste und zu dem der thematische Experte Ares Kalandides aus Berlin eingeladen war. Anliegen des Workshops war es, ein Verständnis für die wirtschaftlichen Potentiale eines Verkehrsknotenpunktes auf verschiedenen Gebietsebenen und in verschiedenen Bereichen zu entwickeln. Łódź, Lugano, Örebro, Preston und Rostock stellten ihre jeweiligen lokalen Belange und bisherige Erfahrungen vor. Im Laufe des Workshops schlugen alle Partner mögliche Maßnahmen vor, um Rostock hinsichtlich der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit seines Verkehrsknotenpunktes zu unterstützen, vor allem in Bezug auf die Universität.

Am 10. und 11. Juli trafen sich die Partner und ihre politischen Vertreter in Girona, Spanien, zum Thema Mobilität mit dem thematischen Experten José Maria Coronado aus Ciudad Real. Creil Agglomeration, Ciudad Real, Girona und Porto stellten ihre Erfahrungen vor. Der Workshop konzentrierte sich auf den Fall der Gastgeberstadt und machte deutlich, wie Girona Vorteile aus Mobilität und HS ziehen könnte, um nicht nur die eigene Erreichbarkeit zu verbessern, sondern seine wirtschaftliche, kulturelle und touristische Attraktivität zu erhöhen.

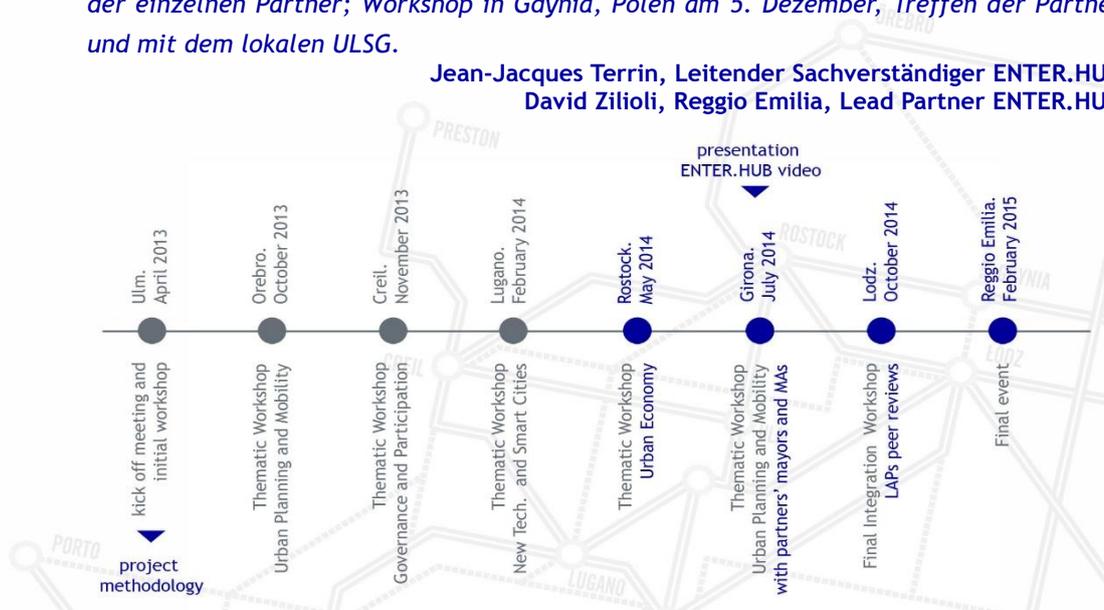
Dieses Treffen in Girona bot den ENTER.HUB-Partnern eine wichtige Gelegenheit für den Austausch miteinander. Außerdem wurde in diesem Rahmen eine Absichtserklärung der politischen Vertreter und Entscheidungsträger unterzeichnet. Diesem Aspekt widmet dieser Newsletter spezielle Aufmerksamkeit.

Während des Treffens wurde das ENTER.HUB-Video zum ersten Mal dem gesamten Partnerkonsortium präsentiert. Es wurde von SUPSI (Fachhochschule und Kunsthochschule der Südlichen Schweiz) mit der Unterstützung aller Partner produziert und wird in Kürze auf der Website des ENTER.HUB-Projekts verfügbar sein.

Ebenfalls im Newsletter enthalten sind die 2 x 10-Empfehlungen aus den Berichten der thematischen Experten Pedro Ferraz de Abreu und Ares Kalandides, die sie Rahmen der von ihnen moderierten Workshops in Lugano und Rostock erarbeiteten. Und nicht zuletzt präsentierten Reggio Emilia und Creil Agglomeration ihre weiterführenden lokalen Aktionspläne (LAP) und ihre lokalen Projekte.

Die nächsten wichtigen Daten für ENTER.HUB sind folgende: Treffen der Partner mit ihren ULSG-Vertretern am 9./10. Oktober in Łódź, Polen, zum Austausch über die LAP der einzelnen Partner; Workshop in Gdynia, Polen am 5. Dezember, Treffen der Partner und mit dem lokalen ULSG.

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



SCHWERPUNKT

Treffen in Girona mit politischen
Entscheidungsträgern

Unterzeichnung der

Absichtserklärung

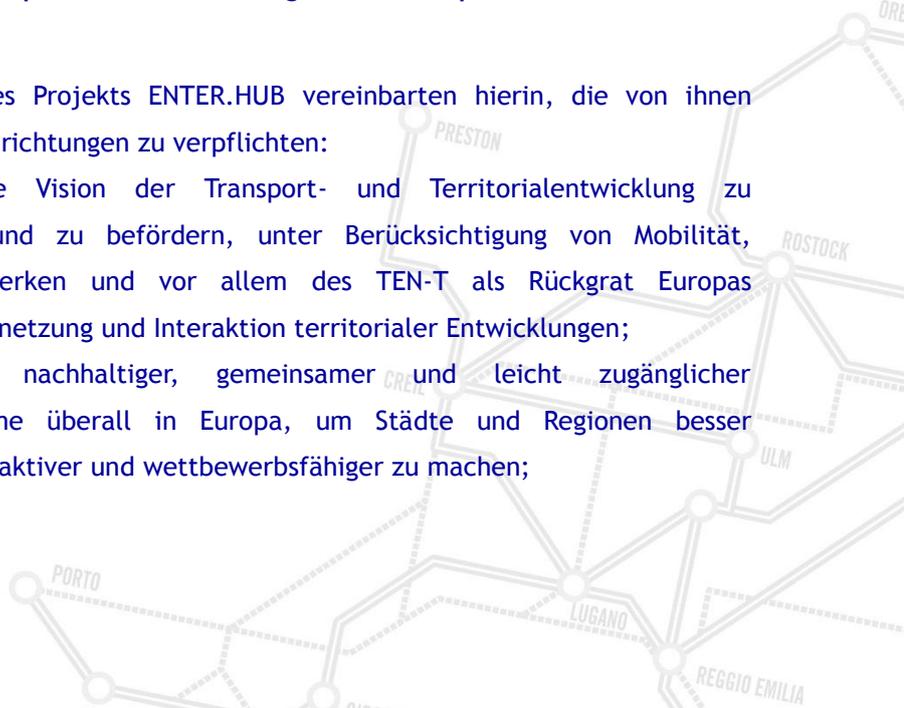


. . . Girona, 6. Transnationales Treffen. . . .
Reden der politischen Entscheidungsträger
vor Unterzeichnung der Absichtserklärung

Das transnationale Treffen am 10./11. Juli in Girona bot politischen und anderen Entscheidungsträgern Gelegenheit, eine Absichtserklärung zur **Unterstützung und Zusammenarbeit hinsichtlich der Entwicklung gemeinsamer Lösungsansätze zur Stärkung und Nutzung von Mobilitätsknotenpunkten in mittelgroßen Europäischen Städten** zu unterzeichnen.

Die Partner des Projekts ENTER.HUB vereinbarten hierin, die von ihnen vertretenen Einrichtungen zu verpflichten:

- Eine globale Vision der Transport- und Territorientwicklung zu unterstützen und zu befördern, unter Berücksichtigung von Mobilität, Transportnetzwerken und vor allem des TEN-T als Rückgrat Europas hinsichtlich Vernetzung und Interaktion territorialer Entwicklungen;
- Beförderung nachhaltiger, gemeinsamer und leicht zugänglicher Transportsysteme überall in Europa, um Städte und Regionen besser erreichbar, attraktiver und wettbewerbsfähiger zu machen;



- Teilen von Erfahrungen und Nutzung eines Austausch- und Lern-Ansatzes mit dem Ziel der Bereicherung ihrer gemeinsamen und strategischen Vision des zukünftigen Europas auf verschiedenen territorialen Ebenen, auch mit Blick auf die neue Förderprogrammperiode 2014 - 2020 bezüglich städtischer und infrastruktureller Entwicklung.

Insbesondere haben die ENTER.HUB-Partner damit anerkannt:

- Die Schlüsselrolle von URBACT II und ENTER.HUB für eine verstärkte Beachtung dieser Themen in europäischen mittelgroßen Städten und Regionen;
- Die durch URBACT II und ENTER.HUB gebotenen Möglichkeit, einen Beitrag zur gegenseitigen Unterstützung bei der Entwicklung der beteiligten Städte und Regionen zu leisten;
- Die spezifischen Herausforderung des Projekts, die darin bestand, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Belange auf lokaler, regionaler und europäischer Ebene zu untersuchen, wie eine Region die aus einem Verkehrsknotenpunkt von regionaler Relevanz erwachsenden Vorteile im Sinne einer ausgewogenen und nachhaltigen Stadt- oder Gebietsentwicklung nutzen kann;
- Die Wichtigkeit einer Beförderung der Wirkung der Projektaktivitäten auf lokaler Ebene;
- Die Notwendigkeit einer weitergehenden Nutzung finanzieller Unterstützung durch die EU für Netzwerke wie unsere, im Dienste einer konkreten Realisierung lokaler Projekte, die auf Entwicklung von Eisenbahnknotenpunkten und städtische Wiederbelebung abzielen (d.h. im Rahmen von ENTER.HUB entwickelte lokale Aktionspläne). Diese finanzielle Unterstützung sollte in Form von direkter Förderung von Investitionen oder lokalen Studien erfolgen.

Abschließend haben die Partner des ENTER.HUB-Projekts vereinbart, URBACT, die Europäische Kommission und die DG Transport aufzufordern, zukünftig im Rahmen von Projektaufufen und gemeinsamen Aktivitäten wieder mehr Aufmerksamkeit und Konzentration auf diese Themen richten, wobei das Spektrum von **Großprojekten zu TEN-T-Korridorsthemen bis hin zu kleineren nachhaltigen Stadtentwicklungsprojekten** reicht, und ihre Städte und Regionen dadurch zu unterstützen, dass den lokalen URBACT-Aktionsplänen bei der Definition lokaler Projekte, die durch europäische Gelder zu finanzieren sind, Priorität eingeräumt wird.

... Girona, 6. Transnationales Treffen. ...
 Alle Teilnehmer versammeln sich am Ende
 des Treffens.



10 x 2 Empfehlungen

10 on INTELLIGENTE TECHNOLOGIEN UND STÄDTE.....

Thematischer Experte, Pedro Ferraz De Abreu
 Workshop in Lugano, Februar 2014

SMART ECONOMY (Competitiveness)	SMART PEOPLE (Social and Human Capital)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Innovative spirit ▪ Entrepreneurship ▪ Economic image & trademarks ▪ Productivity ▪ Flexibility of labour market ▪ International embeddedness ▪ <i>Ability to transform</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Level of qualification ▪ Affinity to life long learning ▪ Social and ethnic plurality ▪ Flexibility ▪ Creativity ▪ Cosmopolitanism/Open-mindedness ▪ Participation in public life
SMART GOVERNANCE (Participation)	SMART MOBILITY (Transport and ICT)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participation in decision-making ▪ Public and social services ▪ Transparent governance ▪ <i>Political strategies & perspectives</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Local accessibility ▪ (Inter-)national accessibility ▪ Availability of ICT-infrastructure ▪ Sustainable, innovative and safe transport systems
SMART ENVIRONMENT (Natural resources)	SMART LIVING (Quality of life)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attractivity of natural conditions ▪ Pollution ▪ Environmental protection ▪ Sustainable resource management 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cultural facilities ▪ Health conditions ▪ Individual safety ▪ Housing quality ▪ Education facilities ▪ Touristic attractivity ▪ Social cohesion

... E1. Bewahrung der Sicherheit, Individualität und Privatsphäre der Bürger

Dies ist eine der größten Herausforderungen, die aus der modernen, allgegenwärtigen Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) erwachsen und ein ernsthaftes Anliegen jedes nachhaltigen Prozesses.

... E2. Verminderungen von Ungleichheiten durch allgemeine Zugang zu Technologien

Allgemeiner Zugang impliziert adäquate Wahlmöglichkeiten in Bezug auf die Technologie und ihre Nutzung sowie eine umfassende Beurteilung der Nutzerbedürfnisse mit deutlichem Bemühen um Berücksichtigung spezieller Bedarfe, wie z.B. der von Menschen mit geringem Einkommen, oder anderer Situationen.

... E3. Nutzung von IKT für Verantwortung und Transparenz

Eine ausgewogene Tagesordnung beinhaltet Good-Governance-Kontroll- und Prüfwerkzeuge, aber auch Werkzeuge zur Beförderung und Sicherstellung von Beteiligungsverfahren, die

... Rahmenindikatoren Intelligente Städte
 Ranking europäischer intelligenter Städte, Zentrum der
 Regionalen Wissenschaften, Wien



für alle Bürger und Interessenvertreter offen sind.

... E4. Entwicklung internationaler Zusammenarbeit zur Verbesserung des Regelungsrahmens

Neben der obligatorischen Zusammenarbeit in Bezug auf die Untergliederung von Institutionen und Bestimmungen auf lokaler und nationaler Ebene ist Globalisierung ein harter Fakt in Bezug auf große Transportnetzwerke, die den wichtigsten Kontext städtischer Knotenpunkte, wie der ENTER.HUBs, bilden.

... E5. Beförderung von Open data-Standards als Gegenentwurf zu proprietären Daten und Protokollen

In vielen Vergabebereichen der entwickelten Länder gibt es die bewährte Praxis einer Beauftragung gemäß offener Standards, sobald es um öffentliche Gelder geht. Die Erfahrung hat gezeigt, dass dies von zentraler Bedeutung ist, um die Vereinnahmung öffentlicher Interessen durch private Wirtschaftsinteressen in intelligenten Städten zu verhindern.

... E6. Befürwortung einer integrierten, dezentralen, verteilten Architektur von IKT-Systemen

Während zentralisierte Systeme mitunter eine bessere Integration ermöglichen und deshalb die am besten geeigneten sind, erweisen sich verteilte System häufig als flexibler, pflegeleichter und nutzerfreundlicher. Dezentrale Systeme erfordern jedoch eine Stärkung von Open-Data-Standards im Dienste einer tatsächlichen Integration.

... E7. Vereinheitlichung lokaler und regionaler Transporte durch ein einheitliches Ticketingsystem

Integrierte Ticketingsysteme (“eine Reise - ein Ticket”) sind das Herzstück jedes rationalen, integrierten, multimodalen Systems. Außerdem ermöglichen sie tatsächliche marktgesteuerte Effizienz und Betreibervielfalt, ohne dass diese das System behindert. Für diese vereinheitlichten Ticketsysteme braucht es Instrumente, die strukturiert nach Kundennutzung, auf Abfragen (Abfahrtsort-Zielort) reagieren.

... E8. Integration von IKT in globale städtische Strategien im Vorfeld harter Investitionen

Ein möglicher guter Ansatz ist die Ernennung eines „Intelligente Stadt-Beamten“ innerhalb der Behörde.

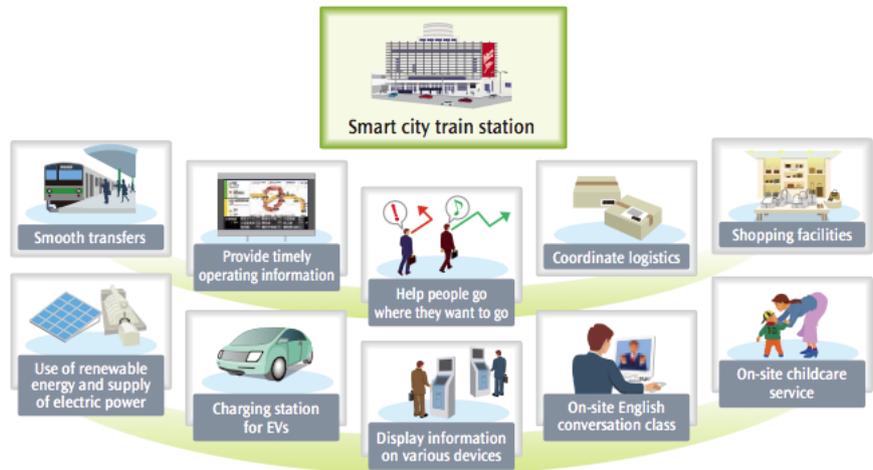
... E9. Förderung des territorialen Zusammenhalts als Basis echter “Intelligenz” in der Stadt

Bei der Planung intelligenter Infrastruktur sind auch nicht-urbane Gebiete zu berücksichtigen.

... eine integrative Sicht auf Intelligente Stadt.

... E10. Stellen Sie sicher, dass die neuen Technologien tatsächlichen Bedarfen gerecht werden

IKT-Nutzung und IKT-Entwicklung sind abhängig von integrierter Politik und Kommunikation - entsprechende Vergaben sollten in Langzeitverträge münden.



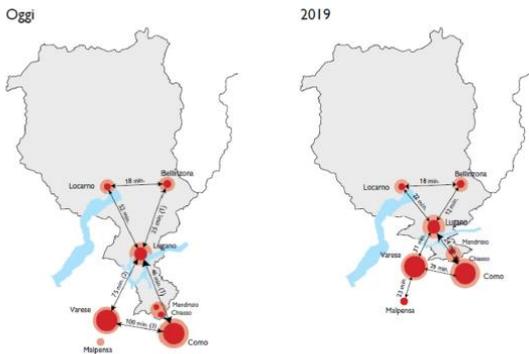
... Ein intelligenter Bahnhof in der Stadt kann als Kernstück von Enter.Hub betrachtet werden ... Bild von Hitachi White Paper

Railway station as a part of the daily-life services infrastructure → Place where users can receive services that match their needs



10 über WIRTSCHAFT

Thematischer Experte Ares Kalandides
Workshop in Rostock, Mai 2014



. . . Raum-Zeit-Kompression
Situation nach dem Ausbau des Bahnsystems in und um Lugano. Links die heutige Situation und rechts die für 2019 vorausgesagte Situation.

. . . E1. Rahmen.

Berücksichtigen Sie auch Auswirkungen außerhalb der regionalen Gerichtsbarkeit, d.h. jene, die regionale Grenzen überschreiten, da Eisenbahnknotenpunkte Auswirkungen auf mehreren geographischen Ebenen haben - von umliegenden Flurstücken bis zur ganzen Stadt, der Region oder sogar weiter entfernt.

. . . E2. Regionalisierung.

Nutzen Sie Eisenbahnverkehrsknotenpunkte als Möglichkeit der Verbindung von Städten und individueller und flexibel differenzierter Region, da Eisenbahnknotenpunkte eine einzigartige Chance zur Integration der Region darstellen.

. . . E3. Kooperation versus Wettbewerb.

Achten Sie vor allem auf die Möglichkeiten wirtschaftlicher Kooperation, die sich aus Eisenbahnverkehrsknotenpunkten ergeben. Verbindung zu anderen Orten erfordert ein differenziertes Verständnis des inter-territorialen Wettbewerbs.

. . . E4. Allumfassende wirtschaftliche Strategie.

Überprüfung einer umfassenderen wirtschaftlichen Strategie anhand der neuen Möglichkeiten, die aus aufgewerteten Verkehrsknotenpunkten erwachsen. Ausgebaute Eisenbahnverkehrsknotenpunkte beeinflussen die wirtschaftliche Ausrichtung einer Stadt/Region in hohem Maße.

Die meisten Verwaltungen müssen im Blick behalten, dass das Ziel jeglicher lokalen Wirtschaftspolitik die Verbesserung der *Lebensqualität* der Menschen ist.

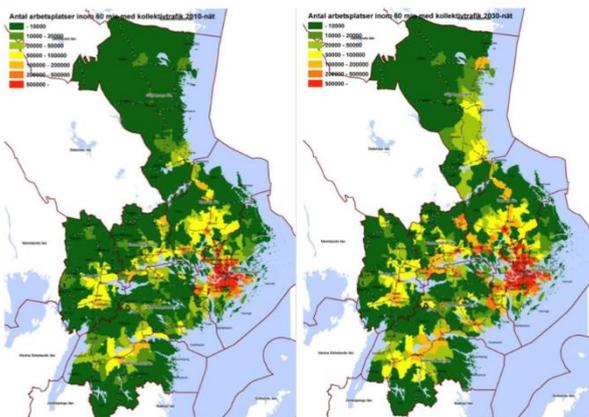
. . . E5. Stadtimage.

Überprüfen Sie, wie ein Verkehrsknotenpunkt das Image eines Ortes beeinflussen kann. Und unternehmen Sie, wenn nötig, Schritte hin zu einer integrierten Standortmarketingstrategie, da Orte mit ausgebauten Eisenbahnknotenpunkten bessere Chancen haben, eine nach außen gerichtete, verbindende Identität zu kommunizieren.

. . . E6. Analyse der Angebots- und der Nachfrageseite.

Orte sollten untersuchen, wo Angebot und Nachfrage liegen.

Jüngste Wirtschaftsanalysen tendieren zu einer Schwerpunktlegung darauf, was ein Ort anzubieten hat. Eisenbahnverkehrsknoten bieten neue Möglichkeiten des Zugangs zu neuen Märkten an.



. . . Anzahl von Arbeitsplätzen
Mälärvalley und die Landkreise Gävleborg und Östergötland. Die Anzahl der Arbeitsplätze, die innerhalb von 60 Minuten über öffentliche Verkehrsmittel erreichbar sind, in den Jahren 2010 und 2030.





... Bahnhöfe und Einkaufszentren.
 Der Leipziger Hauptbahnhof beherbergt ein Einkaufszentrum, das von einem der größten Besitzer von Einkaufszentren in Deutschland betrieben wird. Als solches stellt es seine Erweiterung der Einkaufsmöglichkeiten im Stadtzentrum dar.

... E7. Einzelhandel.

Der an Bahnknotenpunkten ist mit extremer Sorgfalt und unter Beachtung großräumiger Einzelhandelspläne zu planen.

Er kann bestehenden Einzelhandel ergänzen oder mit ihm konkurrieren. In den meisten Ländern sah sich das ENTER.HUB-Projekt mit einem seit einem Jahrzehnt oder länger stagnierenden real kaum steigenden Bedarf nach Einzelhandelsangeboten konfrontiert. Trends wie e-Commerce haben hier tendenziell erhebliche Auswirkungen.

... E8. Grundbesitz.

Finden Sie Werte, die vom Mehrwert profitieren, in den sie investieren.

Flächen im Umfeld von Verkehrsknotenpunkten steigen im Wert sobald eine Restrukturierung des Verkehrsknotenpunktes geplant ist.

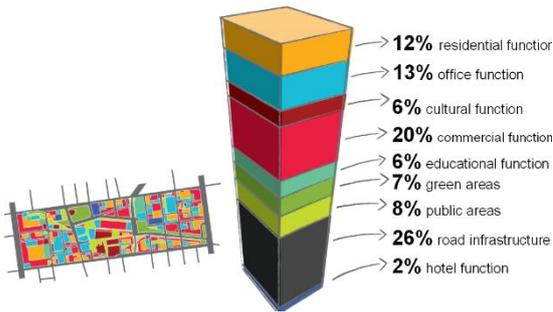
... E9. Flexibler Prozess.

Durchlaufen Sie einen flexiblen Prozess, der Alternativen beinhaltet.

Mit Verkehrsknotenpunkten verbundene wirtschaftliche Entwicklungen brauchen Zeit. Solche Prozesse können von Zeit zu Zeit der Veränderung und der Anpassung an veränderte Bedingungen bedürfen.

... E10. Demokratische Rechenschaftspflicht.

Wer von der Entwicklung profitiert und wer durch sie verliert muss transparent sein und Bestandteil eines breiteren Dialogs mit der Bevölkerung. Es versteht sich von selbst, dass die Verwaltung gegenüber den Menschen, die sie dort positioniert haben, rechenschaftspflichtig ist.



... Beispielhafte Aufteilung der empfohlenen Funktionen im New Centre der Region Łódź



... Business Improvement District in Preston
 Dieser führt zu steigenden Mieten in Bezug auf Eigentum und Gebiete



Unsere Städte und Regionen bei der Arbeit

12 Partner > 12 ULSGs > 12 LAPs

Reggio Emilia IT - IMPEFE-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



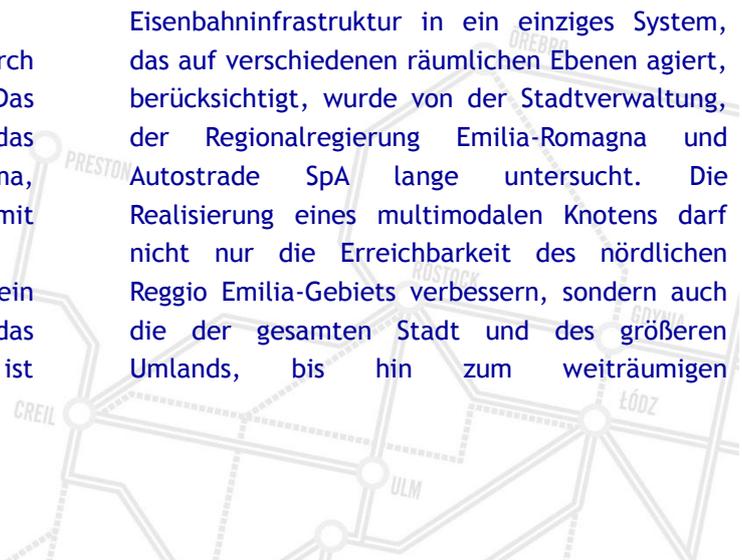
Im Juni 2013 wurde der neue Hochgeschwindigkeitsbahnhof von Reggio Emilia, genannt Mediopadana, der 4 km vom Stadtzentrum entfernt liegt und vom Architekten Calatrava konzipiert wurde, für den Passagierverkehr geöffnet. Nun stellt sich die Frage, wie die Verbindung zwischen Bahnhof und Umland zu stärken ist.

In diesem Kontext galt es, zwei Hauptdefinitionen zu spezifizieren:

- Das Gebiet Mediopadana ist nicht durch institutionelle Grenzen definiert. Das Einzugsgebiet von Mediopadana umfasst das Stadtzentrum und die Provinzen Parma, Reggio, Modena, Cremona und Mantova mit insgesamt ca. 2 Millionen Einwohnern.
- Der Knotenpunkt Mediopadano ist ein Austausch- und intermodaler Knoten um das Zentrum Bahnhof Mediopadana herum. Jetzt ist

es notwendig, die Hochgeschwindigkeitslinie mit den Lokalbahnen (Austausch) und der Autobahn (intermodal) zu verbinden. In diesem Kontext ist die Hauptanliegen des LAP die Verbesserung der Verbindungen zwischen Hochgeschwindigkeitsbahnhof und Autobahn ebenso wie konventionellen Bahnlinien.

- Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer solchen Intervention, die sowohl die Einbindung von Straßen- als auch von Eisenbahninfrastruktur in ein einziges System, das auf verschiedenen räumlichen Ebenen agiert, berücksichtigt, wurde von der Stadtverwaltung, der Regionalregierung Emilia-Romagna und Autostrade SpA lange untersucht. Die Realisierung eines multimodalen Knotens darf nicht nur die Erreichbarkeit des nördlichen Reggio Emilia-Gebiets verbessern, sondern auch die der gesamten Stadt und des größeren Umlands, bis hin zum weiträumigen



Einzugsgebiet des Bahnhofs Mediopadana, was als regionale Priorität zu bestätigen ist.

Die Ziele solcher Eingriffe auf verschiedenen Territorialebenen schließen folgende mit ein:

Auf lokaler Ebene:

- Nutzung des nun verfügbaren Hochgeschwindigkeitsservices für eine Beförderung der Stadterneuerung;
- Stadt und Einzugsgebiet den Bahnhof "fühlen lassen";
- Nutzung des nun verfügbaren Hochgeschwindigkeitsservices für eine ganzheitliche Verbesserung des Infrastrukturmobilitätssystems und des Gebietsmobilitätssystems, zusammengesetzt aus Hauptkanälen (Hochgeschwindigkeitsservice, Autobahn) und sekundären, aber stärker kapillaren Kanälen (lokale Infrastruktur: Straßen und vor allem Regionalzüge und Fahrradwege);
- Erhaltung von Kohärenz und Ausgewogenheit zwischen neuem Hochgeschwindigkeitsbahnhof, Stadtzentrum und anderen städtischen Polen.

Auf regionaler Ebene:

- Dem Mediopadana-Hochgeschwindigkeitsbahnhof eine Identität als neuer Knotenpunkt geben
- Verbessern seiner Rolle als Tor zu den wichtigen europäischen Städten.

Auf einer weitergefassten Ebene:

- Eintragen der Reggio Emilia und des Mediopadana-Gebiets auf der Karte
- Etablieren eines neuen wirtschaftlichen/kulturellen Austauschs mit anderen EU-Städten durch Nutzung dieser neuen infrastrukturellen Schnellverbindungen.



... Das Ein
Luca Vecch

Die lokale Unterstützungsgruppe im Mediopadana-Gebiet besteht aus 46 Vertretern von Interessenvertretern verschiedener Ebenen - lokaler Behörden, Berufsverbände, Fachverbände und anderer Interessenvertreter - die zur Erarbeitung des Lokalen Aktionsplans beigetragen haben. Sie legt der kürzlich neu gewählten Verwaltung von Reggio Emilia einen Projektvorschlag für eine gemeinsame partizipative Stadtentwicklung nach dem „bottom up“-Prinzip vor. Anliegen ist hier die Aktivierung eines bewährten Ansatzes zur Wiederbelebung des strategischen Bereiche der Stadt, bei dem der Eisenbahnknotenpunkt High Speed Mediopadano eine zentrale Rolle spielen wird, nicht nur aus Sicht der lokalen, nationalen und internationalen Mobilität, sondern auch mit dem Ziel der vollen Entfaltung des wirtschaftlichen, geschäftlichen, kulturellen, touristischen und Bildungspotentials.

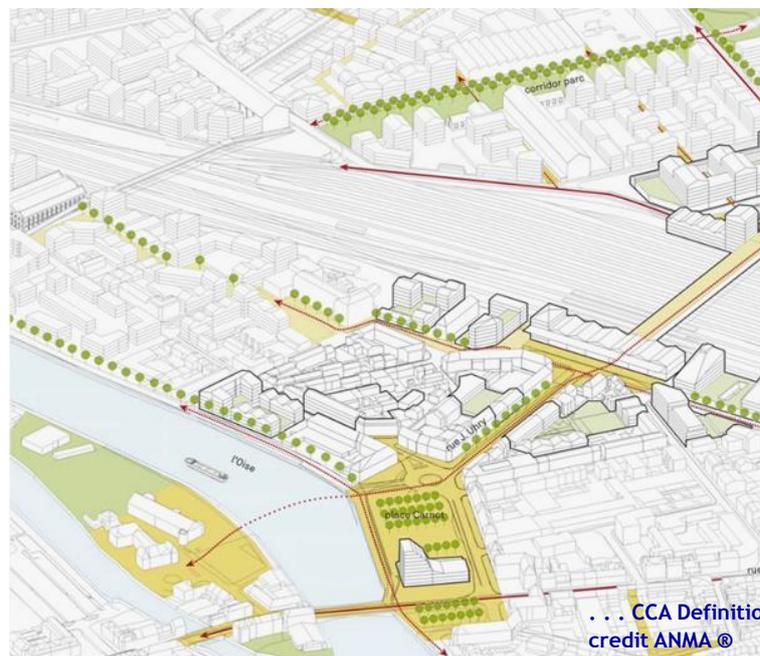


Ballungsgebiet
Creil
FR



Mit der Schaffung der Eisenbahnverbindung Roissy-Picardie im Jahr 2020 wird das Ballungsgebiet Creil in das Hochgeschwindigkeitsnetzwerk eingebunden. Diese landesweite oder sogar internationale Verbindung ist im Dienste eines optimalen Nutzens für das Ballungsgebiet und seine Attraktivität weiterzuverfolgen und zu begleiten. Basierend auf dieser Realisierung haben die Gegend und ihre Interessenvertreter das Projekt zur Wiedereroberung des Herzens des Ballungsgebiets "Gare, cœur d'agglomération" gestartet, welches den Bahnstandort selbst und deren Umland von 270 Hektar umschließt.

Ziel dieses auf regionaler und lokaler Ebene geplanten Projekts ist der gemeinsame Bau (durch Stadt und Bahn) eines zukünftigen städtischen Hauptzentrums im Süden des Departments Oise (Region Picardie), eines Bahnhofs und eines multimodalen Knotenpunkts. Der Masterplan, ein fortlaufender Rahmen, der seit September 2013 entwickelt wird, definiert das, was wir „Invarianten“ nennen, in Form von allgemeinen Langzeitzielen für den Gesamtbezirk. Dieser lässt sich anpassen an den Projektfortschritt, die räumlichen Möglichkeiten, den Besitz, aber auch an neue Nutzungen.



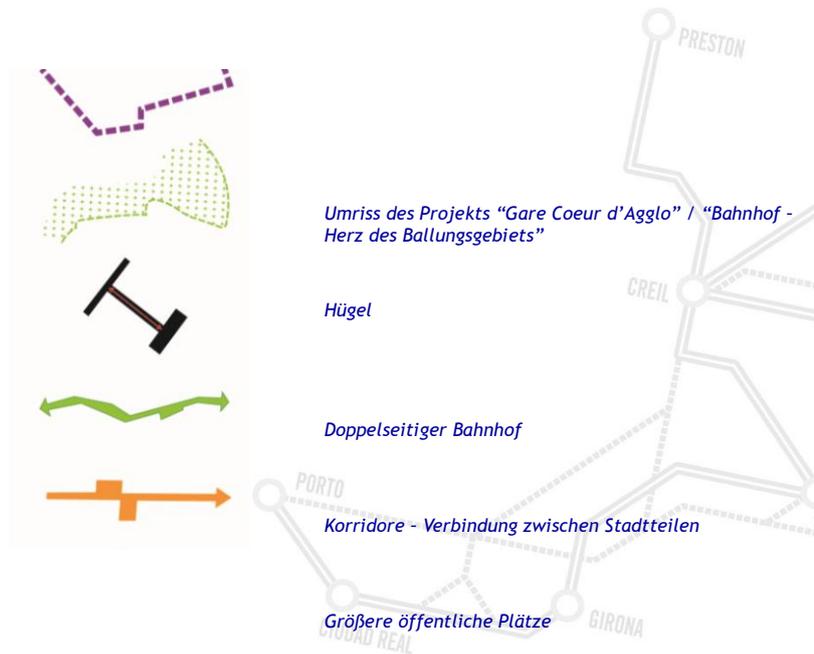
Erste Invariante: Grüne Gänge
Grüne Gänge sollen die Stadt wieder mit den umliegenden Hügeln und offenen Räumen verbinden, indem sie eine bessere Verbindung zwischen Stadt und Fluss befördern.
Zweite Invariante: Zentraler Loop
Schafft eine zentrale Schlaufenstruktur um die



neuen zentralen Gebiete herum und verbindet die verschiedenen Sektoren. Letztendlich hilft es, die Verortung verschiedener Verkehrsarten zu betrachten (Relay shared parking, Zufußgehen im Zentrum der Nachbarschaft, Busse...)

Dritte Invariante: Übergänge

Der zukünftige Bahnhof ist nicht nur eine Eingangs- und Ausgangsbewertungspunkt. Er ist in der Kontinuität der Stadt zu konzipieren, verbunden mit den wichtigsten öffentlichen Plätzen, Eisenbahnlinien umspannend, ebenso wie intermodale Orte. Im weiteren Sinne zielt der Masterplan darauf ab, ein mit allen wichtigen öffentlichen Plätzen verbundenes städtisches System zu schaffen.



Drei Polaritäten definieren Orte der Intensität und Animation entlang der Nord-Süd-Achse:

- Wirtschaft und Tourismus nördlich vom Bahnhof,
- Einzelhandel südlich vom Bahnhof,
- Gestaltung, Kultur und Freizeit westlich vom Bahnhof.

Es ist dieser Rahmen, in dem die ULSG Aktivitäten für Nutzer und Einwohner bereithält, vor allem in Bezug auf Mobilität und Humankapital. Diese Arbeit konzentriert sich sowohl auf die harten, als auch auf die weichen Ergebnisse.

Vierte Invariante: Anders leben

Der Wiederaufbau in den große Industriehallen wird atypische Parteien integrieren und einander näher bringen, darunter assoziative Räume, Indoor-Gärten, gemeinsam genutzte Räume, verbunden mit Anwohnern der Nachbarschaften.



Kontakt Daten

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

Leitender Experte
... Jean-Jacques Terrin
jjtterr@gmail.com

Thematischer Experte
... Pedro Ferraz De Abreu
pfa@mit.edu

Thematischer Experte
... Ares Kalandides
kalandides@inpolis.de

Ciudad Real - IMPEFE
... 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>

