

10. Forum des Netzwerk Baukultur in Niedersachsen  
Hameln, Museum Hameln | 20. März 2014

netzwerk**DOKUMENTATION**

6





# PROGRAMM

NETZWERK BAUKULTUR NIEDERSACHSEN | 10. Forum am 20. März 2014

13.00 Uhr	<b>Offener Beginn</b>
13.20/13.40 Uhr	Mechanisches Rattenfänger-Theater und Sonderausstellung „Hameln im Wandel der Zeit“
14.00 Uhr	<b>Grußworte</b> <b>Hermann Aden</b> , Stadtbaurat Hameln <b>Birgit Leube</b> , Beirat des Netzwerks Baukultur in Niedersachsen
<b>Thema</b>	<b>„Urbanes Leben und Verkehr“</b>
14.30 Uhr	<b>Eckhard Koss, Stadtbaurat Hameln a.D.</b> „Hameln und die Münsterbrücke – Einführung“ Vortrag und anschl. Führung durch Eckhard Koss und Wolfgang Kaiser, ehem. Fachbereichsleiter Planen und Bauen der Stadt Hameln
16.00 Uhr	Kaffeepause
16.30 Uhr	<b>Dipl.-Ing. Architekt Günter Dehmel, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, NLStBV</b> „Gestaltung von Ingenieurbauwerken“
17.00 Uhr	<b>Prof. Hartmut Topp, TU Kaiserslautern/imove</b> „Neue Mobilitätskultur: Straßen, Plätze, Lebensräume“
17.30 Uhr	Abendimbiss
18.15 Uhr	<b>Heikki Salmikivi, Helsinki City Planning, Strategic Urban Planning Devision</b> “Helsinki Vision 2050“
19.00 Uhr	<b>Podiumsdiskussion</b> <b>Moderation: Honor.-Prof. Dipl.-Ing. Markus Brockmann, Vereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure, VSVI Niedersachsen</b>



Veranstaltungsort: Museum Hameln  
Osterstraße 8-9, 31785 Hameln

## Straßen sind Lebensräume

30 Baukulturengagierte aus Niedersachsen trafen sich in Hameln zum 10.Forum, um Fragen rund um das Thema „Urbanes Leben und Verkehr“ zu diskutieren. Wie werden neue Formen der Mobilität das Bild unserer Städte in den nächsten Jahrzehnten verändern? Welche Chance bietet das Überdenken des lange verfolgten Leitbildes der autogerechten Stadt? „Die Gestalt des Straßenraumes entspricht der eines Wohnzimmers des Stadt“, unterstrich Prof. Hartmut Topp und plädierte dafür die Straße mehr aus der Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger zu denken. Auch in Helsinkis neuem Flächennutzungsplan verliert das Auto seine Bedeutung als primäres Verkehrsmittel. Die Vision mit dem Titel „Menschen haben Vorfahrt“ wurde abschließend kontrovers diskutiert.









## GESTALTUNG VON INGENIEURBAUWERKEN

### BEISPIELE AUS NIEDERSACHSEN

Dipl.-Ing. Architekt Günter Dehmel, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, NLStBV

Die Bedeutung von gut gestalteten Ingenieurbauwerken kann man in Hannover am Mittellandkanal erleben. Dort haben Ingenieure, Architekten und Landespfleger in den 90er Jahren in enger Zusammenarbeit den Kanal verbreitert und alle Brücken neu gebaut. Vor dem Ausbau wollte niemand etwas mit dem Kanal zu tun haben, es war eine Industriebrache mit verrosteten Brücken und verwilderten Ufern. Nach dem Ausbau ist ein Haus oder eine Wohnung mit Blick auf den Kanal ein Qualitätsmerkmal, mit dem Makler werben. Bei vielen Brücken wurden von den Anliegern nach Fertigstellung Brückenfeste organisiert und die Anwohner haben „ihre Brücke“ übernommen.

Der Ausbau des „Ingenieurbauwerks Mittellandkanal“ und seine Umgebung werden als Bereicherung für die Stadtlandschaft gesehen. Alle Brücken sind als Bogenbrücken in unterschiedlicher formaler Ausbildung gebaut worden. Ingenieure und Architekten haben bei der Planung sehr gut

zusammengearbeitet und damit ein über die Stadtgrenzen hinaus anerkanntes Projekt realisiert.

Die Niedersächsische Straßenbauverwaltung hatte im letzten Jahr ca. 7.300 Brücken und ca. 330 Kilometer Lärmschutzwände im Bestand. Die meisten Bauwerke sind wenig spektakulär, haben aber einen erheblichen Anteil an unserer Umgebung, an unserem Umfeld. Ingenieurbauwerke sind eine Domäne der Bauingenieure. Architekten werden in diesem Bereich nur zum Teil geduldet, oft als überflüssig und unnötig angesehen. Häufig wird die Frage gestellt: „Müssen wir gestalten oder können wir nach Richtzeichnung bauen?“ Die Antwort ist: alles nimmt Gestalt an, wir haben die Chance, vorher darüber nachzudenken oder wir lassen uns überraschen, wie es hinterher aussieht.

Es gibt für Ingenieurbauwerke 170 Richtzeichnungen, allein für Geländer gibt es 17 und auf den Plänen steht z.B. häufig GEL 4. Man weiß dann:

GEL 4 ist ein Füllstabgeländer und in der Richtzeichnung ist alles bis zur letzten Schraube festgelegt. Ob dieses Geländer in die Örtlichkeit passt wird oftmals nicht geprüft. Bei der Gestaltung von Brücken ist die Einbindung in die Örtlichkeit ein entscheidender Faktor. Ein Geländer auf einer Autobahnbrücke hat zwar die gleiche Funktion wie ein Geländer auf einer Brücke im innerstädtischen Bereich, sollte aber gestalterisch unterschiedlich behandelt werden. Bei der Autobahnbrücke fährt man mit 130 Km/h und bei einer innerstädtischen Brücke geht man im Schrittempo vorbei. Hier zu differenzieren, unter Beachtung aller technischen Regeln, ist eine wichtige Aufgabe bei der Gestaltung von Ingenieurbauwerken. Anfang und Ende der Brücke müssen für alle erkennbar sein, ebenso gibt es einen formalen Zusammenhang zwischen Überbau und Unterbauten einer Brücke. Häufig stehen Geländer in der Landschaft, eine Plastikkappe als Abschluss. So fragt man sich: Wird die Kappe noch mal abgenommen und das Geländer

verlängert?“ Solche Bauwerke erfüllen zwar den Zweck der Absturzsicherung, sind aber ohne Anfang und Ende, frei von Bezügen zur Örtlichkeit und keine Bereicherung des Umfeldes.

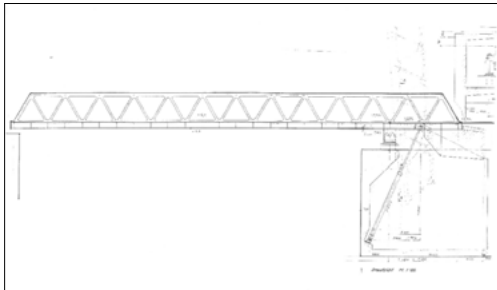
Die technische Vorgabe für eine wirtschaftliche Brückenkonstruktion liegt unzweifelhaft beim Bauingenieur. Dieser gibt vor, ob ein oben liegendes Tragwerk, ein Fachwerk oder eine Spannbetonbrücke die technisch wirtschaftlichste Lösung ist. Die genaue Ausbildung der Details aber sollte immer in enger Zusammenarbeit mit dem Architekten erfolgen.

#### **Klappbrücke über die Hunte bei Berne**

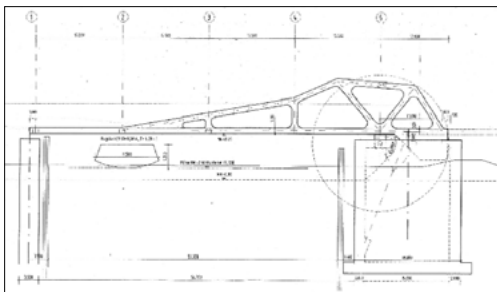
Ein Beispiel für solch eine gute Zusammenarbeit ist die zurzeit im Bau befindliche Klappbrücke über die Hunte bei Berne, nördlich von Oldenburg. Die Brücke wird im Zuge der Ortsumgehung Berne B 212 gebaut. Die Brücke hat 6 Vorlandbrücken und eine Klappbrücke. Die Gesamtlänge beträgt 246 m, davon 66 m Klappbrücke.

## Gestaltungskriterien für den Brückenbau:

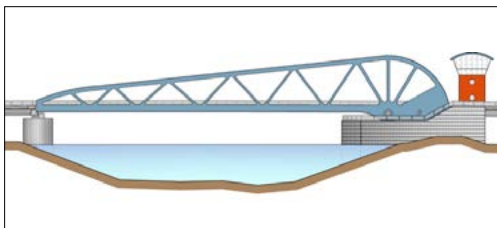
- Erkennbarkeit der Tragstruktur
- Zusammenspiel von Über- und Unterbau
- Anfang und Ende der Brücke
- Wiedererkennung bei Nutzung oben und unten
- Verwendung ortsüblicher Materialien
- Wirtschaftliche Bauweise
- Zurückhaltung bei der Farbgebung



Klappbrücke über die Hunte bei Berne, 1. Vorschlag



Klappbrücke über die Hunte bei Berne, 2. Vorschlag



Klappbrücke über die Hunte bei Berne, 3. Vorschlag  
Technische Planung Ingenieurbüro Graasl, Hamburg  
Gestaltung NLSStBV

Zwei Vorschläge, ein parallelgurtiger Fachwerküberbau im Erscheinungsbild einer Eisenbahnbrücke und eine ausgefallene Fachwerkkonstruktion wurden zunächst verworfen. Den dritten Vorschlag hat der Architekt in enger Zusammenarbeit mit dem Ingenieur entwickelt. Die Klappbrücke sollte für den Laien erkennbar sein. Das Fachwerk wird vom Gelenk, vom Drehpunkt aus entwickelt, alle Streben laufen auf diesen Punkt. Im weiteren Verlauf wird das Fachwerk niedriger, so wie es statisch und gestalterisch sinnvoll ist. Als Gegengewicht wird das letzte Fachwerkfeld am Drehpunkt geschlossen ausgebildet und gefüllt. Um den Drehpunkt gestalterisch sichtbar zu machen, sind die Seitenwände des Klappenfeilers abgesenkt worden. Dieser gestalterische Ansatz hat den technischen Vorteil, dass die Lager einfacher gewartet und getauscht werden können. Das Brückengeländer wird als Streckmetallfüllungsgeländer mit geneigten Pfosten in der Fachwerkebene ausgeführt. Dadurch wird die Brückenbreite reduziert und das Geländer und die Konstruktion bilden eine Einheit. Die Brücke ist durch die gewählte Form von Weitem als Klappbrücke zu erkennen, die Tragkonstruktion ist nachvollziehbar und auch für den Laien erkennbar. Im geöffneten Zustand ist die Klappe mit einer Höhe von ca. 60 m von weitem zu sehen und wird zukünftig eine Landmarke in der Landschaft sein.

### Bundesstraße 473 Brücke über die Lune

Die Lunebrücke ist die Verbindung zwischen der A27 und dem Wesertunnel. Die Stabbogenbrücke steht als von weitem sichtbare Landmarke in der flachen Landschaft. Durch die gewählte Konstruktion mit den geneigten Bögen, den Hängern und dem gekreuzten Windverband ist der Brückenraum deutlich erlebbar. Der gekreuzte Windverband vermittelt eine Großzügigkeit und bildet den oberen Abschluss der Brücke. Ein horizontaler Windverband, wie er häufig gebaut wird, bildet eine optische Barriere. Wenn man Brücken gestalten will, muss man die Konstruktion verstehen und die konstruktiv erforderlichen Elemente gestalterisch herausarbeiten. Die Beulsteife (horizontale Aussteifung des Versteifungsträgers) wird normalerweise auf der Innenseite



Bundesstraße 473, Brücke über die Lune, Technische Planung: Ingenieurbüro Prof. Schipke und Partner, Hannover, Gestaltung: NLSStBV



Bundesstraße 473, Brücke über die Lune





Bundesstraße 243, Bad Lauterberg, Brücke Lau1, Technische Planung: Ingenieurbüro Meyer Schubart, Wunstorf, Gestaltung: NLSStBV

des Versteifungsträgers angeordnet. Bei diesem Bauwerk ist sie außen angeordnet und gliedert den Versteifungsträger, durch den Schattenwurf wird die optische Höhe des horizontalen Trägers reduziert.

Es war das gestalterische Ziel einen Brückenraum zu schaffen und zu zeigen, wie die Brücke trägt. Deshalb haben wir Stegbleche in Verlängerung der Hänger angeordnet, um zu zeigen, dass hier Lasten vom Hänger in den Versteifungsträger geleitet werden. Wir haben den Bogen-Fuß-Punkt aufgeweitet, weil die Lasten hier vom Versteifungsträger und Bogen zusammengeführt und auf das Brückenlager geführt werden. Die Stegbleche und Aufweitungen sind statisch sinnvoll, ohne diese Maßnahmen müssten stärkere Bleche eingebaut werden.

**Bundesstraße 243, Bad Lauterberg, Brücke Lau1**  
Das erste Brückenbauwerk im Zuge der Ortsumgehung Barbis ist die Brücke bei Bad Lauterberg. Die Brücke hat eine Gesamtlänge von fast 500 m.

Das Bauwerk führt in einer lang gestreckten Kurve mit ca. 6 % Steigung aus dem Tal über die Oder auf den Berg. Der Hang hinter der Oder ist ein FFH-Schutzgebiet und darf nicht bebaut und auch nicht für die Bauarbeiten betreten werden.

In der ursprünglichen Konzeption war eine Stahlverbundbrücke mit einem ca. 3 m hohen Hohlkasten und schlanken Pfeilerscheiben vorgesehen. Bei der Vorstellung in einer Bürgerversammlung gab es eine deutliche Mehrheit für den jetzt ausgeführten Entwurf.

Der wesentliche Punkt bei der Gestaltung dieses Bauwerks war das Feld über die Oder, der Sprung aus dem Tal auf den Berg. Hier führt ein Untergurt mit einer Stützweite von 103 m als Kreisbogen über die Oder. Runde Stiele verbinden Untergurt und Obergurt. Ein Rohrfachwerk verbindet die beiden Seiten der Stahlkonstruktion und steift sie aus. Der Bogenfußpunkt ist als Pyramidenstumpf ausgebildet, Stegbleche nehmen Bezug zu dem Rohr

auf. Die Lastabtragung dieser Konstruktion ist für jeden erkennbar und man spürt am Bogenfußpunkt die Dynamik dieser Konstruktion. Die Pfeiler im weiteren Verlauf dieser Brücke sind ebenfalls als Pyramidensümpfe ausgebildet. Durch die gewählte Form ist die Lastabtragung des Bauwerks in die Fundamente gut nachvollziehbar. Auf sogenannte „schlanke Stützen“ oder „schlanke Pfeilerscheiben“ wurde bewusst verzichtet, um die Tragwirkung zu verdeutlichen.

Die angesprochenen Gestaltungsmerkmale kann man auch bei einfachen Brücken anwenden:

Das Brückenwiderlager besteht aus einem Lagerbereich für die Brücke und den seitlichen Flügeln. Die tragenden Elemente des Widerlagers sind hier in Beton ausgebildet und raumabschließenden Elemente mit einem ortsüblichen Ziegel verkleidet. So kann auch ein Laie die Tragkonstruktion verstehen. Der Überbau und das Widerlager stehen



Bundesstraße 243, Bad Lauterberg, Brücke Lau1



B3 OU Celle, technische Planung und Gestaltung NLSStBV



A7 bei Göttingen, technische Planung und Gestaltung NLSStBV

übereinander und haben die gleiche äußere Form. Der Pfeiler hat wie das Widerlager sein Gegenstück in der gleichen formalen Ausbildung. Der Autofahrer kann das Zusammenspiel der Bauteile erkennen.

### **Bundesstraße 402, Brückenbauwerk 50 m vor der holländischen Grenze**

Durch den Pfeilerakzent mit den Symbolen der Nationalstaaten und Landkreise der Regionen fand die Brücke großen Zuspruch in der Örtlichkeit und bekam von den Bürgern den Namen Willkommensbrücke. Die Formen von Überbau und Widerlager gehören zusammen, die Anfangs- und Endelemente der Brücke sind deutlich markiert. Wenn wir es schaffen, dass die Gemeinde der Brücke einen Namen gibt und die Bürger sagen „das ist unsere Brücke“ dann haben wir einen guten Job gemacht.

### **Bundesstraße 27, Stützwand Bad Lauterberg**

Die Stützwand ist ca. 90 m lang und bis zu 12m hoch. Die Stützwand ist rückverankert und hat Lastverteilungsbalken im Abstand von 6 m. Durch die vorspringenden Lastverteilungsbalken und den Rückverankerungen hinter den gekreuzten Abdeckungen, kann jeder das Tragverhalten dieser Stützwand erkennen. Die Gestaltung ist die Tragkonstruktion und nicht wie häufig zu sehen eine gleichmäßige Oberfläche mit Dehnungsfugen. Die gewählte Form wirkt durch die unterschiedlichen Materialien und der Licht- und Schattenwirkung interessant und lebendig.

### **Konzeption für den Elbtunnel im Zuge der A 20 zwischen Glückstadt und Drochtersen**

Für diesen Tunnel haben wir im Rahmen der Vorplanung ein Gestaltungskonzept aufgestellt. Die Trogwände vor dem Tunnel sollen nach außen geneigt werden, um mehr Großzügigkeit zu erzeugen. Aus statischen Gründen sind Stützwänden im unteren Bereich immer dicker als im oberen Bereich, allerdings wird die senkrechte Seite meistens zum Trogbauwerk und die geneigte Seite im eingeschütteten Bereich angeordnet. Hier wird die technisch erforderliche Form gespiegelt



Bundesstraße 402, Brückenbauwerk, technische und gestalterische Planung: NLSStBV



Bundesstraße 27, Stützwand Bad Lauterberg, technische und gestalterische Planung: NLSStBV



Modell für den Elbtunnel im Zuge der A 20 zwischen Glückstadt und Drochtersen, technische und gestalterische Planung ???

und hat eine große gestalterische Wirkung, ohne Mehrkosten. Die Neigung der Trogwände wird durch Betonlisenen neben jeder 2. Dehnungsfuge (Abstand der Dehnungsfugen 10 m) optisch unterstützt und die Fuge wird im Schatten der Lisene versteckt.

Vor dem Tunnel muss zwischen den beiden Fahrspuren eine 30 m lange Wand gebaut werden, damit die Abgase nicht von der einen in die andere Tunnelröhre gezogen werden. Diese Wand ist wie die Trogwand geneigt. Aus gestalterischen Gründen haben wir zwischen der Mittelwand und den Trogwänden Kreissegmentbögen aus Beton angeordnet. Diese Bögen schaffen einen Bereich vor der Tunneleinfahrt, der die Enge im Einfahrtsbereich des Tunnels optisch mildert. Bei der Ausfahrt sind die Kreissegmente so angeordnet ist, dass die Autofahrer nicht von der Sonne geblendet werden können. Das Betriebsgebäude ist in den gleichen Materialien wie der Trogbereich geplant. Die maritime Form nimmt den Bezug zur Elbe auf. In dem Betriebsgebäude sind Technikräume, eine Tunnelleitzentrale, der Entrauchungsschornstein und ein Ausstellungsbereich. In dem Ausstellungsbereich soll u.a. auch über Tunnelsicherheit informiert wird. Der Entrauchungsschornstein sollte ursprünglich als separates Bauwerk neben dem Tunnel gebaut werden; hier wird er unauffällig im Betriebsgebäude integriert.





## IM GESPRÄCH MIT

Hermann Aden, Stadtbaurat, Stadt Hameln

**Lieber Herr Stadtbaurat Aden, herzlichen Dank, dass wir bei Ihnen in Hameln zu Gast sein dürfen mit dem 10. Forum des Netzwerk Baukultur in Niedersachsen. Wir reden über „Urbanes Leben und Verkehr“. Ein relevantes Thema für die Stadt Hameln?**

Auf alle Fälle. Urbanes Leben ist das, was uns ausmacht. Und der Verkehr ist ein ganz zentrales Thema. In den vergangenen Jahren haben wir zum Beispiel den Fahrradverkehr als neues Thema für uns entdeckt.

**Nach Jahrzehnten der Konzentration auf den motorisierten Individualverkehr rückt die „Autogerechte Stadt“ heute spürbar in den Hintergrund und andere Verkehrsmittel spielen eine immer größere Rolle für die Stadt- und Verkehrsplaner. Mit welchen Konzepten reagiert Hameln auf diese Entwicklung?**

Es wird nicht mehr darum gehen, dass man verschiedene Verkehrsmittel in den Vordergrund stellt, sondern es wird darum gehen, das Thema Mobilität ganzheitlich zu denken. Man merkt heute schon, dass viele Bürgerinnen und Bürger nicht mehr so sehr auf das Auto oder die Bahn oder das Fahrrad fixiert sind, sondern für den jeweiligen Anlass das geeignete Verkehrsmittel wählen. Das Auto wird zum Beispiel nicht mehr als Statussymbol angesehen und durch den Verkehr geschoben. Ich denke, dass diese Entwicklung weiter gehen wird. In den großen Städten ist das jetzt schon durchaus ein bisschen deutlicher zu sehen, z. B. in Form von Car-Sharing-Modellen. Hier bei uns wird es im Wesentlichen darum gehen, den Vorteil der kurzen Wege, den wir in einer flächenmäßig kleinen Stadt haben, zu stärken. Das geeignete Verkehrsmittel dafür ist das Fahrrad – und für etwas längere Strecken dann der Bus oder die Bahn.

*Hier bei uns wird es im Wesentlichen darum gehen, den Vorteil der kurzen Wege, den wir in einer flächenmäßig kleinen Stadt haben, zu stärken. Das geeignete Verkehrsmittel dafür ist das Fahrrad.*

**Insbesondere auf das Thema „Fahrradfahren im Stadtverkehr“ legt Hameln seit ungefähr zwei Jahren einen deutlichen Entwicklungsschwerpunkt und versucht sich hier auch ein Stück weit neu zu erfinden. Was sind die Beweggründe dafür und mit welchen planerischen Mitteln gehen Sie an dieses Thema heran?**

Ausgangsbasis war das Klimaschutzkonzept der Stadt. Motorisierter Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Belastung, der Feinstaubbelastung und der Lärmbelastung in einer Stadt. Häufig sind das Verkehre, die man auch anders besser bewältigen kann. Wenn man gute Möglichkeiten bietet – zum Beispiel vernünftige Fahrradwege – dann kann für kurze Strecken das Auto ohne Probleme zu Hause gelassen werden. So entstand aus der Klimaschutzkonzeption die Forderung der stärkeren Konzentration auf den nicht-motorisierten Verkehr. Daraus ist ein Teilkonzept Fahrradverkehr entwickelt worden. Der Verkehrsplan der Stadt hat eine Ergänzung erfahren. Seitdem arbeiten wir ein Maßnahmenbündel von über 300 konkreten Maßnahmen ab und flankieren diese auch mit

unserer Fahrradbegleitkommission, damit Bürger, Politiker, Interessenvertreter, ADFC und andere auch Anteil daran haben, welche Lösungen am Ende umgesetzt werden. Wir fahren tatsächlich mit dem Fahrrad bestimmte Strecken ab, damit unsere Lösungen auch praktikabel sind und nicht auf dem grünen Tisch entwickelt werden. Außerdem wird damit das neue Gewicht deutlich, das dieses Verkehrsinstrument hat, und kann nicht wieder durch irgendwelche Begehrlichkeiten, die aus dem motorisierten Verkehr auf uns zukommen, torpediert werden.

*Wir fahren tatsächlich mit dem Fahrrad bestimmte Strecken ab, damit unsere Lösungen auch praktikabel sind und nicht auf dem grünen Tisch entwickelt werden. Außerdem wird damit das neue Gewicht deutlich, das dieses Verkehrsinstrument hat.*

**Das Thema hat aber zwei Gesichtspunkte: Zum einen den Alltagsgesichtspunkt, das Fahrrad alltäglicher werden zu lassen, ständiger einzubauen, so wie Sie es gerade geschildert haben. Es hat aber auch eine touristische Komponente, wenn ich es richtig verstehe?**

Ja, das stimmt. Wir haben gerade Anfang der Woche unsere Bewerbung für den Landespreis

„Fahrradfreundliche Stadt“ in Hannover abgegeben. Diesjähriger Schwerpunkt ist das Thema „Fahrradtourismus“. Hameln liegt am Weserradweg, also an einem der interessantesten Fahrradwege in Deutschland, eine wichtige touristische Attraktion. Das Fahrrad wird hier auch in der Kombination mit der Bahn oder mit dem Schiff genutzt, so dass ich z. B. eine Teilstrecke mit dem Schiff fahren kann. Wir haben – das muss ich vielleicht ergänzend sagen – eine Größenordnung von 3-4 Millionen Tagesgästen in Hameln. Ein großer Anteil davon sind Fahrradgäste. Insofern ist das auch einfach ein Wirtschaftsfaktor, den man ernst nehmen und dem man etwas bieten muss. Dabei geht es um Abstellmöglichkeiten, um die Möglichkeit, das Gepäck wegzuschließen, um Hotels und Gastronomiebetriebe, die darauf eingestellt sind, dass die Gäste mit dem Fahrrad kommen und ähnliches. Daran arbeiten wir und versuchen, immer besser zu werden in diesen Handlungsfeldern.

**Spielt das Thema E-Mobilität eine Rolle für die Stadt Hameln?**

In unserer Konzeption noch nicht so ausdrücklich. Wir haben bislang das Thema „Alltagsfahrrad“ und dann eben auch muskelbetriebenes Fahrrad in den Vordergrund gestellt. Ich kann mir aber vorstellen, dass für die Zukunft mit der zunehmenden Verbreitung dieser Fahrräder, der E-Bikes, eine stärkere Ausrichtung dahin erfolgen wird. Die E-Mobilität Auto spielt eher eine nachrangige Rolle. Wir versuchen Vorreiter zu sein durch eigene Fahrzeuge in der Stadtverwaltung, z.B. bei unseren Stadtwerken, aber man muss einfach konstatieren, dass der Großteil der Bevölkerung noch sehr zurückhaltend ist. Wenn ich jetzt über Verkehrspolitik spreche, dann kann ich unsere Verkehrspolitik nicht großartig auf E-Mobilität ausrichten, wenn am Ende nur ein Prozent der Verkehrsteilnehmer ein Elektroauto haben. Das ist im Moment einfach noch im Wachstum.

*Wenn ich jetzt über Verkehrspolitik spreche, dann kann ich unsere Verkehrspolitik nicht großartig auf E-Mobilität ausrichten, wenn am Ende nur 1 Prozent der Verkehrsteilnehmer ein Elektroauto haben.*

**In der Außenwirkung punktet Hameln mit dem urbanen Stadtkern und einem nahezu geschlossenen historischen Stadtbild, das von vielen Menschen geschätzt wird. Die Ende der 60er-Jahre begonnene konsequente Altstadtsanierung mit der Einrichtung einer Fußgängerzone hat die Innenstadt deutlich verändert und geprägt. Mit dem Abstand von fünfzig Jahren noch immer eine richtige Entscheidung aus Ihrer Sicht?**

Ohne Zweifel. Wir haben in den letzten Jahren unsere Fußgängerzone komplett saniert und modernisiert. Sie ist schicker – und ich würde auch sagen urbaner – geworden. Das hat bis hin zu einem Bürgerentscheid heftige Diskussionen gegeben. Fragestellungen, ob dort ein großformatiges Granitpflaster verlegt werden soll, oder die Verwendung eines umfangreichen Stadtmobiliars sind intensiv diskutiert worden. Aber die Fußgängerzone als solche wurde überhaupt nicht in Frage gestellt. Wenn man die alten Bilder sieht, die zeigen, wie beengt dort Fußgänger unterwegs waren und wie schwer es war für Gastronomie, Außenbewirtung zu betreiben, und für Läden, ihre Waren



zu präsentieren, dann ist deutlich, dass es genau der richtige Schritt war und dass es immer noch ein funktionierendes System ist. Die Innenstadt hat einen erheblichen Auftrieb genommen und im Bereich Handel, Dienstleistung und Gastronomie deutliche Zuwächse realisieren können. Fünfzig Jahre später sieht die Fußgängerzone sicher anders aus als zu ihren Anfängen. Aber es pulsiert dort, so wie die Planer sich das vorgestellt haben.

*Fünfzig Jahre später sieht die Fußgängerzone sicher anders aus als zu ihren Anfängen. Aber es pulsiert dort, so wie die Planer sich das vorgestellt haben.*

**Hat Architektur des 21. Jahrhunderts, also eine zeitgemäße Weiterentwicklung der Stadt in einem solchen Umfeld eine Chance?**

Wir tun uns durchaus ein bisschen schwer damit. Bei der Gestaltung der Fußgängerzone ist uns, denke ich, ein guter Kompromiss gelungen mit dem durchaus alt-ehrwürdigen Granitpflaster und einem sehr modern geprägten Stadtmobiliar und Beleuchtungskonzept. Wir haben auch das eine oder andere modernere Gebäude als Ersatzbau. Aber das sind durchaus Überzeugungsarbeiten, die hier geleistet werden müssen. Zentral in der Mitte der Stadt steht das sogenannte „Hochzeitshaus“ weitestgehend leer und wartet auf eine Umnutzung. Es steht unter Denkmalschutz. Aber unabhängig davon, ob es unter Schutz steht, ist zum Beispiel die Vorstellung, dass man möglicherweise die Fassade öffnen könnte, um mehr Licht hinein zu bringen, oder

dass man einen Anbau vornehmen könnte, der ein bisschen moderne Elemente enthält und ermöglicht, dass dort auch Gastronomie das ganze Jahr über stattfinden kann, hier nur sehr schwer vermittelbar.

**Welche Instrumente spielen eine Rolle, um baukulturelle Gesichtspunkte, Qualitäten in der Stadt- und Landschaftsplanung auf kommunaler Ebene auch politisch durchzusetzen? Gibt es zum Beispiel einen Gestaltungs- oder Denkmalbeirat?**

Nein, das haben wir zwar verwaltungsintern, aber nicht nach außen. Wir haben da bis dato immer bezogen auf den Einzelfall agiert und dann aber auch die Bürgerinnen und Bürger einbezogen. Wir haben gute Erfahrungen damit gemacht, viele Projekte in Architektenwettbewerben zu entwickeln. Die Wettbewerbsbeiträge und –ergebnisse haben wir dabei schon häufiger öffentlich ausgestellt, so dass dort die Bürgerschaft beteiligt war und die Beurteilung nicht ausschließlich den Fachleuten überlassen wurde. Wir sagen: „Guckt euch das an. Gebt auch durchaus mal ein Votum ab.“ Dass am Ende eine Fachjury zu entscheiden hat, ist eine andere Sache. Aber es sollte Mitwirkungsmöglichkeiten geben, auch in gestalterischer Hinsicht. In Richtung Politik funktioniert das ähnlich. Zum Beispiel überlegen wir im Moment, einen bisherigen Schulstandort an der Weser durch eine hochwertige Wohnbebauung zu ersetzen und haben dazu vorab eine kleine Architekturstudie in Auftrag geben, damit die Politik eine Vorstellung einer modernen Umsetzung einer solchen städtebaulichen Aufgabe erhält, und die in ihrer Modernität auch den Blick auf das Alte, was daneben ist, vielleicht sogar schärfen kann. Solche Diskussionen führe ich immer gerne am ganz konkreten Objekt.

**Natürlich leben viele Bürgerinnen und Bürger in den Ortsteilen und im Umfeld der Stadt. Welche baukulturellen Qualitäten hat Hameln hier und wie bewahren Sie diese?**

Dort spielt weniger die Baukultur eine Rolle, sondern vielmehr der demographische Wandel, der uns hier sehr zu schaffen macht. Die ursprünglich sehr dörflichen Einheiten haben teilweise Ergänzungen, Erweiterungen aus den 1950-er, 1960-er und 1970-er Jahren, wo Themen anstehen wie die energetische Sanierung und die Modernisierung der Gebäude nach heutigen technischen Anforderungen, aber das eigentliche Problem ist die Überalterung mit der Folge des Verlustes von Infrastruktur.

*Für die Stadt Hameln würde ich sagen, dass man auch in kleinen Ortsteilen im Zweifel auf sein Auto verzichten kann.*

**Welche Probleme hat Hameln, eine Kreisstadt mit knapp 60.000 Einwohnern, eine Fläche von mehr als 100 Quadratkilometern mit öffentlichen Verkehrsmitteln angemessen zu erschließen? Kann man als Bewohner überhaupt auf sein Auto verzichten?**

Wir haben mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die getragen sind durch eine städtische Busgesellschaft, ein sehr gutes, dichtes Netz. Für die Stadt Hameln würde ich sagen, dass man auch in kleinen Ortsteilen im Zweifel auf sein Auto verzichten kann.

Interview: Nicole Froberg  
Netzwerk Baukultur in Niedersachsen





# NEUE MOBILITÄTSKULTUR

## STRASSEN, PLÄTZE, LEBENSRÄUME

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation, Kaiserslautern

Ein Schwerpunkt der gegenwärtigen baukulturellen und städtebaulichen Debatte ist der öffentliche Stadtraum mit seinen Straßen und Plätzen. Hier hat uns der verkehrstechnische Funktionalismus der 1950-er bis 1970-er Jahre mit dem Leitbild der autogerechten Stadt ein langlebiges bauliches Erbe bar jeder Baukultur hinterlassen. Die autogerechte Stadt war städtebauliches Leitbild des Wiederaufbaus nach dem Krieg und der dann einsetzenden Massenmotorisierung bis in die 1980-er Jahre hinein. Mobilität war Automobilität, und das Auto stand für Freiheit und Moderne. Es hat Mobilität und Städte geprägt: mit dem Auto mobil in der autogerechten Stadt. Städtische Hauptstraßen und Plätze wurden verkehrstechnisch und fahrdynamisch überformt zu monofunktionalen Hauptverkehrsstraßen, Parkplätzen und Verkehrsverteilern.

Die fachliche Argumentation dazu lieferte das Bündelungsprinzip – das heißt, Bündelung des Autoverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen und Entlastung

der dazwischen liegenden Quartiere. Wegbereiter dieser Maxime war der Buchanan-Report ‚Traffic in Towns‘ (Buchanan et al, 1963). Für die verkehrsberuhigten Quartiersstraßen definierte er eine aus Randnutzungen und Aufenthalt abgeleitete ‚environmental capacity‘; für die Hauptverkehrsstraßen dagegen gilt die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit – unabhängig von den nicht-verkehrlichen Nutzungen und den Randnutzungen einer Straße und unabhängig davon, ob da Menschen wohnen.

Das Bündelungsprinzip war allgemein anerkannt und ist es im Grundsatz auch heute noch. Gleichwohl wurde schon in den 1980-er Jahren nach seiner Sozialgerechtigkeit gefragt. Es gab den ‚Kompensatorischen Ansatz‘ einer ‚umfeldverträglichen Verkehrsbelastbarkeit‘ von Hauptverkehrsstraßen (Topp, 1984) und Ansätze zur ihrer Integration in ‚flächenhafte Verkehrsberuhigung‘ (Schnüll et al, 1984/1986). Das Bündelungsprinzip wurde zur Rechtfertigung, multifunktionale Hauptstraßen als



1: Ansichten der autogerechten Innenstadt von Pforzheim, Fotos: Hartmut Topp





2: Neue Mitte, Ulm – Rückeroberung des Stadtraums, Fotos: Stadt Ulm



3: Die neu gestaltete Neue Straße in Ulm, Foto: Topp



4: Auto-kanalisierte Einfahrt in die Weimarer Altstadt, Foto: Topp

Hauptverkehrsstraßen dem Autoverkehr zu opfern. Andere Straßen wurden auf- und durchgebrochen – oft unter Nutzung der Kriegszerstörungen. Das Beispiel der Stadt Pforzheim (Bild 1) steht für viele andere Städte, wenngleich es wohl zu den extremen gehört. Ich komme darauf zurück.

Ein weiteres, sehr prominentes und jetzt geheiltes Beispiel ist die Neue Straße in Ulm (Bild 2). In den 1950er Jahren entstand die vierspurige Schneise durch die zerstörte Altstadt. Nach fruchtlosen Tunnelplänen, die erst 1990 durch einen Bürgerentscheid gestoppt wurden, orientierte sich die Ulmer Stadt- und Verkehrsentwicklung neu. Das heißt konsequenter Ausbau des ÖPNV, verkehrsberuhigte Innenstadt, Verkehrsbau ist Städtebau und Planung als Dialogprozess (Wetzel, 2012). Damit war Ulm Vorreiter einer neuen Planungskultur. Eine Tiefgarage, die drastisch reduzierte Straße und die Häuser auf altem Stadtgrundriss in moderner Architektur entstanden bis etwa 2007.

Das Ulmer Ergebnis ist bundesweit beispielgebend. Die 2-spurige Tempo 20-Straße in weicher Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegen wird an jeder Stelle gequert (Bild 3), obwohl Fußgänger nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) hier keinen Vorrang haben. Das Miteinander von 15.000 Kfz pro Tag und vielen Fußgängern funktioniert. Die Gestalt des Straßenraums entspricht der eines Wohnzimmers der Stadt, und im Wohnzimmer verhält man sich meistens gesittet.

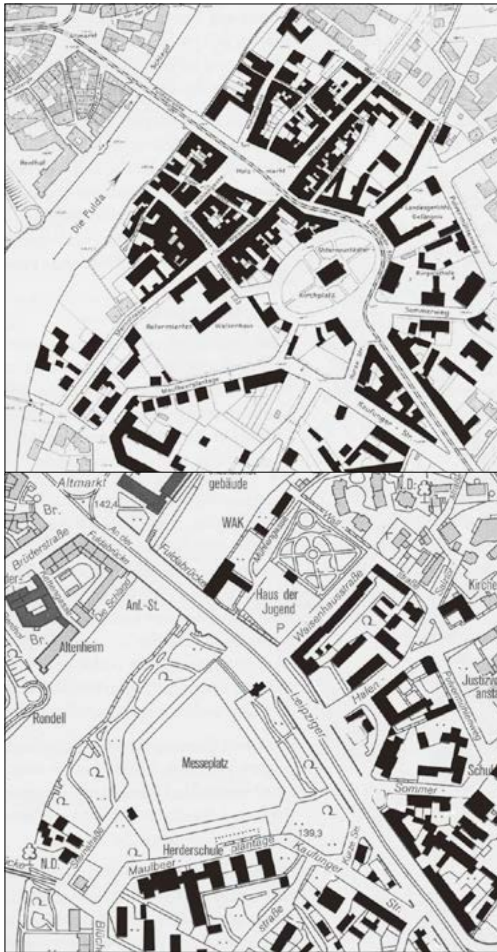
Autogerecht hieß auch, Kreuzungen für den Autoverkehr zu ‚kanalisieren‘, wie im Beispiel Weimar in unmittelbarer Nachbarschaft des Deutschen Nationaltheaters am Eingang zur Altstadt (Bild 4). Warum wird hier nicht ein ‚roter Teppich‘ ausgerollt? Vorbild könnte der Zentralplatz in Biel sein, wo eine ähnlich kanalisierte Kreuzung mit vergleichbar hoher Verkehrsbelastung durch das Miteinander einer Begegnungszone ersetzt wurde? Ulm einerseits und Weimar andererseits und die

Verkehrsabläufe da und dort haben mich auf die Idee einer interessanten Hypothese gebracht: Die Gestaltqualität unserer Umgebung beeinflusst unser Verhalten, und Verkehrsanlagen färben ab auf das Verkehrsverhalten. Nicht integrierte, funktionalistische Anlagen fördern Stress und Aggression, städtebaulich integrierte, gut gestaltete entspannen. So hat die gestalterische Qualität der Verkehrsanlagen – zumindest indirekt – auch etwas mit Verkehrssicherheit zu tun.

Bei der städtebaulichen Reparatur autogerechter Hauptverkehrsstraßen steht immer wieder der alte Stadtgrundriss Pate für eine Entwurfsidee, so wie in Ulm. In der Kasseler Unterneustadt wurde das noch deutlicher: Dort war der ‚genius loci‘ in Gestalt des historischen Stadtgrundrisses Ideengeber für eine ganz besondere Form der Verkehrserschließung. Die Unterneustadt, eine mittelalterliche Stadterweiterung, wurde 1943 zerstört; eine sechsspurige Straße mit Stadtbahn

und ein Parkplatz belegten die Fläche (Bild 5). Die ‚Wiedergründung‘ der Unterneustadt erfolgte auf altem Grundriss in ‚kritischer Rekonstruktion‘ (Stadt Kassel, 1996). Die historischen Formen der Plätze, insbesondere das Oval des Kirchplatzes, waren der Schlüssel zur Verkehrslösung: Eine ringförmige, ovale Erschließung – wohlgemerkt nicht als Kreisverkehr – verknüpft heute die beiden Hälften der Unterneustadt rechts und links der jetzt vierspurigen Straße (Bild 6).

Die Reparatur überdimensionierter oder in ihrer Flächenzuweisung falsch bemessener Stadtstraßen hat inzwischen auch die Entwurfsrichtlinien erreicht (FGSV, 2007 und FGSV, 2011a). Die sichtbarste Veränderung gegenüber dem früheren am Auto orientierten verkehrstechnischen Entwurf ist die Städtebauliche Bemessung (Heinz, 2000). Sie ist – vom Rand her denkend – die Umkehrung des verkehrstechnischen Entwurfs (Bild 7) der autogerechten Stadt, der Fußgängern, Radfahrern



5: Kassel-Unterneustadt vor und nach der Zerstörung, oben: Stadtgrundriss 1943, unten: Parkplatz/Messeplatz bis 1996, Abb.: Stadt Kassel



6: Kassel-Unterneustadt im Jahr 2010, Foto: PEG Unterneustadt

und nicht-verkehrlichen Straßennutzungen die vom Auto nicht benötigten Restflächen zuwies. Ein (extremes) Beispiel für den alten Ansatz ist die – auch nach dem Krieg durchgeschlagene – vierspurige Berliner Straße in der Frankfurter Innenstadt mit einem stellenweise nur 1,50 breiten Gehweg. Die Stadt will daraus jetzt einen zweistreifigen Stadtboulevard machen (Bild 7).

Die Gestaltung des Straßenraums muss die Multifunktionalität der Hauptstraßen für Wohnen und andere Randnutzungen, für Aufenthalt im Straßenraum, für Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, für die Erschließung, für ÖPNV und natürlich auch für den fließenden und ruhenden Autoverkehr widerspiegeln. Das geschieht durch entsprechende Flächenverteilung bei angenehmen Proportionen von Fahrbahn und Seitenräumen und durch eine ansprechende Gestaltung und Begrünung. Hierzu gibt die Städtebauliche Bemessung klare Hinweise: Breite Seitenräume für Fußgänger, Aufenthalt, Erschließung und Bepflanzung und als Pufferzonen zur Fahrbahn sind das A und O für die Stadtverträglichkeit von Hauptverkehrsstraßen. Der Rest ist für die Fahrbahn und definiert deren städtebaulich mögliche Breite. Die sich so ergebende Fahrbahnbreite wird mit der verkehrstechnisch notwendigen Breite abgeglichen.

Kommen wir zurück zu Pforzheim, einer sehr autogerechten Stadt, die mich das letzte Jahr intensiv beschäftigt hat. Repräsentanten des verkehrstechnischen Funktionalismus sind – neben vielen anderen – die in den 1960-er Jahre gebaute Schlossberg-Auffahrt und die vierspurige, hoch belastete Zerrennerstraße mit dem Waisenhausplatz (Bild 1). Beide sind bisher Teile eines eng gefassten Innenstadtrings, der als ‚Parkring‘ für ein Parkleitsystem erhalten bleiben sollte (Bild 8).

Die Pforzheimer Innenstadt zeichnet sich aus  
7: Städtebauliche Bemessung versus Verkehrstechnischer Entwurf, Heinz, 2000 & FGVS, 2007, Fotos und Darstellung: Topp

## PLANERISCHE ABWÄGUNG/POLITISCHE ENTSCHEIDUNG

### Verkehrstechnischer Entwurf

- Autoverkehr bestimmt Fahrbahnbreite
- Rest für Seitenräume, Geh- und Radwege, Bäume etc.
- Verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite
- Alter Ansatz

### Städtebauliche Bemessung

- Straßenraumgestaltung vom Rand aus
- Erforderliche Breite der Seitenräume nach Funktionen und Proportionen
- Rest für Fahrbahn
- Städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite
- neuer Ansatz, seit 2007 in RAST 06 (Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen)



Frankfurt, Berliner Straße

Köln, Kalker Hauptstraße



durch drei Flüsse und eine bewegte Topografie mit dem Schlossberg als Keimzelle der Stadt. Diese besondere Situation wieder selbstverständlicher erlebbar zu machen, führte zu einem nach außen verlegten Innenstadtring auf vorhandenen Straßen, der zurzeit umgesetzt wird (Bild 9). Es ist erklärter Wille der Kommunalpolitik, die Innenstadt vom Auto zurückzugewinnen für urbanes Ambiente und mehr Aufenthaltsqualität.

Die Schlossberg-Auffahrt in ihrer verkehrstechnischen Form dominiert den Schlossberg; sie stört das städtebauliche Potenzial dieses topografisch, historisch und kulturell sensiblen Bereichs; sie ist ein Fremdkörper im historischen Stadtgrundriss. In einem Werkstattverfahren zur Neuordnung der östlichen Innenstadt wurde die Schlossberg-Auffahrt 2012 grundsätzlich in Frage gestellt.

Über die Schlossberg-Auffahrt fahren heute 13.500 Kfz pro Werktag und 150 Busse des regionalen ÖPNV. Gibt man sie auf, so erhöhen sich die Verkehrsbelastungen auf Teilen des nach außen verlegten Innenstadtrings. Die sind jedoch an allen Knotenpunkten – bis auf einen – durch Anpassungen in der Signalsteuerung und Änderung der Spuraufteilung zu bewältigen; an einem kommt es in Spitzenzeiten zu (unkritischen) Verkehrsverlagerungen (topp.plan / R+T, 2013). Die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist also relativ problemlos möglich.

Allerdings reichen die dadurch eröffneten Rückbauoptionen bei weitem nicht aus, um zu einer dem historisch und kulturell bedeutsamen Ort angemessenen Neuordnung zu kommen. Ziel muss es sein, die Straße auch für den ÖPNV zu sperren, und sie als Verkehrsstraße komplett aus dem Netz zu nehmen. Es bliebe dann nur noch eine schmale verkehrsberuhigte Erschließungs-Stichstraße im oberen Bereich (Bild 10). Dieser Straßenverlauf entspricht der historischen Situation. Während die Sperrung für den MIV kaum kritisiert wurde, gab es beim ÖPNV lange Diskussionen, weil die erforderlichen Linienverlegungen die Umlauf-

zeiten verlängern. Eine temporäre Sperrung der Schlossberg-Auffahrt von April 2013 bis Juni 2013 wegen einer Baustelle hat gezeigt, dass es dadurch nicht zu ‚Sprungkosten‘ zusätzlicher Busse kommt. Die ÖPNV-Erschließung der westlichen Innenstadt wird deutlich verbessert.

Die Aufgabe der Schlossberg-Auffahrt ist also auch aus Sicht des ÖPNV eine realistische Option. Der Gemeinderat hat sich im Februar 2014 mit breiter Mehrheit dafür ausgesprochen. Dadurch ergeben sich Potenziale für die Innenstadtentwicklung (Bild 10).

Beim Pforzheimer Leopoldplatz, der eigentlich eine breitere Straße ist (Bild 1), geht es nicht um auto- sondern um ÖPNV-gerechte Gestaltung. Das Ergebnis ist kaum besser mit Dominanz der Busse und mangelnder Aufenthaltsqualität in zu schmalen Seitenräumen – und das in einer Fußgängerzone an diesem prominenten Ort der Stadt. Das legt die Frage nahe, ob der ‚politisch korrekte‘ ÖPNV heute das darf, was das Auto vor 40 oder 50 Jahren durfte.

Die zentrale Innenstadt-Haltestelle wird von 17 Buslinien und werktäglich von ca. 1.000 Bussen an acht Richtungs-Bussteigen bedient. Die Bus-Haltestreifen sind ohne Unterbrechung durchgezogen. Das fördert in Verbindung mit der breiten, für Bus/Bus-Begegnungen ausgelegten Fahrgasse maßgeblich die Dominanz der Busse und ihrer Infrastruktur im Erscheinungsbild des Leopoldplatzes.

Der Schlüssel zu einer flächensparsameren Lösung liegt im Verzicht auf das unabhängige Ein- und Ausfahren; das heißt, die Busse fahren – ähnlich wie an einer Straßenbahn-Haltestelle – nach der first in/first out-Regel nacheinander in die Halteposition ein und nach dem Fahrgastwechsel in gleicher Reihenfolge wieder aus. Eine Halteposition von 50 m Länge kann dann folgende Kombinationen von Bussen aufnehmen: 2 Gelenkbusse + 1 Solobus oder 1 Gelenkbus + 2 Solobusse oder 4 Solobusse. Nach dem Prinzip first in/first out funktionieren



8: Muss der Parking geschlossen sein? - Die Frage als ‚Stein ins Wasser‘, Darstellung: Topp, 2013



9: Pforzheimer Innenstadtring ab 2015 gemäß Verkehrsentwicklungsplan, Abb.: Stadt Pforzheim, 2010



10: Ohne Schlossberg-Auffahrt große Potenziale für die Innenstadtentwicklung Abb.: Stadt Pforzheim,





11: Mönckebergstraße mit Haltestelle in der Hamburger Innenstadt, Foto: Topp



12: Leopoldplatz heute und bei Übertragung des Prinzips Mönckebergstraße, Entwurf: Planungsbüro R+T, 2013



13: Der Domplatz in Speyer vor und nach der Umsetzung des Shared-Space, Fotos: Stadt Speyer, Topp

die noch höher frequentierten Bus-Haltestellen in der räumlich mit dem Leopoldplatz vergleichbaren Mönckebergstraße in Hamburg. Dort ist die Fahrgasse zwischen den Haltepositionen nur 3,90 m breit; sie wird von Lieferfahrzeugen, Taxis und Notfall-Fahrzeugen nach Verständigung bei Geschwindigkeiten um 20 km/h in Richtung und Gegenrichtung befahren (Bild 11). Von dem problemlosen und entspannten Funktionieren konnten sich Mitglieder des Pforzheimer Gemeinderats bei einer Exkursion nach Hamburg im Oktober 2013 überzeugen.

Eine Übertragung des Prinzips Mönckebergstraße auf den Leopoldplatz hätte große Vorteile für breitere Seitenräume und damit für mehr Aufenthaltsqualität (Bild 12). Dabei handelt es sich zunächst um eine prinzipielle Darstellung, die entwerfsmäßig vertieft und an die Pforzheimer Gegebenheiten im Detail angepasst werden muss.

Die holländischen Shared Space-Bereiche und die schweizerischen Begegnungszonen sind weitere Ansätze, Straßen- und Platzräume als Lebensräume zurückzugewinnen. Das gilt auch für Hauptverkehrsstraßen bis zu Verkehrsbelastungen von 15.000 bis 18.000 Kfz pro Tag in besonderen städtebaulichen Situationen und/oder bei vielen querenden Fußgängern und Radfahrern (siehe auch FGSV, 2011b). Die Begriffe und einige Details sind neu, aber das Prinzip des verträglichen Miteinanders von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern, von Kindern, Erwachsenen, alten und behinderten Menschen kennen wir in deutschen Städten seit der Verkehrsberuhigung der 1980er und 1990er Jahre. Vereinzelt gab es auch damals schon verkehrsberuhigte Bereiche mit höheren Verkehrsbelastungen. Ein frühes, zum 2000-jährigen Stadtjubiläum 1990 umgesetztes Beispiel ist die Domumgebung in Speyer. Die Maximilianstraße ist heute Fußgängerzone, der noch von 7.000 Kfz pro Tag befahrene Domplatz verkehrsberuhigter Bereich (Bild 13). Den Auftakt zum Domplatz bildet ein Kreisverkehr als Mischfläche mit 10.000 Kfz pro Tag. Das Miteinander der zum Dom

orientierten, teils ortsfremden Fußgänger und des Autoverkehrs funktioniert problemlos.

In Konstanz sind Begegnungszonen Bestandteil des Masterplans Mobilität. Straßen und Plätze wurden systematisch auf ihre Eignung untersucht. Sieben Begegnungszonen sind geplant. Am weitesten und am interessantesten ist der Bahnhofplatz – eigentlich eine Straße und Teil des Innenstadtrings mit 12.000 Kfz pro Tag, davon ca. 800 Busse (Bild 14). Sie trennt Bahnhof und See von der Altstadt. Die Stadt strebt eine Reduzierung auf 7.500 Kfz pro Tag an. Fußgänger plus Radfahrer sind allerdings zahlreicher: 13.000 Fußgänger und 1.000 Radfahrer pro Tag längs der Straße und 12.600 bzw. 600 die Straße querend (Baron/Menzel, 2010). Diesen quantitativen Verhältnissen wird der heutige Straßenzustand in keiner Weise gerecht.

Die Stadt plante ein Modellprojekt Begegnungszone (auf der Basis der Experimentierklausel des § 45 StVO), konnte sich damit allerdings beim Land nicht durchsetzen, weshalb es nun verkehrsrechtlich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 wird. Das aber hat auf die Gestaltung keinen Einfluss (Bild 15).

Die Begegnungszone gibt es in der deutschen Straßenverkehrsordnung (StVO) (noch) nicht. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit Tempo 20 oder Tempo 10 ist – insbesondere aus der Sicht alter Menschen – kein vollwertiger Ersatz, weil der Vorrang für querende Fußgänger fehlt. So arbeiten einige Städte ersatzweise mit dem verkehrsberuhigten Bereich, zum Beispiel Duisburg auf dem Opernplatz mit 13.000 Kfz pro Tag oder auf dem Hamborner Altmarkt mit ebenfalls 13.000 Kfz pro Tag (Bild 16). Unabhängig davon, dass diese Beispiele mit ihren Verkehrsbelastungen über die Regelungen der StVO hinausgehen, sie funktionieren gut: Straßen und Plätze werden wieder Lebensräume mit Aufenthaltsqualität und Urbanität. Anders als in klar definierten, durch Borde abge-





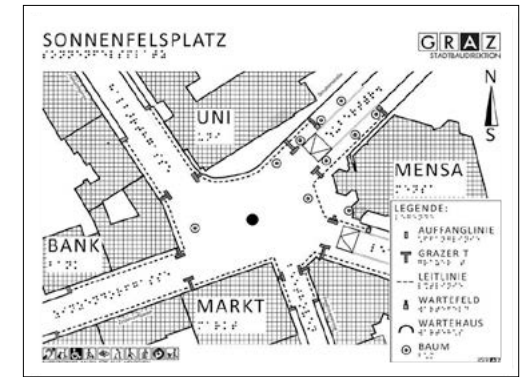
14: Konstanz, Bahnhofplatz als Teil des Innenstadtrings,  
Foto: Stadt Konstanz



15: Konstanz, Bahnhofplatz/Innenstadtring,  
Foto: Stadt Konstanz, Entwurf: Hager/Zweibrücken



17: Begegnungszone Sonnenfelsplatz in Graz,  
Foto: Stadt Graz



18: Ein tastbarer Plan ergänzt das Blinden-Leitsystem,  
Plan: Stadt Graz



16: Duisburg: Hamborner Altmarkt, links: vorher 18.000 Kfz pro Tag, rechts: nachher 13.000 Kfz pro Tag. Hohe Bedeutung hat ein flacher Bordstein für die Gestaltung als Schutzraum und Leitlinie für blinde Menschen, Fotos: Stadt Duisburg, Topp



19: Detmold und Drachten, gut gestaltete Straßen im Trennprinzip und im Mischprinzip, Fotos: Toop

grenzten Seitenräumen traditioneller Stadtstraßen gibt in Begegnungszonen und Shared Space-Bereichen in der Regel keine baulich abgegrenzten Schutzräume. Für Alte wie für Kinder kann das nachteilig sein. Deshalb sei darauf hingewiesen, dass ein Flachbord zur Gliederung der Straße und zur Abgrenzung eines Schutzraums für Fußgänger und für Aufenthalt im Straßenraum ohne Autoverkehr dem Miteinander der Verkehrsarten nicht widerspricht.

Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild gibt es inzwischen auch in Österreich, Frankreich und Belgien. Ein interessantes Beispiel mit recht hohen Verkehrsbelastungen (16.000 Kfz, 14.000 Fußgänger und 8.000 Radfahrer pro Tag) ist

der Sonnenfelsplatz in Graz (Bild 17 und 18). Der ursprüngliche Kreisverkehr mit fünf Armen war nach dem Umbau 2011 zunächst als Shared Space-Bereich in Eigenorganisation konzipiert und später – seit 2013 nach entsprechender StVO-Änderung – als Begegnungszone mit Tempo 20 und Vorrang für querende Fußgänger. In beiden Formen haben sich ein verträgliches und sicheres Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und eine längere Verweildauer im öffentlichen Raum eingestellt. Die Stadtverwaltung spricht von ‚Mobilitätskultur durch Koexistenz‘ (Stadt Graz, 2011).

Interessant und innovativ war der Charette genannte Entwurfsprozess in einem öffentlichen „kompakten, hoch konzentrierten fünftägigen

kollaborativen Workshop“ vor Ort (Koch, 2012) mit Fachleuten von Stadt und Land, mit Interessensvertretern, Projektnachbarn, Bürgern und mit mobilitätseingeschränkten Menschen. Ein Ergebnis von vielen ist ein Leitsystem für blinde Menschen. Durch dieses dialogische Verfahren hat das Projekt Sonnenfelsplatz eine hohe Akzeptanz in der Öffentlichkeit gefunden.

Straßen und Plätze als städtische Lebensräume sind Schlüssel zu Urbanität und Lebensqualität der Stadt. Das beinhaltet einen hohen städtebaulichen und funktionalen Anspruch an die Straßenraumgestaltung. Dieser Anspruch kann sowohl in traditionellen Verkehrsstraßen nach dem Trennprinzip umgesetzt werden – wenn

diese städtebaulich bemessen werden –, als auch im Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Straßen, die nach dem Mischprinzip gestaltet sind. Straßen, auch Hauptverkehrsstraßen, im Mischprinzip sind innovative Tempo 30- oder Tempo 20-Straßen wie in Ulm mit 15.000 Kfz pro Tag, Begegnungszonen wie in Graz mit 16.000 Kfz pro Tag, verkehrsberuhigte Bereiche wie in Duisburg mit 13.000 Kfz pro Tag oder Shared Space-Bereiche.

Es gibt gut und schlecht gestaltete Straßen nach beiden Entwurfsprinzipien, nach Trennprinzip und Mischprinzip (Bild 19). Basis eines verträglichen und sicheren Miteinanders von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern, von Kindern, Jugendlichen,



Erwachsenen, Alten und behinderten Menschen im Straßenraum ist Sozialverhalten mit Blickkontakt und Verhaltensabstimmung, und das braucht niedrige Geschwindigkeiten und Rücksichtnahme.

Zu guter Letzt: In Wien zeigen Asphaltpiraten, wie Bewohner ihre Straße zumindest temporär an Samstagen vom Auto zurückerobern (Bild 20). Sie fordern Tempo 30 im gesamten Bezirk, eine Fußgängerzone und verkehrsberuhigte Wohnstraßen. Die Aktion wurde in der Kategorie Bewusstseinsbildung mit dem Walk-Space-Award 2010 für Fußgängerprojekte ausgezeichnet.

#### Quellen

Baron, Sascha / Menzel, Christoph (2010): Niederländische Shared Spaces und Schweizer Begegnungszonen - Planerische Herangehensweise am Beispiel des Projektes: Umbau des Bahnhofplatzes von Konstanz. Der Nahverkehr, Nr. 10

Buchanan, Colin et al (1963): Traffic in Towns. London: Her Majesty's Stationary Office

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (2011a): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete - ESG. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (2011b): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln

Heinz Harald (2000): Städtebauliche Bemessung nach Kriterien der Sozialverträglichkeit. Tagungsband Deutscher Straßen- und Verkehrskongress 1999 in Leipzig. FGSV, Köln

Koch, Helmut (2012): Die Charette am Sonnenfelsplatz - Eine innovative Methode für ein radikales Konzept. eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft 5/2012

Planungsbüro R+T (2013): Pforzheim - ÖPNV-Untersuchung Innenstadt. Darmstadt. Auftraggeber: Stadt Pforzheim

Schnüll, Robert et al (1984/1986): Städtebauliche Integration innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen - Problemanalyse, Dokumentation / Maßnahmenuntersuchung und Empfehlungen. Schriftenreihe Städtebauliche Forschung Nr. 03.107 / 03.118

des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn

Stadt Duisburg (2010): Barrierefreie Plätze für Duisburg. Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Stadt Graz (2011): Sonnenfelsplatz - „Shared Space“ für den Uni-Kreisverkehr. [www.stadtentwicklung.graz.at](http://www.stadtentwicklung.graz.at)

Stadt Kassel (1996): So baut man Stadt - Wege zur Unterneustadt. Dokumentation eines Planungsprozesses zur Wiedergründung der Unterneustadt

Stadt Pforzheim (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2007 - 2010. Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Aalen

Topp, Hartmut (1984): Umfeldverträgliche Verkehrsbelastbarkeit städtischer Straßen - ein kompensatorischer Ansatz. Straße und Autobahn 35, Nr. 11

Topp, Hartmut (2013): Mobilität und Verkehr der urbanen Innenstadt. Dokumentation

Workshop 2012 Innenstadtentwicklung Pforzheim. Konversionsgesellschaft Buckenberg mbH, S. 35/36. Pforzheim

topp.plan / R+T (2013): Verkehrskonzept Innenstadt Pforzheim 2013. Kaiserslautern / Darmstadt. Auftraggeber: Stadt Pforzheim

vcö - Verkehrsclub Österreich (2011): Die Straße neu und anders nutzen. vcö-magazin 2011-05



20: Asphaltpiraten in Wien-Josefstadt, Fotos: vcö





## HELSINKI VISION 2050

Heikki Salmikivi, Helsinki City Planning, Strategic Urban Planning Division

The lecture consists of two parts. First of all there is a short introduction to Helsinki, its growth and history and then how it is today and what are the ongoing big building projects and ongoing hot topics at the moment. The second part is about the new city plan and especially its vision of 2050. Briefly about the vision 2050: it is 36 years in the future and it's clear that we cannot know how the future will be and what the city will be like in 2050. But we thought that now, when we are doing a new master plan for the first time in 12 years, it is important that we have sort of a planning horizon that is far enough so we can decide what are the actual projects that we need to put in the plan in order to reach the vision that we have planned for us in the future. And then there is one slide about the conclusion at the end.

### Helsinki – a pocket size metropolis

Helsinki is a pocket size metropolis located at the south border of Finland at the Baltic Sea. Helsinki was founded in 1550 which means that in Finnish

standards we are a relatively old town but Helsinki remained very small for a very long time. It actually started growing a lot as late as in the 19th century. But in 1900 the population of Helsinki was still only 80 000. And most of the population was located at the Helsinki peninsula where the inner city still is. But in the next 40 years the population tripled and you can already see that around the inner city there are some growing industrial areas and then some villa communities outside the actual city. The next 20 years brought again 200 000 people more to Helsinki and by 1960 we can clearly notice that the way that the city has been growing changed because earlier it was spreading from the inner city but in 1960 modernism and functionalism dominated the urban planning, so we had a lot of suburbs rising outside the city or the inner city area.

From the 60's onwards growth did not really come to Helsinki but the surrounding region. As mentioned, in 1960 the population of Helsinki was 430 000 and

by 1980 it had risen to only 490 000, so there were only 60 000 people more in Helsinki than 20 years before. But you can clearly see how the regional structure started to spread out, and spreading out continued. In 2000 again in 20 years only 60 000 more people moved to Helsinki but the whole region of Helsinki had grown to more than 1.3 million inhabitants.

Today Helsinki has approximately 615 000 inhabitants. Helsinki region consists of Helsinki and the surrounding 13 municipalities and together they form the Helsinki metropolitan region that has 1.4 million inhabitants. We have been for quiet a long time, and still are, one of the fastest growing cities in Europe. Helsinki itself is relatively large: more than 200 square kilometres with a relatively low density with less than 3000 people per square meter. In the new millennium Helsinki has been widely getting reputation as a liveable city and we were the World Design Capital in 2012. We are in the

middle of a process of moving from being a small city next to Russia to metropolitan scale.

### Yleiskaava 2002 – Helsinki general plan

One of the major changes that have taken place in Helsinki started in 2002 when we made our last general plan (Yleiskaava 2002). The harbour and large areas of the inner city, that are now being developed, were parts of different ports and in the general plan 2002 the harbour was moved to the eastern part of Helsinki to Vuosaari. That allowed us to start developing in these new areas. And as you can see they are right next to the inner city which means that they are really good locations. It would be of course very profitable for developers to build it only for rich people but that is actually not really what we want. Our important goal is to expand the inner city by creating liveable and socially sustainable living possibilities for all people – not only for the rich. Therefore we have only 40 percent of unregulated owner occupied housing in



Helsinki horizon 2030

all these project areas. 20 percent of all housing is student housing, youth housing or right-to-tendancy housing which is sort of a Finnish mixture of home ownership and rental. 20 percent is state subsidized housing and 20 percent is HITAS-housing which is Helsinki's own system of owner occupied reduced price housing where you can buy the apartment cheaper than the market price but then the selling price is also regulated. It has been a really big success.

### Project areas

The first of all these projects areas that are being build is Kruunuvuorenranta. It is a new housing area in the eastern side of Helsinki where there will be 350 000 square meters of new housing. We will be building within the next 5 years a two kilometre long bridge straight from Kalasatama-area and from the inner city to Kruunuvuorenranta. Now it takes about 30 minutes by car, which means it is approximately 12 kilometres from the inner city but

after its completion (which will only be for trams, pedestrians, and cyclists) it will take only 5 minutes by tram to the inner city.

Then one other major development, Länsisatama consists of two peninsulas: Hernesaari (in English: pea island) and Jätkäsaari (in English: guy island). It used to be an important harbour area and it is still a commercial port where people, cars and cargo from Tallinn come to Helsinki every day. And Helsinki is, if you calculate the amount of passengers, the busiest port in the whole Baltic Sea region. The area itself will be really densely built with three different tram lines going there and with an integrated underground waste gathering system.

Kalasatama is an eastern expansion of the inner city. It is a massive project with approximately one million square meters of new housing. Helsinki is a very low-rise city which means most of our

buildings are from 5 to 10 stories high. But here it is the first time that high-rise buildings are being introduced next to the inner city. There will be close to 40 stories in the tallest one. All these buildings will be built on top of the metro station. We will also have several tram lines running in Kalasatama. And, as mentioned, the bridge to Kruunuvuorenranta will go from here – first to the Zoo Island and from there to the Kruunuvuorenranta area. So this area will be integrated to the inner city and to Kruunuvuorenranta area as well. It is being built as we speak. It has a nice buzz already and there are a lot of cultural activities going on which has brought a positive image to the area even before it has been finished.

One of the biggest developments that we have at the moment is a joint master plan of Östersundom with two other municipalities. This is at the eastern border of Helsinki called Östersundom and we are doing it together with Vantaa and Sipoo municipalities. It is sort of an edge city of its own. There is pretty much nothing there at the moment. The current metro line stops here and the intention is to continue the metro line by 5 stops and then introduce light rail links to the airport direction and to the inner city direction through the area. There will be 3.5 million square meters of new housing there. It is a massive area and building it will probably take until 2050.

Pasila area is a really important place for us. It is the second busiest train station in Finland, that is located three kilometres north of the central railway station of Helsinki. There will be high rise development designed by an Italian architect Gino Zucchi. And then a lot of residential areas, hotels and commercial areas right on top of the station. There also is the existing railway going underneath it.

Koivusaari is a new landfill area that will be built right at the western border of Helsinki next to the Espoo municipality. It is part of the westward metro expansion and there will be a metro stop here. Koivusaari area has around 200 000 square meters of housing.



Kruunuvuorenranta, housing: 350.000 sqm



Hernesaari and Jätkäsaari, housing: 850.000 sqm



Kalasatama, housing: 1.000.000 sqm



Koivusaari, housing: 200.000 sqm



All these new development areas and additional housing demands plus smaller detailed plans that are being made are together around 9 million square meters. The politics have set a goal for us that we ought to build 5500 housing units per year. We have been nearly reaching that and last year we managed to reach the goal but it has been a little bit difficult at times. However, if the city keeps growing as fast as we have anticipated, by 2050 we will need 10 million square meters more for housing. All the projects mentioned are pretty much going on or starting soon, which means that after the next 10-15 years most of them will be built. And after that we need to have new plans so we can start developing other areas. And that is why we are now working on the new master plan.

### The city of Helsinki – the driver of change

A little bit about Helsinki: as a city we believe in planning. We have a 30-40 year long-term strategic planning and planned growth. We are a major landowner. Over the last centuries the city of Helsinki has been buying a lot of land inside and outside Helsinki. And 80 percent of all new development happens on city owned land. And because we own the land it is possible to promote spatial and social cohesion. Helsinki is a very plan-led city. We have relatively large planning organisation: urban planning and transport planning are integrated. At the moment we have a major investment in metro where we are expanding the metro network westward. We are also building a new circular train line to the airport and also the tram network is being expanded.

So we think about Helsinki as the driver of change. As said, Helsinki has a sort of money-making machine because we own so much of the land. So we get added value when we take land, plan something there and then sell or lease it. Helsinki gets around 200 million euros per year from land rents. Lots are leased usually for 50 or 60 years and the rents are based on 4 percent capital value. Because of the planning monopoly and because we own the land we get new housing areas and

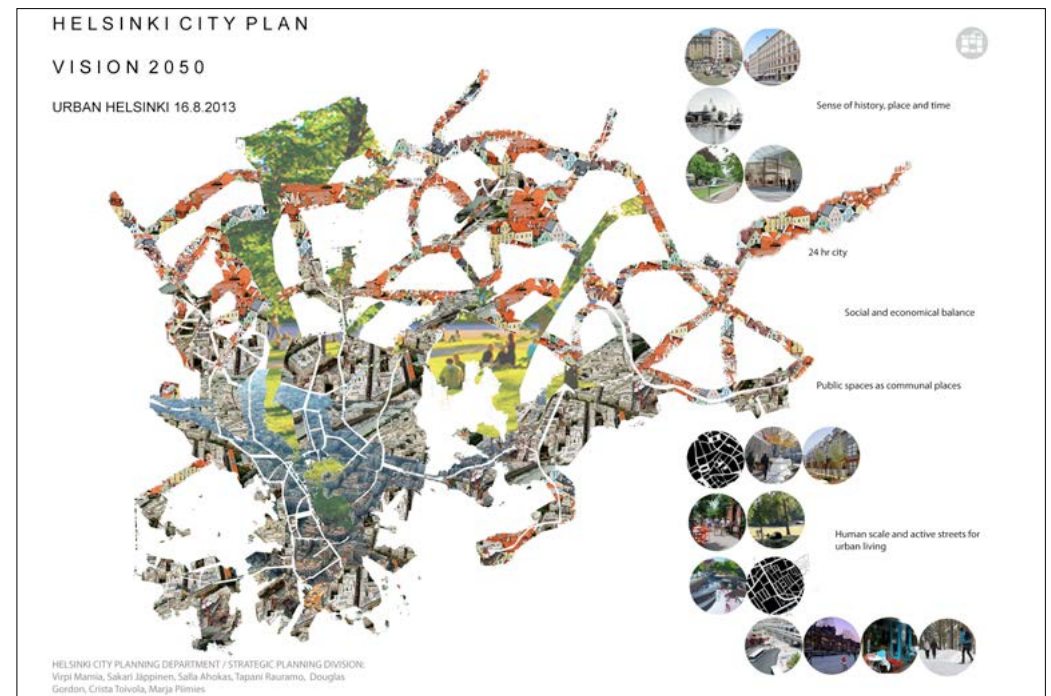
development of new business areas at the right time in the right place. And we can take care of the socially sustainable development of our city.

Helsinki is also a major developer. We have our own company that is responsible for approximately 30 percent of the annual production. And as a driver of change, we try to also work in a way that is good for the developers. We have electricity, water and sewerage, district heating and data networks all ready on site by the city for developers. So it is easy for different companies to start building.

One important aspect of Helsinki is that we are very energy efficient. We own our own energy company Helsingin energia and Helsinki gets approximately 200 million euros per year from it. 94 percent of the houses in Helsinki are part of the district central heating system. And the central district cooling system is growing all the time. There are 320 kilometres of service tunnels under Helsinki and we try to get almost all car-parking in new areas underground. These are all important steps towards the zero carbon city. Our goal is to be carbon-neutral by 2050 and lower our CO2 Emissions by 30 percent in 2030. The politicians changed the goals so that we need to be making more in a shorter amount of time.

### Helsinki Vision 2050

Next topic is the new city plan, its time table, structure and how we are discussing these topics. The process started in 2012, when we presented our starting points and the working program for the city planning committee. What are we going to do and why are we doing it? In 2013 we had our vision 2050 at the planning committee to answer the question of where or to which direction we are going. The underlying idea was that we wanted to make the plan together with both residents – through the public participation process – but also together with the politicians. The close connection with the politicians is important because when we have our actual plan ready, we can say: “We have been talking about



Urbanism is a qualitative demand

this for several years now and you have accepted the goals and the vision already so now it is not the time to argue against what we are presenting.” And later on this year (2014) we will have a city plan draft ready.

### How to start?

The population projects we made clearly indicated that the population of Helsinki region will be growing in the future as well. Planning reserve study shows that we really need to start making new plans because we are really running out of the planning reserve after the next 5-10 years if we do nothing. The accessibility analyses that were made, clearly indicated the dominance of private car in terms of accessibility when compared to sustainable transport. And there were of course a lot of international examples and comparisons. We also made an urban economic study which emphasized the importance of the inner city and the benefits of the central agglomeration for Helsinki and the whole Finnish economy.

As already mentioned, the population of the city of Helsinki won't most likely grow by more than 250 000 people by 2050. The whole Helsinki region will grow by 600 000 people. It is a very rapid growth but it is pretty much the same growth as within the past 35 years. In the last five years Helsinki has gained 35 000 new inhabitants and the whole region last year gained 18 000 new inhabitants which is the fastest growth within the last two decades. That means that if the steady growth continues there will be a need for 10 million square meters more housing in the coming decades. One could ask - and many people do: Why should we take all the growth to Helsinki? We see the young people as future tax payers. If the future housing prices rose that high that a normal child family could not live here and the city was only filled with old people who needed and used a lot of services that were expensive, it would not be good for our economy. And then there are of course also the environmental aspects: a dense urban structure is more sustainable than a spread out one. There is less need for cars and it

is possible to build a good public transport system. It is clear that both of these modes of transport are needed somewhere in the region. Motorways or highways are a good means of transport if you want to move people 100 kilometres relatively fast but in the inner city they are huge barriers between different districts. Our vision is clearly focussing on a more urban dense city for the people.

The main points for the vision are the creation of a public transport network city where the public transport is the easiest way of moving around. We also need to expand the inner city. It is been pretty much the same size for the past 100 years. We need to put a lot of development into the important nodes, the existing nodes and the future nodes where major public transport lines intersect. And the green network city needs improvement.

### Taking the city back into the city

In 2050 Helsinki will be a growing, diverse network city – a pocket size metropolis full of life. In European standards Helsinki is a relatively small city because it started to grow when modernism was the way to go and only 15 percent of all population of the Helsinki metropolitan region live in the actual inner city. Taking the city back to the city has become a pressing theme during the process and it has come especially from the Helsinki inhabitants. People have been coming to us saying: “Stop planning the city like suburbia and start building a real city like it was planned in 1800 and 1900.” We have been trying to do this. Therefore urbanism is the main theme in our master plan. We want the growth to happen within Helsinki. We want to expand the inner city and develop other areas, other important nodes of Helsinki as urban areas not as suburban centres. And we do this for environmental aspects. The average length of a trip is 6 times longer comparing a car area of the region to the inner city. The CO2 emissions from traffic are 4 times larger.

### Housing market – affordable for the people

The other important thing that we must never forget is money. If we think about the housing market in



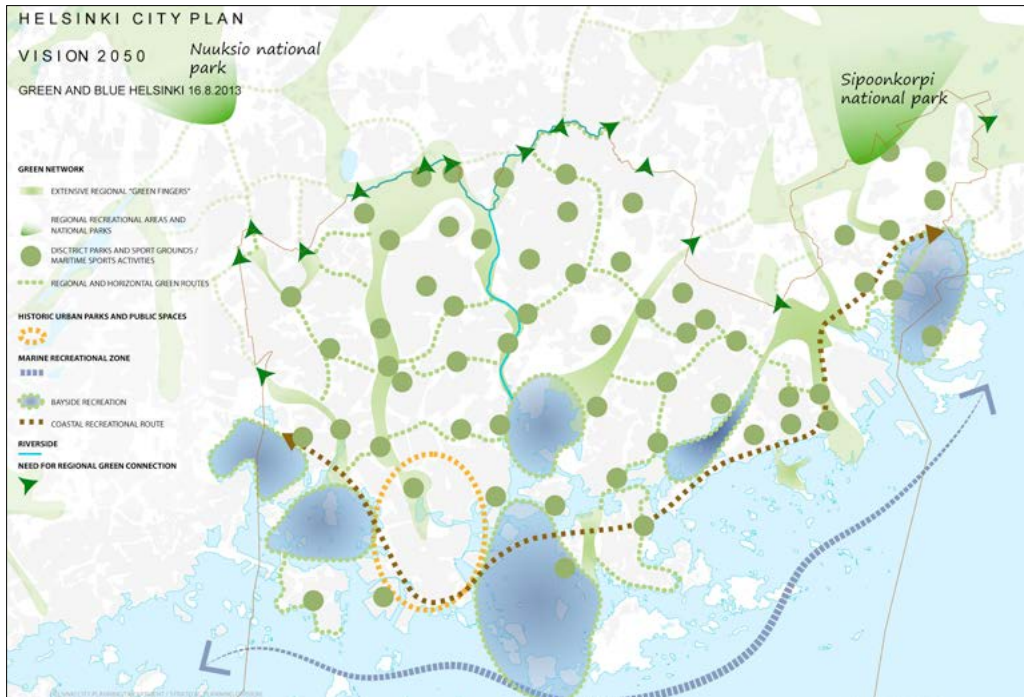
Small urban cities inside the city

Helsinki in 1990, the price difference of an apartment in the inner city and in the suburb 10 kilometres away was maybe 50 %. Now it is often three to four times bigger which clearly indicates that people are valuing the city centre locations more than they used to. So we need to be able to provide more urban areas for people. The other aspect when it comes to money is the agglomeration benefits. Company productivity is important for the whole region and most of the added value of the Helsinki region and the most important part of the whole Finnish added value is created here in the inner city where companies benefit from the close ties to other companies. By expanding the inner city, we get new development areas and good locations for companies to settle. Our current problem is: companies have been moving away from the inner city because there was not enough land for them. They have been moving to the ring road regions. Consequently the amount of traffic is rising. At the ring road area the good public transport connections are not as fast as in the inner city.

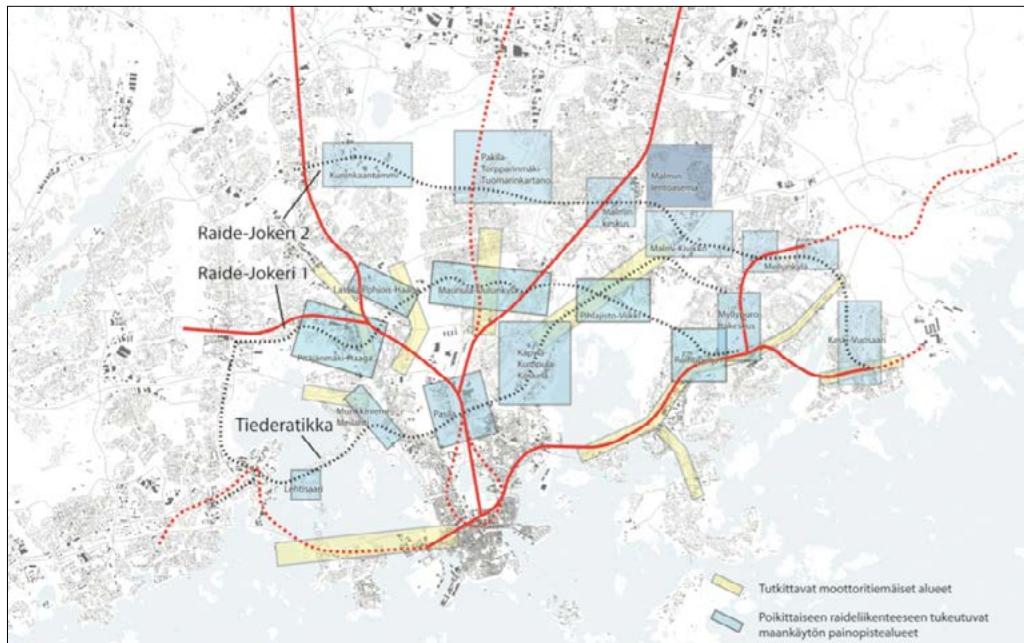
### Urban living environment – low rates of segregation

According to our vision in 2050 there will be small urban centres inside the city. So we need to stop thinking of only one centre: the inner city and separate suburbs somewhere else. We need to think Helsinki as mixture of different communities that form larger entities, where we have larger areas that are different and have their own characteristics but not severely segregated. Maybe the best aspect of Helsinki is at the moment that we have very low rates of segregation when compared to many European cities. And we intend to keep it that way. You might have an area that is very affluent here and an area that is not that well off next to it. If you develop and build them as one entity and for instance mix the school intake areas, it reinforces the social sustainability of the whole region. Then of course also the business and agglomeration is a very important theme. One of the new important openings is the harbour–airport development corridor, especially for logistics.





Green city



Traffic and Transport, KSV Yos Salmikivi 2013

### The green city – cross city connections

It is clear that when the amount of inhabitants rises, the amount of green spaces per capita diminishes. So it is really important that we take care of the good connections and the accessibility of the green network. We will also in the future have the five green fingers that we nowadays have. They are good for long continuous movement in the woods. Smaller district parks and sport grounds in all the different parts of the city and cross-city green connections link the green fingers to one another.



Lahdenväylä highway, Foto: Kuva Kaupunkimittaus

### Traffic and transport vision – boulevards for public transport users

We have good connections from all over the region to the inner city with metro, bus and local train. In the inner city we have also a relatively good tram network. So there are good public transport connections but especially the cross city connections could be a lot better in terms of good public transport. Therefore our goal is to expand the inner city. This is only possible by pushing the start of the highways a little bit further away from the centre.



Lahdenväylä highway future vision, Graphics: ???

On the left you can see a map that portrays the major development areas of Helsinki. The blue ones are important areas where new light rail intersects with the existing heavy rail or motorways. And the yellow ones are in the future developed highway areas that will be transformed into urban streets according to our vision. In the future heavy rail network will connect the areas to the inner city even better than it does now. Our goal is to transform our highways or highway-like environments into boulevards or city streets.

Lahdenväylä highway, is about 3–4 kilometres from the inner city. One can clearly see the amount of land it takes. It looks like it is a nice park but actually the green areas next to the highway can't be really used for recreational purposes. It is inaccessible because it is next to a highway and the traffic generates noise and pollution. In the early 19th century, it was clear that they started the highways outside the city because there was just forest and fields. But as

the city has been growing, they are now scars in the cityscape, they take vast amounts of land and are physical barriers even within a single district. They are good for connectivity in long journeys but bad for sustainable local accessibility of services. You often have to take a long detour to find an over- or underpass. According to our vision Lahdenväylä could look like a city street with integrated light rail connections.

What could it look like in 2050? The main idea is to lower the speed limits from 80 to 50 and increase the overall capacity of these transport corridors by bringing good light rail or BRT connections to the same corridor. It is very important to understand that in order to change the highway into a boulevard we need to implement the light rail there so that people have a real option to use public transport and leave their car at home. And it is as important to build housing (= possible public transport users) at the same corridor because not enough people



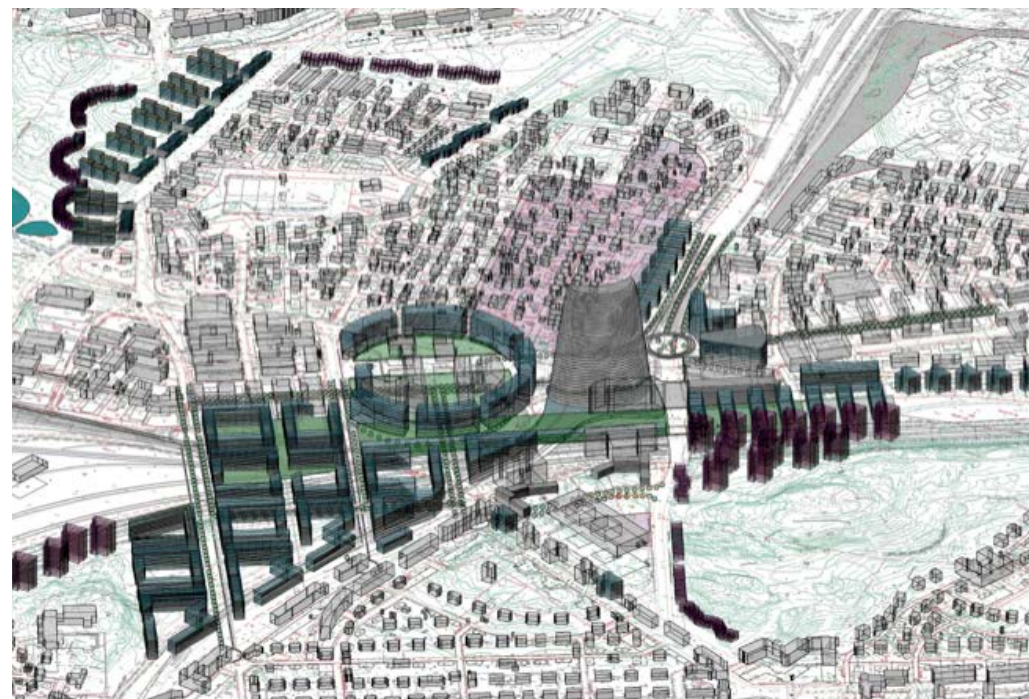
would choose to walk several hundred meters to a highway junction to wait for the tram. The urban boulevard would have three lanes going in and out of the city and a bike pass and a rapid tram line going in the same corridors. It is clear that if we want to make these changes, we have to invest a lot in the infrastructure. In Itäväylä where the highway is coming from eastern parts of Helsinki to the inner city we have thought about putting it in a tunnel, which would open up several hundreds of thousands square meters to development. In Laajasalo there are approximately 15 000 cars per day going through which means that there isn't really a need for this large highway-like street. The planning in this case is pretty far already so the Laajasalo boulevard will most likely be the first one to happen.

The main traffic and transport vision consists of good heavy rail connections and new light rail connections that will connect the important nodes of the city to one another and to the inner city. Air-

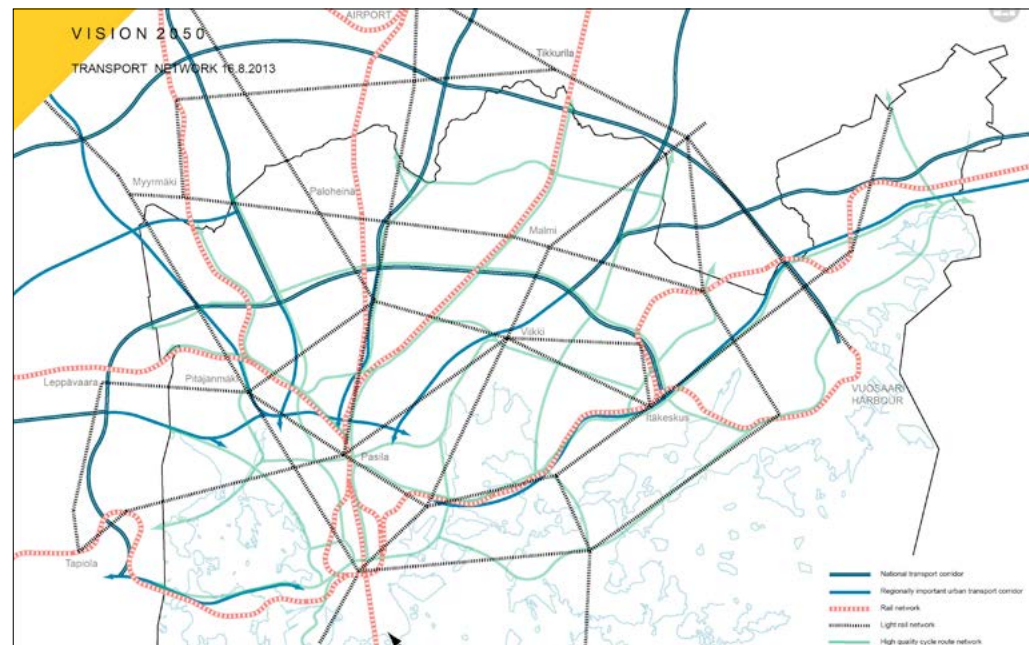
port rail link will open in 2015, the metro extension 2016 and the inner city rail loop is being planned at the moment. Then there are the improving cross city connections, some of them already exist as bus connections but they will be transformed into either BRT (Bus Rapid Transit) or light rail. They will vastly improve the connections between other parts of the city also straight through the suburban area.

### Bicycle highway network

The wide known European growth of cycling is also an important factor for Helsinki. The amount of cyclists has increased by 17 percent in the last two years and cycling is a big thing in our city plan vision. We have implemented a bicycle highway network in our plan. The first part of it is in use already which goes through the inner city and our goal is to build more than 100 kilometres more of it by 2030. The investment funds for cycling have been raised by the politicians. There is a big political will to improve cycling possibilities.



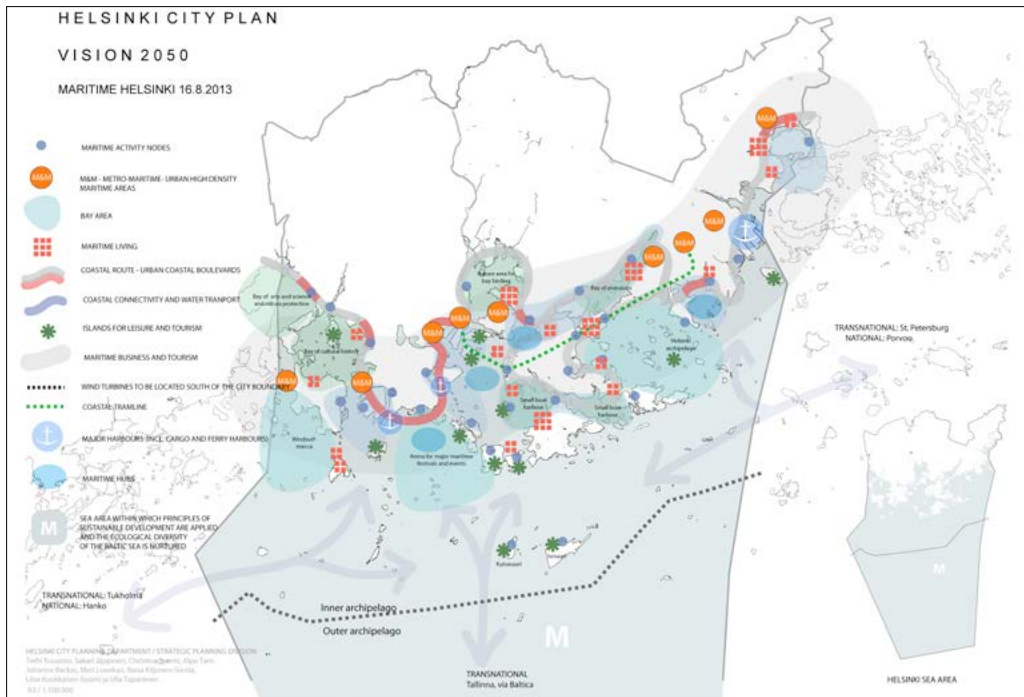
Hämeenlinnäväylä next to the central park: sketch of the same highway corridor, big hub of train, tram, light rail and bus intersections.



left: Laajasalo there are approximately 15 000 cars per day

right: Light rail network and bicycle highways





Helsinki Maritime

### Helsinki transnational – at the periphery of Europe

The transnational aspects are very important for us. Especially the airport is a main link at the moment and it is really important for Asian connecting flights to Europe. The airport of Helsinki has been growing its amount of travellers annually for the past 15 years. Helsinki is located in the periphery of Europe. So the importance of good connections is really vital. The St Petersburg area is only two hours away from Helsinki and it has several million people there and the importance of it is massive for us.

Many Cars travel between Helsinki and Tallinn every year. And the amount has been growing rapidly even in the economic recession. The growth has not shown any signs of slowing down. One good example which shows the connection and the twin city system, is that there is a city far in the Arctic Circle called Rovaniemi a thousand kilometres away from Helsinki and they are at the moment washing

their laundry in Tallinn because it is cheaper for them to ship the laundry to Estonia than to wash it in Rovaniemi. And there are many examples more, that show that Helsinki and Tallinn are actually very much becoming one city. There are tens of ships going every day between Helsinki and Tallinn and the amount of sea travellers between Helsinki and Tallinn is several millions a year.

### Seaside development – the blue Helsinki

We are a very green city but there are also several hundreds of islands in Helsinki. We need to incorporate the sea side into Helsinki more than it has been so far. Especially because the city is growing fast and some green spaces might need to be transformed to some other land use. The main points for maritime Helsinki are to create good quality maritime green spaces that are open for all. So it is not just the green Helsinki but it is the blue Helsinki as well. And in the winter time you can use the sea in many different ways when it freezes. You can

go ice-fishing or ice-skating or just hanging around at the sea. And it is as well a very important living environment. We need to bring more housing close to the water because people really want to live next to the sea. They want to see the city and of course the importance of Helsinki as a port city.

### Public participation – transparency in planning

We have a city planning information desk right at the inner city in the Helsinki former main bus station that has been transformed into our city planning information centre desk and exhibition space. During the new city plan planning process of “Helsinki Vision 2050” we had dozens of different seminars and exhibitions and tried to keep the public participation open and unofficial so that people really could take part in it. It creates better understanding and minimizes the barriers between the planners and the citizens. It is not us making the plans and them being against them. It brings transparency to the whole system.

One good example is that we had a questionnaire for the residents last autumn. It was open for one and a half months in the internet and there were 5000 people who answered and made almost 40 000 markings at the soft GIS program that we had on the Internet. We asked several questions like: Where should be built? What are the most important green spaces? What is the connection that is lacking? etc. And we got tens of thousands of answers – it is the largest soft GIS survey ever conducted in Finland and we published everything as open source data. Afterwards we carried out a hackathon where software developers and GIS-experts created different applications and maps with this data. If you want to take a look at the data or the applications, they are free for you to download at our webpage. ([www.yleiskaava.fi](http://www.yleiskaava.fi))

### Conclusion:

Main points of the working program and the starting points are a) Helsinki is growing rapidly and there is a need for new housing, b) the car accessibility dominates and if we want to make the city for people

we need to improve the sustainable accessibility, c) the amount of vehicles coming to the city does not decide what sort of city we plan, but the city that we want defines how many cars we can take into the city and d) the planning reserve is almost used and we really need a new city-wide strategic plan.

The main points of the vision 2050 are a) create urban Helsinki for urban people, b) create a public transport network city where good public transportation connects growing and intensifying socially sustainable smaller cities inside Helsinki, c) take into account the maritime sea side development of Helsinki and reinforce the green structure. Helsinki is a very green city at the moment and shall remain like that in the future as well.

At the city plan draft that will be presented to the city planning committee this year we will show the decisions that guide us to the future represented in the vision 2050.

# KURZBIOGRAFIEN



Dipl.-Ing. Architekt Günter Dehmel

Günter Dehmel studierte Architektur an der TU Hannover und ETH Zürich. Er war Mitarbeiter in verschiedenen Architektur und Planungsbüros. Von 1992 bis 1996 arbeitete er im Hochbaubüro der WSV (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes). Seit 1997 ist bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig für die Gestaltung von Ingenieurbauwerken in Niedersachsen.



Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp

Hartmut H. Topp ist Ingenieurwissenschaftler, Stadt- und Verkehrsplaner, Moderator von Planungsprozessen und Beteiligungsverfahren. Er belegte ein Studium des Bauingenieurwesens an der TU Berlin und Universität Karlsruhe mit Vertiefung in Verkehr, Stadt- und Regionalplanung. Er war wissenschaftlicher Assistent bei Hans-Georg Retzko, später Universitätsdozent für Verkehrswesen an der TU Darmstadt, wo er 1973 zum Dr.-Ing. promovierte. 1980 gründete er das internationale Planungsbüro R+T in Darmstadt. Von 1981 bis 2007 lehrte und forschte er als Professor und Institutsleiter am Institut für Mobilität und Verkehr (imove) der TU Kaiserslautern. Seit 2011 firmiert Topp unter topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation.



Heikki Salmikivi

Heikki Salmikivi is master of science (MSc) and has worked at the Helsinki City Planning department since 2009. He specializes in strategic land use planning and GIS and has been involved in the ongoing City Plan project from the beginning. In addition to the actual planning, he has conducted several studies about socioeconomic questions, planning reserve etc. He is also involved in the ongoing processes of the Helsinki Metropolitan Region Land Use and Transport System Plans. At the University of Helsinki he teaches general planning.







## REDAKTION

### Netzwerk Baukultur Niedersachsen

#### Geschäftsstelle

Postanschrift c/o Stadt Wolfsburg  
Postfach 100944  
D-38409 Wolfsburg

Standort Alvar-Aalto-Kulturhaus  
Porschestraße 51  
D-38440 Wolfsburg

Tel. 05361.28-2835  
Fax 05361.28-1644  
Mail kontakt@baukultur-niedersachsen.de  
www.baukultur-niedersachsen.de

Öffnungszeiten Montags und Donnerstags 10-14 Uhr

Ansprechpartnerinnen Nicole Froberg, Carolin Heidloff

Herausgeber Netzwerk Baukultur in Niedersachsen  
Veranstaltungsfotos Lars Landmann  
Abbildungen Dehmel NLStBV  
Abbildungen Salmikivi Helsinki City Planning Department

Wolfsburg, August 2014



Niedersachsen

