

ECOCITY Tübingen-Derendingen
Abschlussbericht des EU-Forschungsprojekts

Bausteine zur Stadtentwicklung



20



Tübingen
Universitätsstadt

Impressum

Herausgeber:

Universitätsstadt Tübingen

Stadtplanungsamt / Umweltbeauftragte

Layout und Redaktion:

Joachim Eble Architektur

Rolf Messerschmidt

März 2006

Auflage: 200

Druck:

Ui – Druck- und Kopiercenter, Tübingen

Gedruckt auf Evolve Office, 100 % Recyclingpapier, RAL-UZ 14

ECOCITY TÜBINGEN

ABSCHLUSSBERICHT

Joachim Eble Architektur TU Hamburg-Harburg
ebök IAW Universitätsstadt Tübingen



	<p>Beiträge Abschlussbericht: Rolf Messerschmidt, Philine Gaffron & Tina Wagner, Olaf Hildebrandt, Sigrid Caspar, Sybille Hartmann</p>
	<p>Projektbeteiligte:</p>
	<p>Universitätsstadt Tübingen Umweltbeauftragte Dr. Sybille Hartmann (Städtische Projektleitung) Baubürgermeisterin Dipl.-Ing./Ing.grad. Ulla Schreiber Stadtplanungsamt: Dr. Dirk Eisenreich, Dipl.-Ing. Erich Fritz, Dipl.-Ing. Gunter Koch, Dipl.-Ing. Marietta Rienhardt, Dipl.-Ing. (FH) Andreas Vögele Ortsverwaltung Derendingen: Jochen Großhans</p>
   	<p>Planungsteam Joachim Eble Architektur, Tübingen (Projektleitung und Stadtplanung) Dipl.-Ing. Joachim Eble, Dipl.-Arch. Sabine Kämpfermann, Dipl.-Ing. Rolf Messerschmidt Technische Universität Hamburg-Harburg (Verkehrsplanung) Fachbereich Verkehrssysteme und Logistik Dr. Philine Gaffron, Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz, Dipl.-Ing. Tina Wagner ebök - Ingenieurbüro für Energieberatung, Haustechnik und ökologische Konzepte GbR, Tübingen (Energieplanung) Dipl.-Ing. Olaf Hildebrandt IAW - Institut für Angewandete Wirtschaftsforschung, Tübingen Dr. Sigrid Caspar (Sozioökonomie)</p>
  	<p>Externe Experten Atelier Dreiseitl, Überlingen (Freiraumplanung, Wasserkonzept) Dipl.-Ing. (FH) Stefan Brückmann, Dipl.-Ing. (FH) Dieter Grau Büro für Angewandte Klimatologie, Tübingen (Stadtklima-Beratung) Dr. Joachim Vogt ufit - Umweltforschungsinstitut, Geschäftsstelle Rottenburg Dipl.-Päd. Helmut Bauer (Bürgerbeteiligungsverfahren) JTP-Europe, von Zadow GmbH, Caputh (Bürgerbeteiligungsverfahren) Andreas von Zadow M.A.</p>
	<p>Förderung Das Projekt „ECOCITY - Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport“ - wurde von der Europäischen Kommission unter der Leitaktion "City of Tomorrow and Cultural Heritage" im 5. EU-Rahmenprogramm als Forschungs- und Demonstrationsprojekt gefördert.</p>
<p>ABSCHLUSSBERICHT</p>	<p>ECOCITY T ÜBINGEN- DERENDINGEN</p>

Inhalt

	Seite
1. Einbindung in EU-Projekt	3
1.1. EU-Projektstruktur und ECOCITY-Ziele	3
1.2. Modellstadtteile in Europa	6
2. Projektbeschreibung Tübingen-Derendingen	13
2.1. Projektziele und Organisation für Tübingen	13
2.2. Partizipationsprozess	17
2.3. Stadtstruktur	21
2.4. Verkehr	37
2.5. Energie	50
2.6. Wasser und Stoffflüsse	59
2.7. Sozioökonomie	64
3. Schlussfolgerungen	73
3.1. Evaluierung ECOCITY Tübingen-Derendingen	73
3.2. Europäischer Vergleich	75

ZUSAMMENFASSUNG

EU-Projekt

Im Rahmen des Projekts *ECOCITY Urban structures for sustainable transport* wurden mit dem vorrangigen Ziel, durch urbane Strukturen möglichst nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, in sieben verschiedenen europäischen Städten neue Stadtviertel geplant. Im Sinne eines integrierten Nachhaltigkeitsverständnisses berücksichtigte der interdisziplinäre Projektansatz aber auch den lokalen Kontext und andere wichtige Planungssektoren wie Energie, Materialflüsse und Wasser sowie sozioökonomische Fragen. Wichtige Voraussetzungen waren zudem die enge Kooperation mit den örtlichen Kommunen sowie eine intensive Bürgerbeteiligung.

Grundgedanke dieses Projekts ist, durch Ausweisung neuer Siedlungsflächen an Haltestellen der geplanten Regionalstadtbahn weitere Landschaftszersiedelung zu vermeiden. Das ECOCITY-Gebiet umfasst drei verschiedene Bereiche: die Industriebrache Wurster & Dietz, den Verdichtungsbereich Mühlbachäcker und die Grünfläche Saiben. Ziel war die Entwicklung einer Strategie, mit der der Konflikt zwischen Flächenverbrauchsminimierung, Landschaftsschutz und Bedarf an neuen Siedlungsflächen beigelegt werden kann.

Am Beginn des umfassenden Bürgerbeteiligungsprozesses stand vor Entwicklung des Masterplans eine Perspektivenkonferenz, aus der Visionen für 2020 und eine Liste von Gemeinsamkeiten resultierten. Diese bildeten die Grundlage für den Entwurf zweier unterschiedlicher Szenarien, die in einem zweiten Workshop mit Bürgern und Interessengruppen diskutiert wurden. Es zeigte sich eine hohe Übereinstimmung zwischen den allgemeinen Zielen des ECOCITY-Projektes, den Leitlinien nachhaltiger Stadtentwicklung Tübingen 2030 und den Wünschen der Bewohner.

ECOCITY Tübingen-Derendingen

Daraufhin wurde ein Masterplan mit vier Umsetzungsphasen erstellt, der an die verschiedenen Teilgebiete angepasste Bausteine enthält: Verkehrskonzepte mit verschiedenen Klassifikationen (autofrei, autoarm oder autoreduziert); ein Rahmenplan Energie; Nutzungsmischungen mit unterschiedlichen Qualitäten, Körnungen und Nutzungsanteilen; ein Wasserkonzept, das attraktive öffentliche Räume unterstützt sowie die hydrogeologische Empfindlichkeit der Grünflächen beachtet; ein Stadtklimakonzept; sowie Landschaftsstrukturen, die den Stadtrand definieren und eine weitere Besiedelung des Umlandes in Zukunft verhindern. Spezielles Augenmerk wurde auf die Erarbeitung eines Stadtlogistikkonzepts gerichtet, das mögliche Zielkonflikte der Konzepte „Mischnutzung“ und „autofreies Wohnen“ beseitigt.

Schlussfolgerungen

Durch einen integralen Planungsprozess und mit einer intensiven Bürgerbeteiligung gelang es verschiedener städtische Aktivitäten zu einem nachhaltigen Stadtentwicklungskonzept für Derendingen zu verbinden.

1. Einbindung in EU-Projekt

1.1. EU-PROJEKTSTRUKTUR UND ECOCITY-ZIELE

Das Projekt ECOCITY *Urban Structures for Sustainable Transport* beschäftigte sich mit der Entwicklung von Konzepten für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit dem Schwerpunkt Siedlungsflächenentwicklung und Verkehrskonzepte und war Teil des 5. EU-Forschungsrahmenprogramms „Cities of Tomorrow“. Am Projekt waren über eine Laufzeit von 3 Jahren (1.2.2002 bis 31.1.2005) 30 Partner aus 9 Ländern beteiligt. Die Projektkoordination wurde an der Wirtschaftsuniversität Wien (Abteilung für Wirtschaft und Umwelt) in Österreich durchgeführt.

Projektstruktur

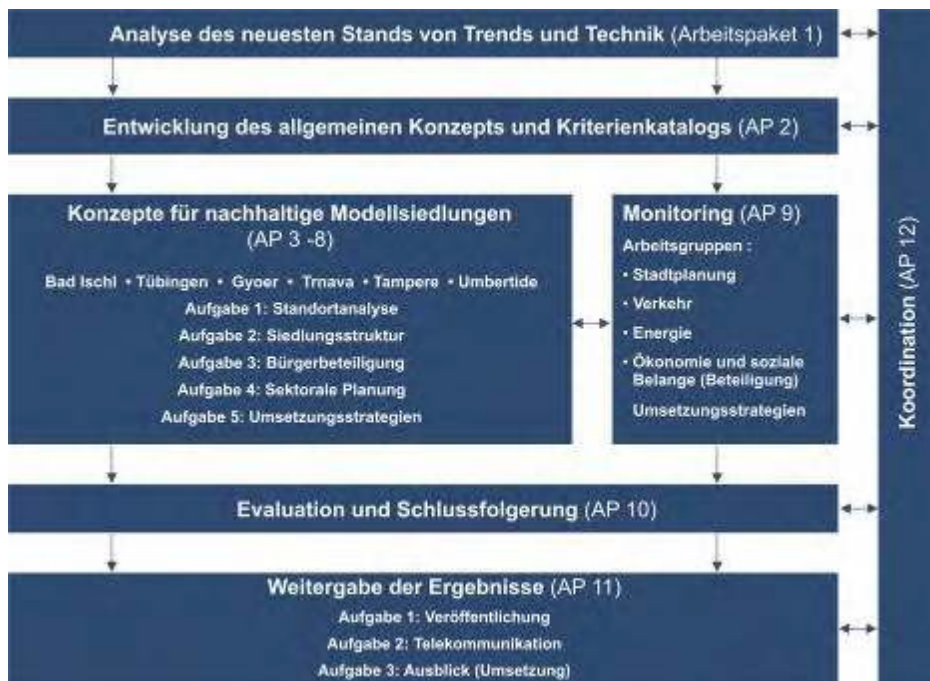


Abb. 1.1.1. Arbeitsplan EU-Projekt mit Arbeitspaketen (AP)

Im Rahmen des Projekts wurden mit dem vorrangigen Ziel, durch urbane Strukturen möglichst nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, in sieben verschiedenen europäischen Städten neue Stadtviertel geplant. Der deutsche Standort/Planungsraum lag in Tübingen (siehe 1.2.). Im Sinne eines integrierten Nachhaltigkeitsverständnisses berücksichtigte der interdisziplinäre Projektansatz aber auch den lokalen Kontext und andere wichtige Planungssektoren wie Energie, Materialflüsse und Wasser sowie sozioökonomische Fragen. Wichtige Voraussetzungen waren zudem die enge Kooperation mit den örtlichen Kommunen sowie eine intensive Bürgerbeteiligung.

Projektansatz¹⁾

Die ECOCITY-Planungsgrundsätze basieren auf dem Prinzip einer

- **dezentralisierten Konzentration** mit
- einem **ausgewogenem Verhältnis verschiedener Nutzungstypen** in einer
- **kompakten Struktur** die **kurze Entfernungen** ermöglicht.

¹⁾ Auszüge aus: Philine Gaffron & Tina Wagner (in Planung): ECOCITY - Integrierte Planung nachhaltiger Stadtstrukturen, in: Planerin 2_06

Interdisziplinäre Kooperation

Auch für die Sektoren Verkehr, Energie, Materialflüsse und Sozioökonomie wurden Ziele formuliert, die zusammen den Rahmen für die Planungsvorhaben bildeten. Es gab an jedem Standort interdisziplinäre Planungsgruppen, deren Mitglieder sich auf Projektebene auch in themenspezifischen internationalen Arbeitsgruppen austauschen konnten. Eine Evaluation der abgeschlossenen Planungen nach gemeinsam vereinbarten Kriterien und Indikatorensets war ebenfalls Teil des Arbeitsplans.

ECOCITY-Hauptziele

Es wurde ein Rahmenwerk nachhaltiger Stadtentwicklung mit Hauptzeilen, Zielen und damit verbunden Leitlinien und Maßnahmen entwickelt. Die ECOCITY-Hauptziele sind von den drei Dimensionen Nachhaltiger Entwicklung (ökologisch, sozial und ökonomisch) abgeleitet und dann den Planungssektoren nachhaltiger Stadtplanung und dem Kontext zugeordnet. Zwei Hauptziele, z.B. *Minimierung der Beeinträchtigung von Umwelt und Gesundheit*, sind dabei für alle Sektoren relevant, manche wie *Minimierung des Mobilitätsbedarfs* nur für zwei Sektoren, hier *Stadtstruktur* und *Verkehr*, und wiederum andere, z.B. *Schaffung eines Rahmens für eine verantwortungsbewusste (Selbst-) Verwaltung und Regierung*, sind vor allem für einzelne Sektoren wichtig. Weiterhin ist eine sorgfältige Integration in den lokalen Kontext von großer Bedeutung. Dies wird z.B. mit dem Hauptziel *Rücksichtnahme auf die natürlichen und anthropogene Umgebung* ausgedrückt.

Abb. 1.1.2.
ECOCITY-Hauptziele - geordnet nach Kontext und Planungssektoren

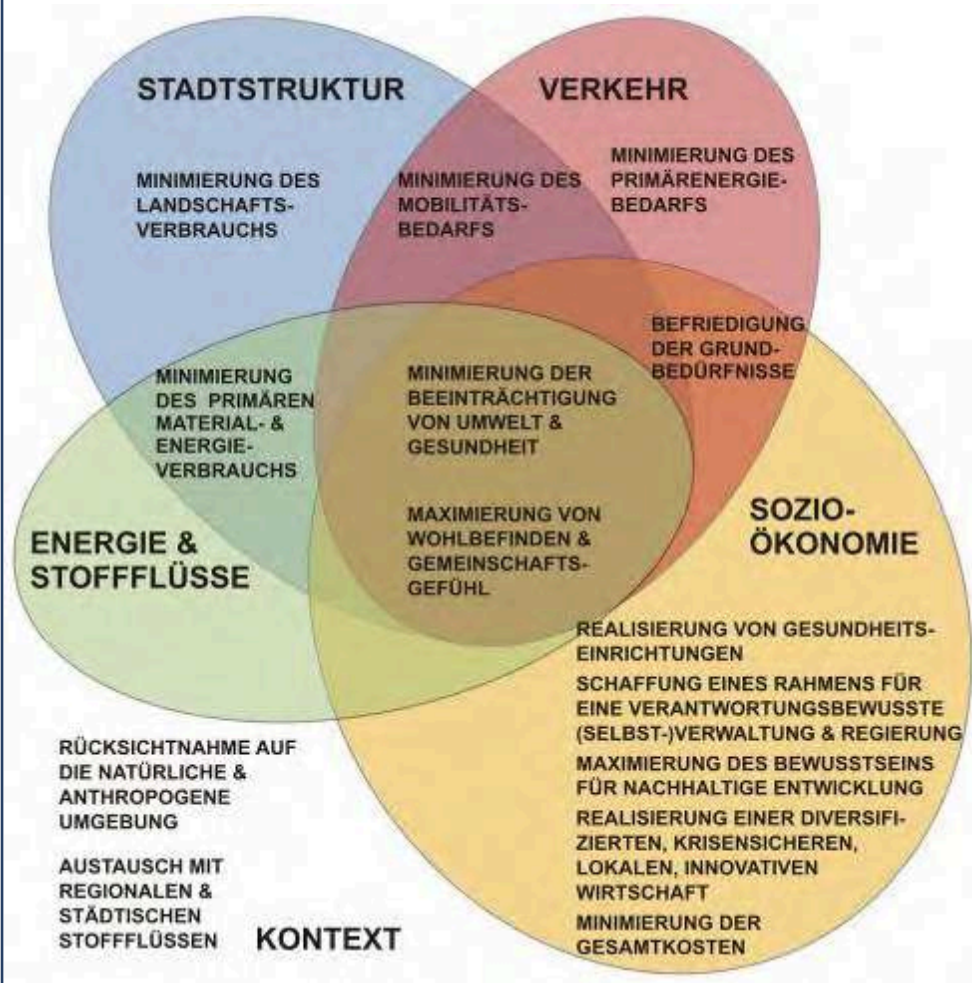




Abb. 1.1.3.
Eigenschaften einer
ECOCITY

Aus den ECOCITY-Hauptzielen wurde die Vision einer ECOCITY und deren wichtigste Eigenschaften bestimmt. Im Zentrum steht die „Stadt der kurzen Wege“, da diese Eigenschaft sehr eng mit dem Projektansatz verbunden ist. Sie ist in sozialer Hinsicht z.B. für eine gute Erreichbarkeit wichtiger städtischer Einrichtungen, in ökologischer z.B. zur Verkehrsmeidung und in ökonomischer Hinsicht z.B. für eine effiziente technische Infrastruktur wichtig. Alle Eigenschaften sind aber vielfältig miteinander vernetzt und beeinflussen sich gegenseitig.

Diese Prinzipien waren die Grundlage für die Entwicklung der spezifischen Planungsziele für den ECOCITY-Modellstadtteil in Tübingen-Derendingen.

Im Folgenden werden die sechs internationalen ECOCITY Stadteile kurz vorgestellt (siehe 1.2). Danach folgt eine detailliertere Beschreibung des Tübinger Fallbeispiels. Die Hauptergebnisse des EU-Gesamtprojekts sind in zwei ECOCITY-Handbüchern²⁾ zusammengefasst:

- **Book 1 „A better place to live“** und
- **Book 2 „How to make it happen“.**

²⁾ Die Handbücher können von der ECOCITY-Website heruntergeladen werden:
www.ecocityprojects.net

1.2. MODELLSTADTEILE IN EUROPA

1.2.1. Überblick

Abb. 1.2.1.
Übersicht Standorte
Tampere (Finnland)
Tübingen (Deutschland)
Bad Ischl (Österreich)
Trnava (Slowakei)
Győr (Ungarn)
Umbertide (Italien)
Barcelona (Spanien)



Modellstadtteile mit unterschiedlichen Bedingungen

Die Planung der europäischen Modellstadtteile war die zentrale Aufgabe des ECOCITY Projektes mit der aufgezeigt werden sollte, wie die ECOCITY-Ziele (siehe 1.1.) in unterschiedlichen urbanen Situationen und unter unterschiedlichen Bedingungen erreicht werden können. Die sieben Fallbeispiele unterschieden sich nicht nur in ihrem (planungs-) kulturellen und klimatischen Kontext, sondern auch in Größe und Lage. Standorte fanden sich in Randlagen oder auf innerstädtischen Brachen wie auch in Sanierungsgebieten oder auf Arealen mit Nachverdichtungspotential. Einige Standorte setzten sich auch aus mehreren Flächentypen zusammen.

Tabelle 1.2.1.
Hauptmerkmale der ECOCITY-Standorte

	Bad Ischl, Österreich	Barcelona, Spanien	Győr, Ungarn	Tampere, Finnland	Trnava, Slowakei	Tübingen, Deutschland	Umbertide, Italien
Flächentyp	grüne Wiese	Sanierungsgebiet	Industriebrache	grüne Wiese	Industriebrache, Sanierungsgebiet, historischer Stadtkern	grüne Wiese, Industriebrache, städtischer Verdichtungsbereich	grüne Wiese, Industriebrache
Größe des ECOCITY Planungsgebietes	24,6 h	6,4 ha	83,1 ha	1205,0 ha	72 ha	24,2 ha	24,1 ha
Bruttogeschossfläche	188.400 m ²	100.900 m ²	871.900 m ²	383.300 m ²	820.000 m ²	241.000 m ²	63.300 m ²
Neubewohner	2.100	1.790	11.650	13.400	2.930	3.300	1.350

Zu Beginn des ECOCITY-Projekts befanden sich die einzelnen Projekte in unterschiedlichen Planungsphasen. Dort, wo die Planungen bereits begonnen hatten, wurde das ECOCITY-Verfahren als Chance angesehen, die ursprünglichen Ansätze auf nachhaltigere Lösungen hin weiter zu entwickeln. In anderen Fällen lieferte erst das ECOCITY-Projekt den Impuls für den Planungsbeginn. Dadurch waren die jeweiligen Potenziale und Herausforderungen ebenso unterschiedlich wie die verfahrenstechnischen Aspekte der Planungsphase und die resultierenden Masterpläne.

Um einen Überblick über diese Bandbreite zu geben, werden die sechs Fallstudien, die neben Tübingen das ECOCITY Projekt bilden, im Folgenden kurz vorgestellt

1.2.2. Bad Ischl, Österreich

In den letzten Jahrzehnten kam es um den historischen Stadtkern Bad Ischls herum zu zunehmender Zersiedelung. Die geplante ECOCITY Modellsiedlung soll daher die Entwicklungsachse zwischen der Innenstadt und den benachbarten Gemeinden Strobl und St. Wolfgang stärken und so auch den ÖPNV unterstützen. Als Alternative zu weiterer Landschaftszersiedelung soll die weitere Entwicklung in einem neuen, kompakten Unterzentrum der Gemeinde stattfinden, das auch für angrenzende, wenig verdichtete Wohngebiete eine attraktive Nutzungsmischung von Dienstleistungseinrichtungen und Gewerbe bietet. Durch eine Orientierung der Gebäude nach Süden kann fast im gesamten Gebiet Solarenergie passiv und aktiv genutzt werden. Die Lage des Gebietes stärkt die Nahverkehrsverbindung Bad Ischl – Wolfgangsee. Das ECOCITY Gebiet grenzt an eine Bundesstraße, an der die notwendigen Parkplätze angesiedelt werden, wodurch das Bebauungsgebiet autofrei wird. Wichtige Grünflächen, wie u.a. ein schmaler Fluss mit Ufervegetation, grüne Korridore und natürliche Landschaftselemente (wie kleine Wälder) bleiben erhalten und werden in die bebauten Bereiche integriert. Ein vorhandener alter Bauernhof soll als Identifikationsobjekt im Projektgebiet dienen.

Bevölkerung: 14.000
ECOCITY: 24,6 ha,
2.100 Einwohner
z. Zt. Agrarfläche

Abb. 1.2.2.
 ECOCITY
 Masterplan Bad Ischl



1.2.3. Barcelona, Spanien

Bevölkerung: 1.500.000
 ECOCITY: 6,4 ha,
 1.790 Einwohner
 Sanierungsgebiet

Nachdem in der 'Trinitat Nova' im Nordosten Barcelonas Fälle von Aluminose (Aluminiumlunge) diagnostiziert worden waren, musste das Viertel grundsaniert werden. Die Bewohner lehnten jedoch die ersten Entwürfe für den Neuaufbau ab und die Planung wurde noch einmal begonnen – dieses Mal in einem partizipativen Prozess mit der Anwohnergemeinschaft. Ziel war auch, die stadtplanerischen und sozio-ökonomischen Strukturen vor Ort zu verbessern. Vier Landschaftsplanungs- und soziale Beratungsbüros wurden von der Kommune damit beauftragt, technische Studien für die Entwicklung Trinitat Novas hin zu einer ‚Ökonachbarschaft‘ anzufertigen, auf deren Grundlage der bestehende Masterplan abgeändert werden soll. Ein Teil dieses städtischen Sanierungsprojektes, die Stadt- und Landschaftsplanung, wird im Rahmen des ECOCITY Projektes bearbeitet. Insgesamt werden 891 Wohneinheiten abgerissen und durch 1045 neu ersetzt.

Abb. 1.2.3.
 ECOCITY Masterplan
 Barcelona



1.2.4. Győr, Ungarn

Das Konzept beinhaltet einen langfristigen Ansatz für die Weiterentwicklung der historischen Altstadt durch die Umnutzung des benachbarten, etwa 120 Hektar großen, Gewerbegebietes.

Der Masterplan sieht für das Gebiet eine breite Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistungen, Büros, Freizeit) mit einer durchschnittlichen Geschossflächenzahl von 1.0 vor. Bestehenden Gebäude und Objekte sowie das bestehende Straßennetz werden als Symbole, Kennzeichen und funktionale Strukturen teilweise erhalten. Es gibt gute Verbindungen in die Innenstadt und fußgängerfreundliche Strukturen haben Vorrang. Auch wurde Wert auf Vielfalt und Qualität der öffentlichen Plätze gelegt, wobei Grünflächen einen hohen Stellenwert haben: Grüne Finger verbinden das neue Quartier mit der Freizeit- und Erholungslandschaft am Donauufer. Sie beinhalten Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen und beeinflussen das städtische Klima positiv. Hinsichtlich der Energieeffizienz wurde u.a. eine hohe Kompaktheit der Gebäude erzielt.

Zwei potentielle Projektentwickler, die einen Vorvertrag mit dem Besitzer abgeschlossen haben, begannen ebenfalls mit der Vorbereitung eigener Pläne. Zwischen diesen Entwicklern und der Stadt finden regelmäßig Rücksprachen statt. Neben einigen Diskussionsforen gab es Treffen von Grundstückseigentümern, benachbarten Bewohnern und verschiedenen Organisationen.

Bevölkerung: 130.000
ECOCITY: 83,1 ha,
11.650 Einwohner
z. Zt. Industriebrache

Abb. 1.2.4
ECOCITY Masterplan
Győr



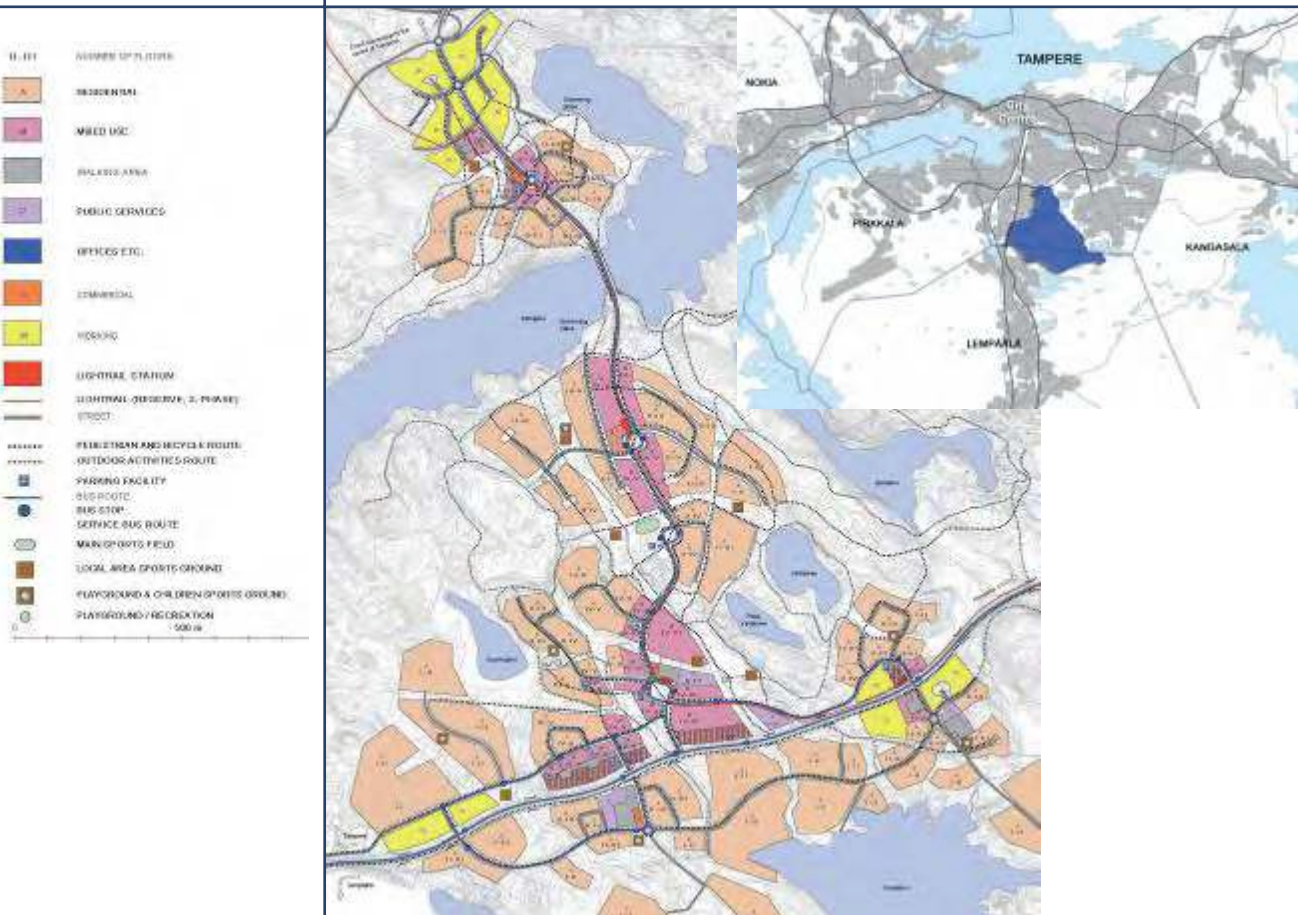
Bevölkerung: 200.000
ECOCITY: 1205 ha,
13.400 Einwohner
z. Zt. Waldfläche

1.2.5. Tampere, Finland

Die Stadt Tampere untersucht schon seit einiger Zeit alternative Auffangflächen für ihr Wachstum. Eine Besiedelung der Landschaftsfläche Vuores wird als beste Alternative zur unkontrollierten Zersiedlung im Stadtumland angesehen. Bei dem Gebiet handelt es sich um einen grünen Keil im südlichen Teil der Stadt, westlich des Stadtteilzentrums von Hervanta. Lange, schmale Seen trennen Vuores von der Innenstadt und Hervanta, und als Verbindung zur Stadt ist eine Brücke geplant. Es besteht der Vorschlag, diese Brücke nur Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV zu öffnen. Es wurden eine vergleichende Bewertung von verschiedenen Verkehrssystemen und eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die Ausarbeitung des Masterplanes hatte bereits vor dem Beginn des ECOCITY Projekts begonnen, wodurch kein großer Einfluss auf diesen Teil der Planung genommen werden konnte. Dennoch wurden die ECOCITY Grundsätze bei den Energieversorgungssystemen und in der Betrachtung von Verkehrssystemen, z.B. mit Überlegungen zu einer Stadtbahnachse, berücksichtigt. Den größten Einfluss jedoch wird das Projekt in der Stadtplanungsphase ausüben. Hierzu wurde ein Wettbewerb für einen zentralen Bereich auf Basis der ECOCITY Leitsätzen durchgeführt. Vorrangig sind Überlegungen zu einem attraktiven Rad- und Fußwegenetz, guten Verbindungen zum öffentlichen Personennahverkehr, dem Mikroklima und Regenwassermanagement sowie der Entwicklung von gemischten Strukturen mit Einrichtungen zur Nahversorgung.

Abb. 1.2.5
 ECOCITY Masterplan
 Tampere



1.2.6. Trnava, Slowakei

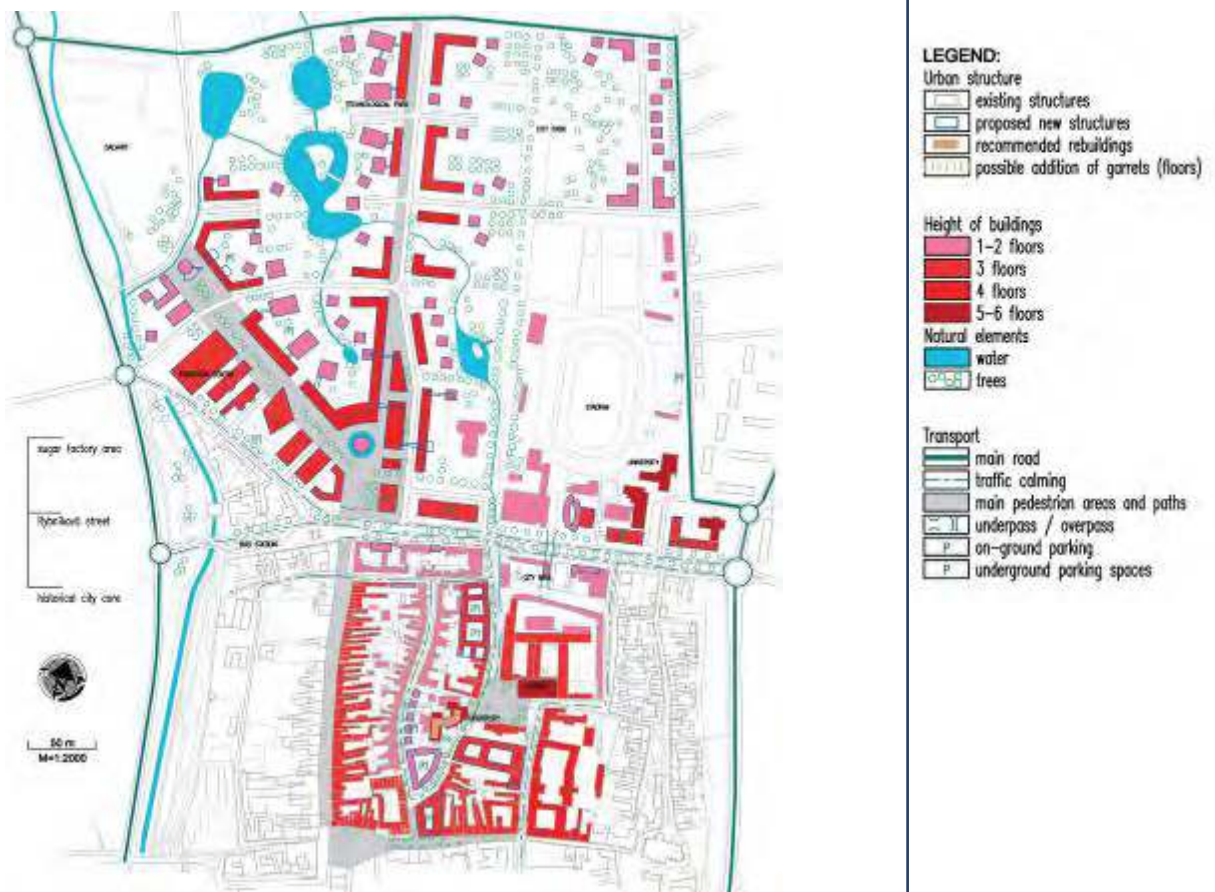
Der nördliche Teil der historischen Altstadt Trnavas wurde für eine Verbesserung der städtischen Strukturen und des Verkehrssystems ausgewählt. Mit der Einbeziehung eines im Norden angrenzenden Gewerbegebietes – einer alten Zuckerfabrik - kann das Projekt möglicherweise auf die Umnutzung einer Brachfläche erweitert werden.

Tägliche Wege im Stadtkern haben einen hohen Anteil von Fußgängern (50%), was auf relativ fußgängerfreundliche Strukturen in diesem Stadtteil hindeutet. Das Konzept der Ecocity Trnava ist hauptsächlich durch die authentische historische Struktur des Gebietes bestimmt – folglich konzentriert sich die Strategie auf eine weitere Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, damit Beeinträchtigungen der historischen Struktur verhindert werden.

Es wurden mehrere Konzepte erarbeitet, von denen das folgende Szenario zur Weiterentwicklung ausgewählt wurde. Ein zentrales Element ist dabei die Neugestaltung des Rybníková Boulevard um die bisherige starke Barrierewirkung zu überwinden und die Zugänglichkeit der Altstadt zu verbessern. Mit verschiedenen Maßnahmen soll die notwendige Kapazität für den Autoverkehr erhalten, aber die Geschwindigkeit reduziert und der Verkehrsfluss verbessert werden, so dass weniger Emissionen eine erhöhte Verkehrssicherung erreicht werden können.

Bevölkerung: 70.000
ECOCITY: 70 ha,
2.930 Einwohner
z. Zt. Industriebrache
und Sanierungsgebiet

Abb. 1.2.6.
 ECOCITY Masterplan
 Trnava



Bevölkerung: 15.000
ECOCITY: 24,1 ha,
1.350 Einwohner
z. Zt. Industriebrache
und Agrarland

1.2.7. Umbertide, Italien

Um die teilweise Isolation der Stadt Umbertide im regionalen Kontext des Alta Valle del Tevere zu überwinden, konzentriert sich dieses Projekt auf die Entwicklung eines multi-funktionalen Bahnhofs auf einer Industriebrache, der als zentraler Knotenpunkt für die gesamte Stadt dienen und den historischen Kern mit anderen Stadtteilen verbinden kann. Das Konzept ergibt sich aus der Studie lokaler Gebäudetypologien und der Anwendung von Wachstumsmustern der Altstadt. Weitere wichtige Gestaltungsvorgaben sind bioklimatischer Natur, wie z.B. Windrichtung, der Fluss Tevere und das hydrogeologische System.

In diesem Projekt sollen ungenutzte Gewerbe- sowie Bahngelände, Werkstätten, Büros und Wohngebäude in einen gesamtheitlichen städtischen Organismus integriert werden, um einen auf lokal produziert und genutzten erneuerbaren Energien basierenden Prozess einzuleiten. Die beteiligten Bürger forderten lokale Biomasseproduktion für ein Blockheizkraftwerk plus passive und aktive Solarenergie. Lokale Akteure und zukünftige Investoren zeigen zudem großes Interesse an der nachhaltigen Entwicklung des Gebietes, welche als wichtige wirtschaftliche Gelegenheit gesehen wird.

Qualifizierte Dichten und Nutzungsmischungen sowie die Verbesserung der städtischen und regionalen Mobilität werden Barrieren überwinden helfen, welche das Planungsgebiet zur Zeit noch von den übrigen Teilen der Stadt trennen. So soll schrittweise eine autofreier, nachhaltiger Stadtteil geschaffen werden, der auch als Vorbild für den Rest der Stadt fungieren kann.

Abb. 1.2.7
 ECOCITY Masterplan
 Umbertide

- Area A** Borgo Minore
Residential
development
 - Area B** Residential
Mixed use
Development
 - Area C** Railway station
commercial and
tobacco area
 - D** Central Bioclimatic
Green salotto
-  Main
wind
corridor
 -  cycling
and pedestrian path

