

Planum. The Journal of Urbanism no. 36 vol I/2018
Magazine Section

Lucia Nucci

I DIALOGHI ITALO - TEDESCHI SUL VERDE URBANO

Article published by
Planum. The Journal of Urbanism no. 36, vol. I/2018
© Copyright 2018 by Planum. The Journal of Urbanism
ISSN 1723-0993
Registered by the Court of Rome on 04/12/2001
Under the number 514-2001

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means,
electronic mechanical, photocopying, recording or other wise,
without the prior written permission of the Publisher.

Sommario

- 1 | I dialoghi Italo Tedeschi sul verde urbano
- 2 | Un convegno internazionale sulle regole progettuali del sistema del verde urbano
- 3 | Sulle regole progettuali del sistema del verde urbano
- 4 | Perché rileggere l'esperienza IBA oggi
- 5 | Carboni fossili e derivati
- 6 | Le strutture architettoniche per l'estrazione e la lavorazione dei carboni fossili e dei loro derivati
- 7 | L'esperienza tedesca di decarbonizzazione
- 8 | Il parco paesaggistico
- 9 | Lo Schema direttore e il parco paesaggistico
- 10 | La trentennale riqualificazione ecologica del sistema fluviale dell'Emscher
- 11 | Gli impianti per la riqualificazione ecologica del sistema fluviale dell'Emscher
- 12 | Le reti fognarie ed il trattamento delle acque reflue e piovane
- 13 | Il parco paesaggistico Duisburg Nord
- 14 | La miniera e la cokerie Zeche Zollverein
- 15 | La miniera e la cokeria Nordstern a Gelsenkirchen
- 16 | La riqualificazione delle linee ferroviarie e delle stazioni ferroviarie
- 17 | La pista ciclabile ed il percorso pedonale dell'Emscher
- 18 | Progetti residenziali
- 19 | Piccoli progetti e iniziative al femminile
- 20 | Cultura industriale e arte

La riqualificazione delle linee ferroviarie e delle stazioni ferroviarie

Il funzionamento degli spostamenti delle merci e dei passeggeri nella regione industriale della Ruhr è da sempre stato affidato ad una efficiente e capillare rete ferroviaria pubblica Deutsche Bahn. L'efficienza è data dai continui interventi di ammodernamento sia della rete che delle stazioni. Per quel che riguarda la rete vi è stato tra il 1968 ed il 1973 un primo importante rinnovamento delle linee regionali veloci e un'attenta pianificazione delle frequenze e dei costi dei biglietti (il biglietto integrato). La rete, gestita in forma coordinata, è articolata in tre livelli: internazionale, nazionale e regionale. Nelle stazioni principali è possibile passare sia da un livello ferroviario all'altro che scambiare con le altre modalità di trasporto come la metropolitana, le linee tramviarie veloci, i tram e gli autobus.

L'Emscher ha una fitta rete ferroviaria pubblica e privata, per questo motivo è stato possibile realizzare anche un via ferroviaria turistica nell'ottica di mantenere integrata l'attività culturale con quella paesaggistica. Le antiche linee di servizio che collegavano le fabbriche, i depositi, i porti contribuiscono a far scoprire il paesaggio industriale,

Nel 1990 l'Iba Emscher Park insieme a Deutsche Bahn AG (DB AG) hanno avviato la riqualificazione delle linee e delle antiche stazioni ferroviarie. Sono stati predisposti studi di fattibilità e progetti specifici tutti contenuti nello schema direttore del 1997. Gli obiettivi principali dell'iniziativa erano: l'ammodernamento della rete, l'apertura della stazione e dei relativi servizi alla città, riducendo le barriere, favorendo un facile attraversamento per gli abitanti, inserendo attività economiche; il potenziamento della stazione come nodo intermodale assicurando l'interconnessione con le linee ferroviarie regionali e metropolitane, la realizzazione di quattordici stazioni/parcheggio per le biciclette,... Le iniziative sono state attuate, con concorsi pubblici e finanziamenti pubblico privati, grazie ad una intensa collaborazione tra attori diversi.

Negli anni successivi la Deutsche Bahn ha continuato ad investire per la modernizzazione della rete infrastrutturale: sono in corso di sostituzione i ponti ferroviari, l'ammodernamento della stazione di Duisburg.

La stazione di Gelsenkirchen è un esempio emblematico delle continue opere di miglioria programmate dalla Deutsche Bahn nel tempo. La stazione è inizialmente una fermata lungo la linea ferroviaria, in previsione della costruzione dei due pozzi di Nordstern nel 1954 si costruisce la stazione, con lo svilupparsi della attività minerarie tra il 1900 ed il 1904 si prevede un ampliamento anche per collegare la stazione con il canale del Reno (1913-1916). Durante la Seconda Guerra Mondiale tra il 1943 ed il 1945 l'area è interessata da numerosi bombardamenti che ne hanno parzialmente compromesso il funzionamento. Negli anni '50 il Piano Marshall consente un restauro della stazione. Ulteriori operazioni di ammodernamento e riqualificazione

dell'edificio e della grande area di pertinenza della stazione sono avvenuti in tre fasi temporali distinte: tra il 1970 ed il 1983 interventi per l'inserimento di nuove strutture commerciali di supporto ai servizi ferroviari; nel 1993 predisposizione di un concorso di idee per le aree prospicienti la stazione; tra il 2005 ed il 2006 in occasione dei Mondiali di Calcio.

Le fasi di costruzione e trasformazione della rete ferroviaria dal 1853 ad oggi sono ben documentate nel museo ferroviario di Dahlhausen a Bochum. In esso sono anche visibili più di centocinquanta diverse locomotive e vagoni.

Lucia Nucci

**I DIALOGHI ITALO - TEDESCHI
SUL VERDE URBANO**

Planum. The Journal of Urbanism | www.planum.net | ISSN 1723-0993