

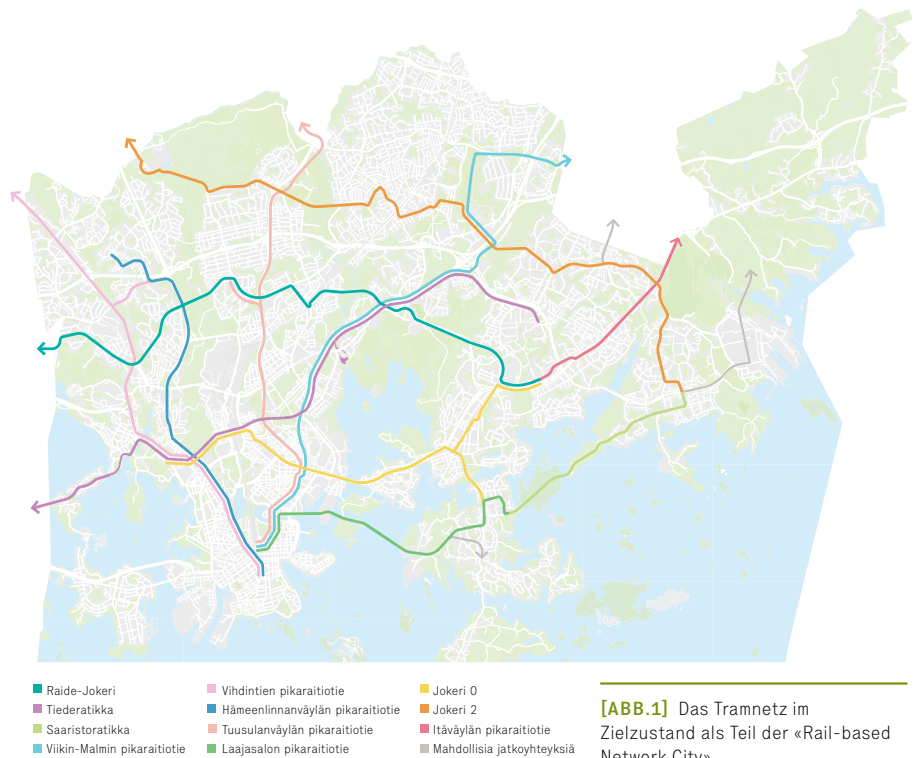
Städtische Autobahnen werden zu Boulevards – Helsinki macht es vor

GUNNAR HEIPP

Professor und Leiter des IRAP
Institut für Raumentwicklung,
OST – Ostschweizer Fachhochschule,
Campus Rapperswil-Jona

VEERA HELLE-CUSTER

M.Sc. Geographie,
Wissenschaftliche Mitarbeiterin,
IRAP, OST – Ostschweizer
Fachhochschule



[ABB.1] Das Tramnetz im Zielzustand als Teil der «Rail-based Network City»
(Quelle: Stadt Helsinki, 2019)

Der Masterplan Helsinki 2016 sieht grosse Veränderungen für die rasch wachsende Stadt vor: Bis 2050 sollen die Autobahnen, die ins Stadtzentrum führen, zu Boulevards mit Wohnungen und Arbeitsplätzen umgestaltet werden. Zur Erschliessung entstehen neue Tramstrecken, die das bestehende U-Bahn- und Strassenbahnnetz ergänzen. Die vormaligen Autobahnabschnitte werden so umgestaltet, dass sie Teil des städtischen Hauptstrassennetzes werden und vor allem dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr dienen.

Seit 2020 wird die Vision des Masterplans Boulevardisierung planerisch umgesetzt. Dabei stehen grosse Fragen im Raum: Wie können breite Verkehrsschneisen zu guten Orten zum Leben, Wohnen und Arbeiten werden? Wie lässt sich der ÖV am besten in die Strassenräume integrieren? Wie lassen sich solche Grossprojekte am besten organisieren? Aktuell ist die Umgestaltung von vier Autobahnkorridoren in der Planung (Vihdintie, Tuusulanväylä, Kustaa Vaasan tie [VIIMA] und Laajasalontie). Das IRAP Institut für Raumentwicklung (OST – Ostschweizer Fachhochschule) hat die Stadt Helsinki seit 2020 bei diesen und anderen Fragen durch Moderation und Expertise begleitet. [ABB.1]

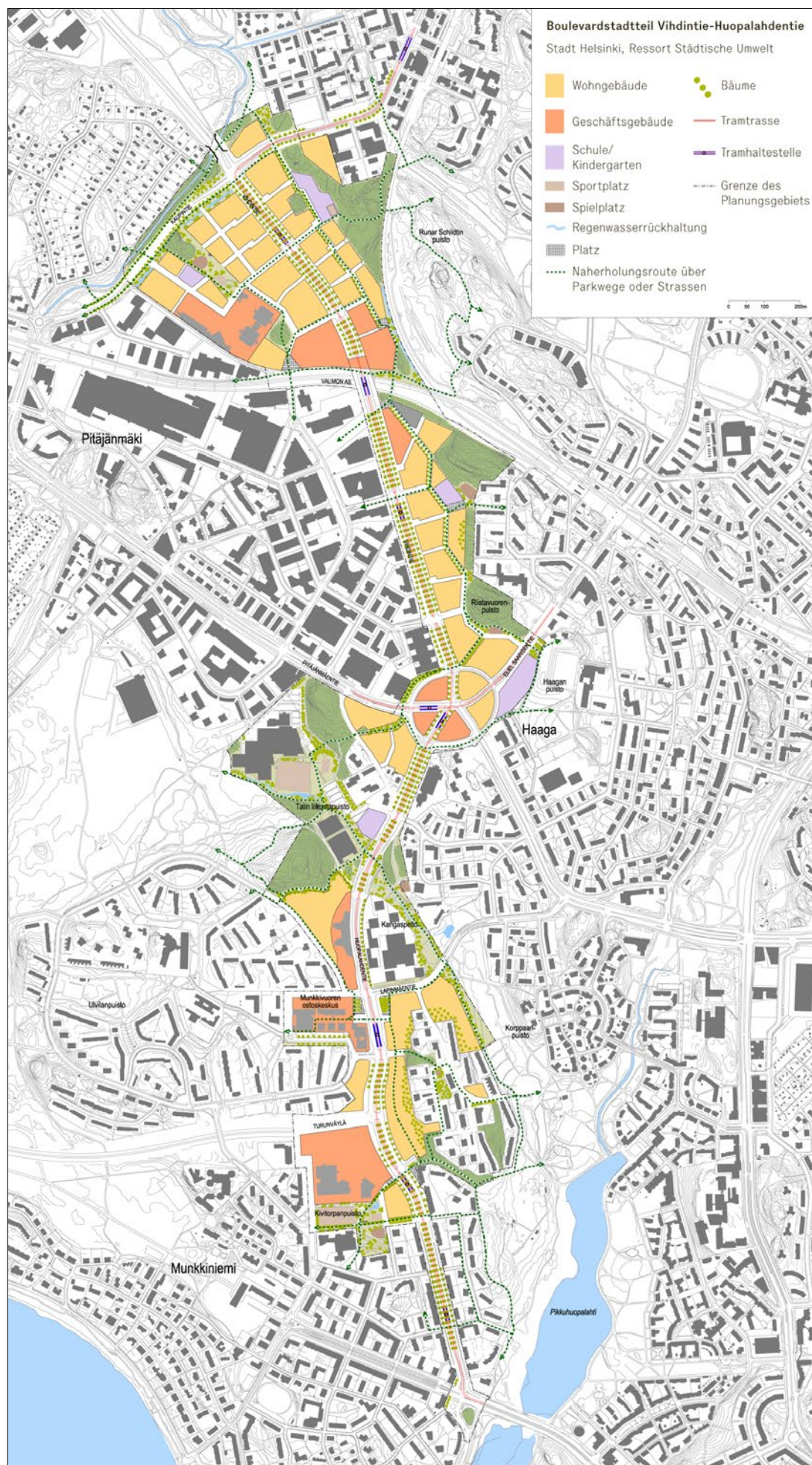
Projektplanung und -organisation innerhalb der Stadtverwaltung

Die Boulevardisierung der Autobahnen in Helsinki wird das Verkehrssystem stark verändern, aber es ist viel mehr als ein Verkehrsprojekt: Der zweite wesentliche Auslöser ist der Bedarf nach sehr vielen neuen bezahlbaren Wohnungen. Es geht somit um die wichtigsten Innenentwicklungsschwerpunkte der Stadt für die kommenden 30 Jahre. Diese werden neue zentrale Funktionen an ÖV-Knoten aufnehmen (z.B. Ärztezentren,

Schulen, Einkaufen). Kern der Infrastruktureneuplanung sind systematisch gut zugängliche ÖV-Drehscheiben und neue Depots für die wachsende Tram- und Busflotte. Auch Stromversorgung, Entsorgung sowie die zentralen Parkierungen werden aus einem Guss geplant.

Beispiel «Westliche Boulevardstadt»

Das IRAP-Team konnte die Auftraggeber-schaft davon überzeugen, sich vor Beginn der Infrastruktur- und Quartiersplanung der westlichen Boulevardstadt (finnisch: Läntinen boulevardikaupunki) ein knappes Jahr Zeit zu nehmen, um Ziele und Projektorganisation zu definieren. Strukturiert und moderiert wurde dieser Prozess vom IRAP. In diesem Zug wurden alle städtischen Projekte im gesamten Korridor auf einer Tiefe von rund 600 m rechts und links der künftigen Strassenbahnachse in ein grosses Gesamtprojekt integriert. Es gelang damit, vor Vergabe der eigentlichen Planungsleistung alle Verantwortlichen für Masterplanung, Wohnungsbau, Landschaftsplanung, Stromversorgung, Verkehr sowie die Verkehrsbetriebe und Finanzabteilung der Stadt an einen Tisch zu bekommen. Diese interdisziplinäre Gruppe von Experten und Führungskräften erörterte vorab grundlegende Fragen: Wo liegen die räumlichen und inhaltlichen sowie finanzierungstechnischen Grenzen des Korridorprojekts? Was ist die Gesamtvision für das Gebiet? Wie sehen die Zeitpläne und Abhängigkeiten der verschiedenen Teilprojekte aus? Welches sind die Hauptrisiken? Wie wird die Kommunikation mit der Bevölkerung organisiert, und wie werden künftige Beschlussfassungen über das Gesamtprojekt und Einzelprojekte der Politik vorgelegt? Welche stellvertretende Bürgermeisterin wird gegenüber dem Stadtparlament federführend sein?



[ABB.2] Schematischer Masterplan «Westliche Boulevardstadt» (Quelle: Stadt Helsinki)



[ABB.3]

Auf Basis dieses Vorprojektes wurde eine Gesamtprojektleitung (Korridormanager) eingesetzt, deren Aufgabe es ist, die verschiedenen Projekte ganzheitlich zu steuern, für eine einheitliche Termin- und Finanzierungsplanung zu sorgen sowie die Gremien und die Öffentlichkeit zu informieren. Diese Organisationsform hat erhebliche Zeitvorteile mit sich gebracht. Das Infrastrukturprojekt für den gemeinsamen Neubau einer Tramstrecke und der neuen Strassen ist nach 3 Jahren nun bereits über die Vorplanung hinaus politisch beschlossen, finanziell abgesichert und in einem europaweiten Verfahren an ein Konsortium vergeben worden.

Dieses Beispiel zeigt, dass ein Prozess, der viele technische und organisatorische Grenzen überschreitet, erfolgreich sein kann, wenn er früh genug im Projektverlauf angepackt wird. Für die enorme Geschwindigkeit der Umsetzung war dies von grosser Bedeutung. In der Folge werden Ausschreibungen für Planungs- und Bauleistungen anders umgesetzt, Know-how geteilt und politische Beschlüsse verändert vorbereitet und diskutiert. Vor allem aber wird das Tramprojekt «Light Rail» als Rückgrat der Erschliessung des neuen Stadtteils ganzheitlich implementiert. Es ist kein Geheimnis, dass die Moderation und Beratung durch das IRAP das Vertrauen der politischen Vertretung und der fachlichen Leitung der Ämter benötigte, ein so bedeutendes Projekt anders zu organisieren. [ABB.2]

Nachweise des Nutzens von ÖV-Investitionen

Verkehrsplanerische Massnahmen, wie die Umwandlung von Autobahnen in städtische Quartiere und Strassen, die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeiten sowie die Reduktion der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr zugunsten anderer Nutzungen, stehen im Mittelpunkt der neuen Boulevards. Auch die Lärminderung und der Flächengewinn sind bedeutend. All diese Massnahmen lösen zunächst teure Investitionen aus, auch wenn die Stadt Helsinki grös-

stenteils Eigentümerin der zu entwickeln den Flächen ist. Sie hat bisher kaum Erlöse aus Landverkauf getätigt, sondern immer mit langfristigen Pachtverträgen für Gebäude Teile ihrer Infrastrukturen refinanziert.

Ein weiterer Teil der Arbeit für die Stadt Helsinki bestand darin, die vorgegebene (und ursprünglich für Autobahnvorhaben gemachte) Methode der Kosten-Nutzen-Analyse zu überarbeiten und zusammen mit einem «urban impact assessment» so weiterzuentwickeln, dass diese für Projekte des öffentlichen Verkehrs, konkret für Tramprojekte mit Wirkungen im öffentlichen Raum und im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung, aussagekräftig werden. Das IRAP hat dazu weltweit angewandte Methoden der Nutzenbeschreibung gesichtet und ein System an Bewertungsmaassstäben entwickelt, das einerseits den direkt ausrechenbaren Nutzen erweitert und andererseits zusätzliche qualitative Maassstäbe für Variantenentscheide durch Fachleute und Politik zugänglich macht.

Handbuch Strassenräume und Parkierungsstrategie

Die bisher nur gesamtheitlich beschriebenen Korridore umfassen die unterschiedlichsten Arten von Gebieten: innerstädtische Wohngebiete, arbeitsplatzintensive Gebiete, Universitätsgelände, Naturschutzgebiete, das Kerngebiet der Autobahnflächen und Abstandsflächen sowie den ehemaligen Flughafen Malmi, auf dem eines der neuen Grosswohngebiete entsteht. Vor allem für das letztgenannte, relativ weit von der Innenstadt und der S-Bahn entfernte Gebiet ist es von entscheidender Bedeutung, dass rechtzeitig zur Fertigstellung der ersten Wohnungen eine qualitativ hochwertige ÖV-Anbindung mit dem neuen Tram geschaffen wird. Für alle Strassentypen haben wir daher ein Handbuch Strassenräume und ein Parkierungssystem erarbeitet, das nutzungs- und gebietstypenübergreifend ist.

Die Herausforderung bei der Boulevardstrategie ergab sich auch aus der bisher rein bandförmig erfolgten Stadtentwicklung, die

[ABB.3] Visualisierung von Huopalahdentie im Korridor «Westliche Boulevardstadt»
(Quelle: Tietoa Finland Oy / Stadt Helsinki)

sich jeweils auf eine einzige Strasse und ihre Umgebung konzentrierte. Unsere Aufgabe bestand daher auch darin, die Potenziale für die Vernetzung mit dem weiteren Umfeld zu suchen. Ein zentrales Thema der Entwicklung ist die Aufrechterhaltung der Hauptverkehrsstrassenfunktion bei gleichzeitiger Schaffung lebendiger Erdgeschosszonen und einem sicheren, hochwertigen Lebensumfeld. [ABB.3]

Wie geht es weiter?

Aktuell hat Helsinki ca. 675'000 Einwohner:innen. In der Planungsphase des Masterplans vor 2018 wurde davon ausgegangen, dass die Bevölkerung bis 2050 um etwa 250'000 Personen wachsen wird. Dieser Eckwert hat die Planungen vieler Wohnungsbauprojekte im Stadtgebiet beeinflusst. Helsinki ist nach wie vor eine wachsende Stadt. Angesichts der aktuellen Wirtschaftslage mit hohen Zinsen und der weltpolitischen Situation hat die Nachfrage nach Wohnungen allerdings etwas nachgelassen. Die Zeit wird zeigen, wie sich dies auf die Boulevardisierungsprojekte auswirken wird. Die Finanzierungsvereinbarungen über Wohnungsbau und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwischen der Stadt und dem finnischen Staat werden die Umsetzung grosser ÖV-Projekte bedeutend beeinflussen, wobei der Staat bisher bis zu 30% der Investitionen für Verkehrsinfrastruktur übernimmt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Artikels hat das Stadtparlament neben dem geschilderten ersten Korridorprojekt auch die Planung für einen weiteren Autobahnkorridor sowie die komplette Planung für die räumliche Entwicklung, den Wohnungsbau, den Teilmasterplan und das dazu notwendige Tramprojekt «VIIMA» bewilligt. Es sieht so aus, dass Helsinki den Weg der «Rail-based Network City» zügig weiter geht. Die Investitionen dafür betragen allein im ÖV-Teil rund 1 Milliarde Euro bis 2035.