

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/141669>

Please be advised that this information was generated on 2017-12-05 and may be subject to change.

Helsinki: Wachstumspol an der Ostsee

Perspektiven der Stadtentwicklung in einer nordeuropäischen Metropole

Stadtentwicklung in Finnland findet unter den spezifischen Rahmenbedingungen eines innerhalb Europas sehr peripher gelegenen Landes statt, dessen Bevölkerung und Wirtschaftskraft sich in einem Prozess nachholender Urbanisierung im Süden konzentrieren. Insbesondere Helsinki, die einzige „echte“ Großstadt (ca. 600.000 EW) und zugleich Kern des einzigen Agglomerationsraumes (1,2 Mio. EW) in Finnland, steht unter Wachstumsdruck. Diese Ausgangssituation führt zu verschiedenen Strategien der Stadtentwicklung, unter anderem zu einer (Wieder-)Entdeckung der Metropole Helsinki, zu der insgesamt vierzehn Gemeinden zählen, die in Zukunft stärker zusammenarbeiten sollen. Als erster Schritt wurde hierfür ein internationaler Visionswettbewerb veranstaltet, der für die bereits in Bau befindlichen und weiter geplanten Projekte einen gemeinsamen Rahmen setzen soll.

Finnland erlebt derzeit einen starken Urbanisierungsschub, den zweiten nach dem der 1960er Jahre. Während in anderen Ländern Europas der Anteil der „urbanen“ Bevölkerung bereits zwischen 80 % und 90 % beträgt, liegt der Vergleichswert für Finnland nur bei ca. 65 % (vgl. European Environment Agency 2006). Der Grad der Urbanisierung wird weiter steigen, so prognostizieren es Forschungs- und Statistikinstitute in Finnland, insbesondere wird bis zum Jahr 2030 ein rapides Bevölkerungswachstum für den finnischen Süden und den Großraum Helsinki erwartet. Es ist daher auch wenig verwunderlich, wenn die Initiatoren des Wettbewerbs „Greater Helsinki Vision 2050“ ein zusätzliches Bevölkerungswachstum von 700.000 EW zu einer Rahmenbedingung machten, unter der die einzureichenden Entwürfe zu erstellen waren.

Metropolen und Wettbewerbsfähigkeit

Die zukünftige Entwicklung des Großraums bzw. der Metropole Helsinki ist ein wichtiges Thema in der aktuellen finnischen Diskussion über Raumentwicklung und Raumplanung und nimmt Bezug auf aktuelle theoretische Positionen: Regionale Wachstumsperspektiven sind immer öfter eine Frage von Wettbewerbsfähigkeit, und zwar nicht nur mit dem eigenen Umland bzw. Hinterland, sondern insbesondere im globalen Maßstab, also mit anderen Städten und Regionen weltweit. Großräume bieten hier mehr Vorteile, so zeigt es zumindest der Blick auf die meisten von ihnen, z. B. auch auf die in Zentraleuropa. Sie sind Konzentrationen politischer und ökonomischer Macht, bieten hochgradig spezialisierte Dienstleistungen an und verfügen über international wettbewerbsfähige Infrastrukturen. Sie sind die zentralen Knotenpunkte der globalen Kommunikationsbeziehungen, die Menschen, Informationen, Güter, Kapital und insbesondere neue Ideen verteilen (vgl. Taylor 2004). Da diese materiellen und immateriellen Standortfaktoren vor allem in der gewünschten Qualität eher knappe Güter sind, ist der Wettbewerb zwischen diesen Zentren enorm stark ausgeprägt. Die richtigen weichen wie harten Standortfaktoren zu haben bzw. anbieten zu können, die richtige „territorial

response capacity“ zu besitzen ist für diese Metropolenräume einer der wichtigsten Aktivpunkte im globalen Wettbewerb (vgl. Ache 2006; Ache/Lehtovuori 2008).

Die konkreten Verhältnisse zwischen der Dynamik des Urbanisierungsprozesses und Großräumen oder Metropolen sind dabei durchaus ambivalent. Zwar lässt sich mit verschiedenen Statistiken zeigen, dass die Metropolenräume stärker zur nationalen wirtschaftlichen Entwicklung beitragen bzw. größere Anteile daran haben. Allerdings gibt es bei Betrachtung der Dynamik auch andere Größenkategorien von Städten und Stadtregionen, die ähnlich hohe Werte zeigen. Hinsichtlich strategischer Orientierungen ist die Bewertung der Rolle von Großräumen wichtig – z. B. auch, wenn es um Kompensationsmaßnahmen für alle außerhalb befindlichen Städte geht.

Deutschland und auch Finnland folgen der EU in ihrer stärkeren Gewichtung der großen „motorischen Einheiten“ für die gesellschaftliche Entwicklung (vgl. EC 2006), das heißt beide Länder (und auch andere EU-Staaten) orientieren sich in Fragen der Raumentwicklung vor allem an den Bedürfnissen ihrer Metropolregionen, weil diesen besondere Eigenkräfte zugeschrieben werden. Das Motto scheint zu sein, „die Starken“ zu stärken und für „die Schwachen“ auf Ausgleichseffekte zu hoffen. Ob wir damit – nach Jahren einer Ausgleichspolitik – insgesamt ein besseres Gesamtergebnis erzielen werden, wird erst die Zukunft zeigen.

Helsinki im Kontext des finnischen Städtesystems

Finnland hat gerade mal fünf Millionen Einwohner¹ – bei einer Fläche, die nur unwesentlich kleiner als die Deutschlands ist. Im Ranking der europäischen Städte nach ihrer Einwohnerzahl liegt Helsinki mit knapp 600.000 EW eher im unteren Mittelfeld. In Listen der OECD (2006) schaffte es der Großraum Helsinki gerade so eben in die Tabelle der Metropolenräume (Platz 74 von 78).²

Abgesehen von Helsinki gibt es in Finnland nur noch vier größere Städte mit jeweils knapp 200.000 EW: Turku, Tampere, Espoo und Oulu. Alle anderen Städte sind weitaus

kleiner und verteilen sich über das gesamte Land. Dabei ist die städtische Form noch nicht angesprochen, denn einen mit Deutschland vergleichbaren Grad an Dichte gibt es in den finnischen Städten nicht: Eine Stadt wie Espoo erscheint dem deutschen Betrachter eher wie eine Ansammlung von Siedlungen, verteilt in den Wäldern westlich von Helsinki.

Statistische Durchschnittswerte oder Kategorisierungen sind allerdings nur Teil des Bildes, das man sich von der Verstädterung in Finnland machen muss. In ihrer Analyse des Städtesystems im baltischen Raum kommen Hanell und Neubauer (2005) zu folgenden Einschätzungen: Insgesamt ist das Städtesystem im baltischen Raum dicht ausgeprägt (vgl. Abb. 1), mit deutlichem Schwerpunkt jedoch im Süden (zu dem auch noch Nordostdeutschland und damit Berlin mit seinen 3,5 Mio. EW zählt). Oberhalb einer gedachten Linie zwischen Oslo, Stockholm, Helsinki sowie St. Petersburg ist das Städtesystem jedoch deutlich lichter strukturiert. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an das „Ziel 6“ der Europäischen Regionalfonds „Gebiete mit extrem niedriger Bevölkerungsdichte“, das für die Strukturperiode der Jahre 1994 bis 1999 aufgestellt wurde und unter anderem den spezifischen Entwicklungsproblemen des nördlichen Skandinavien galt. Bezogen auf die Kategorie der Metropolen beschreiben Hanell und Neubauer

deutlich herausragende Zentren in allen Staaten des baltischen Raumes, für Russland und Deutschland gleich mehrere. Für Finnland bleibt es jedoch bei einer einzigen metropolitanen Stadtregion: Helsinki.³ Die herausragende Rolle Helsinkis, in relativer Hinsicht, besteht vor allem hinsichtlich des Dienstleistungsangebotes, der Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, der Universitäten sowie der ausländischen Direktinvestitionen. Das hieraus resultierende Überangebot an Arbeitsplätzen führt dann zu den beobachtbaren Zuwanderungstendenzen aus dem Hinterland der finnischen Hauptstadt.

Metropole Helsinki?

Die Diskussion um die „Westentaschen“-Metropole Helsinki (vgl. Schulman 2000) hat in den zurückliegenden Jahren an Dynamik gewonnen. Bisheriger Höhepunkt der öffentlichen Debatte war der Vorwahlkampf zum Finnischen Reichstag im Jahr 2007: Die Tageszeitung *Helsingin Sanomat* befragte Politiker/innen unterschiedlicher Parteien zu ihrer Meinung hinsichtlich der Bedeutung der Stadt Helsinki als „Metropole“ und ob es in der neuen Regierung eine/n Minister/in für

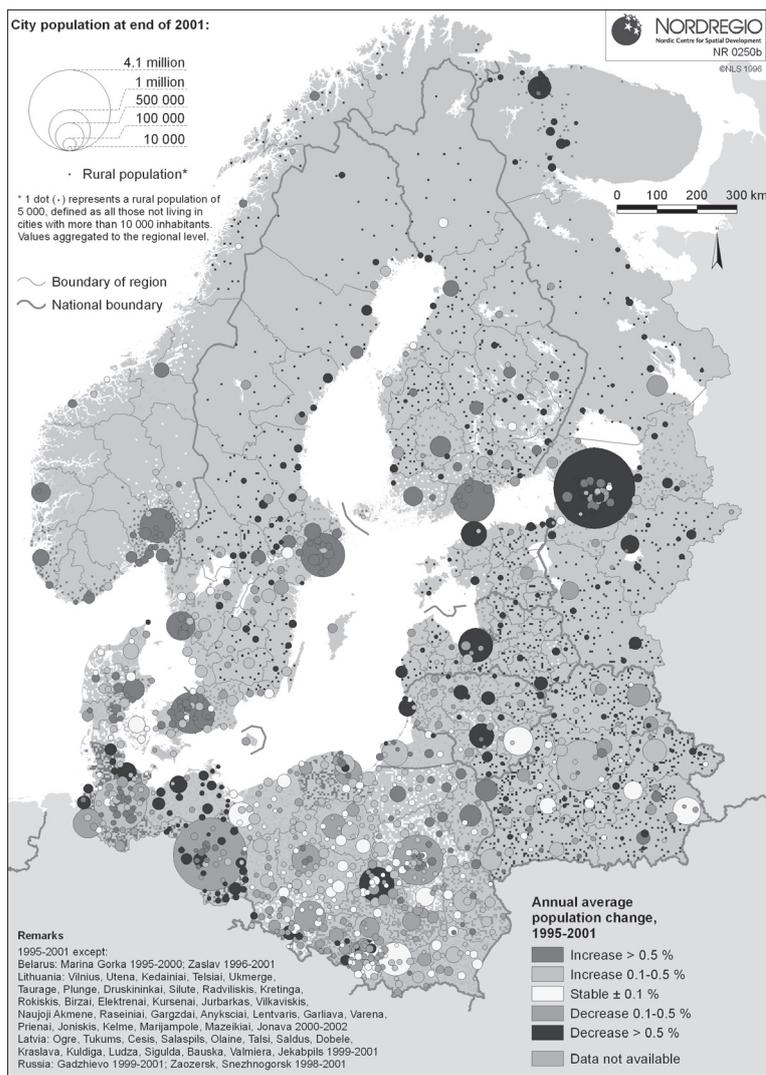


Abb. 1: Größe, Verteilung und Bevölkerungsentwicklung der Städte im Ostseeraum [Quelle: Hanell und Neubauer 2005: 1]

die Metropole geben sollte. Die zweite Frage wurde generell abgelehnt, was im Wesentlichen vor dem Hintergrund der starken Autonomie der finnischen Städte zu verstehen ist. Auf die erste Frage ergab sich jedoch eine „große Koalition“ des Einvernehmens aller Politiker/innen über die Wichtigkeit Helsinkis als Metropole. Auch die Vertreter/innen der Zentrumsparterie⁴, die bislang als Hüterin des ländlichen Raums gesehen wurde, teilten diese Ansicht. Der Beitrag der Grünen Partei listete viele notwendige Politikfelder auf (Wohnbau, Öffentlicher Personennahverkehr, Bildung) und unterschied sich von allen anderen Positionen durch ein zusätzliches Detail: die Forderung nach einer besseren Integration von Ausländern. Derzeit liegt deren Gesamtanteil an der Bevölkerung im Großraum bei nur 3 %, es ist aber davon auszugehen, dass zukünftig mehr Ausländer in den Großraum zuwandern werden – und dass der Bevölkerungszuwachs weniger durch Abwanderungen aus der finnischen Provinz gespeist wird. Damit wird auch die Notwendigkeit entstehen, sich über die Dimensionen einer multi-kulturellen Gesellschaft zu verständigen – ein Prozess, der jetzt erste Formen annimmt.

Inzwischen hat die neue finnische Regierung eine Kommission aufgestellt, die sich mit Eckpunkten einer Metropolraumpolitik befasst. Unter Aufsicht einer interministeriellen Arbeitsgruppe bereitet ein Sekretariat die materiellen Grundlagen vor. Die Interessen der betroffenen Kommunen im Metropolitanraum sowie anderer Gruppen sollen in einem zweiten Gremium vertreten sein. Diesem könnten zukünftig noch weitere, „Foren“ genannte Gremien zuarbeiten bzw. die vorgesehenen Strategien kritisch diskutieren und Ergebnisse evaluieren. Letztlich umgesetzt werden die Strategien jedoch Schritt für Schritt in den jeweiligen Fachministerien oder durch die Gemeinden (und ihre Kooperationspartner). Insgesamt handelt es sich um ein Konstrukt, das formale mit informellen Elementen vereint – und das zukünftig erst noch seine Wirksamkeit beweisen muss. In der Zwischenzeit agieren die zentralen Gemeinden der Metropole (neben Helsinki sind dies Espoo, Kauniainen und Vantaa) auf der Grundlage vertraglich begründeter Kooperationen.

Greater Helsinki Vision 2050

Im Gegensatz zu den zuvor genannten ersten Schritten in Richtung einer Metropolpolitik wird im Städtebau die Rolle und Funktion der Metropole Helsinki pragmatisch definiert und umgesetzt. Stadtplaner/innen listen derzeit fünfzehn wichtige Projekte für Helsinki auf, in denen an der Zukunft der Metropole gearbeitet bzw. gebaut wird.

Bevor über einzelne Projekte berichtet wird, soll nachfolgend eine Initiative aus dem Jahr 2006 vorgestellt werden, die wichtige Impulse für die Stadtentwicklung in der Metropolregion Helsinki gesetzt hat: der damals gestartete Wettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ (www.greaterhelsinki.fi). Der international ausgeschriebene Visionswettbewerb war mit insgesamt 500.000 € sehr gut dotiert. Rund einhundert Teams weltweit hatten sich daran beteiligt, wobei es in den ausländischen Teams zum Teil Kooperationen mit Partnern in Finnland gab. Im Dezember 2007 wurden neun Beiträge mit Preisen und Ankäufen ausgezeichnet.

■ **Greater Helsinki Vision 2050 Competition:** Der Visionswettbewerb ist ein gemeinsames Projekt der vierzehn Gemeinden, die den Metropolitanraum in einer seiner Abgrenzungen definieren⁵. Trotz dieser Gemeinsamkeit ist jedoch festzustellen, dass sich insbesondere Helsinkis scheidender Vizebürgermeister für Planung für den Wettbewerb stark gemacht hat.

Die Aufgabenstellung des Wettbewerbes war weit gefasst, im Kern jedoch städtebaulich orientiert und auf Wachstum (+ 700.000 EW) ausgerichtet. Gleichzeitig gab es eine Liste von Ankerprojekten, die von den einzelnen Gemeinden definiert worden waren und die einen Ausgangspunkt für die strukturellen Überlegungen des Wettbewerbs darstellten, unter anderem zu Infrastruktur- und Entwicklungsvorhaben außerhalb von Helsinki.

Ohne auf Einzelheiten eingehen zu können, wählten die Beiträge zum Wettbewerb einen überwiegend strukturellen Ansatz, das heißt es wurde sehr stark an Fragen der Morphologie und Typologie gearbeitet. Welche Form kann die zukünftige Metropole annehmen? Wie kann einem typisch finnischen Weg Ausdruck verliehen werden? Was sind Wohn- und Bauformen der Zukunft? Sind Mittel aus dem „city branding“ oder „themed cities“ ein probater Ansatz, gleichzeitig Identifikation und globale Wahrnehmung zu schaffen? Ebenso interessant war der Blick auf die Beiträge selber: Was treibt vor allem Architektur bezogene Planer/innen derzeit um und wo sind Blindstellen?

Was deutlich fehlte, war beispielsweise der „erweiterte“ Blick. Im Sinne einer der Aufgabenstellungen mangelte es an Perspektiven, die – über den engeren Metropolitanraum hinausgehend – die Entwicklungen entlang des Finnischen Meerbusens, in Zusammenhang mit St. Petersburg, Tallinn und Stockholm aufzeigten. Zwar gab es Referenzen zu Verkehrsprojekten und den generellen Aufruf, enger zu kooperieren, doch waren daraus für die Wettbewerber nur sehr schwer entsprechende Perspektiven zu entwerfen bzw. waren die Implikationen eines solchen Maßstabes nur schwer zu durchdringen. Die Jury und die Arbeitsgruppe des Wettbewerbes haben, auf dieses Thema bezogen, einen deutlich sich abgrenzenden Beitrag ausgewählt: *Line TM* aus der Schweiz, der eine Art Bandstadtstruktur vorschlägt, die sich letztlich durch ganz Europa ziehen soll. Die Wahl von *Line TM* ist jedoch eher als ein „Kommentar“ zu verstehen, der die transnationale Einbindung des Metropolitanraumes mit einem extremen Entwurf verdeutlicht. Die Jury sah darin weniger ein realistisch umzusetzendes Projekt⁶.

Die Preisträger sind bewusst als eine Gruppe verschiedener Beiträge zusammengestellt worden, die komplementär zueinander Entwicklungsperspektiven aufzeigen:

- Der erste Preis ging an *Emerald*. Diese finnisch-schwedische Gruppe überzeugte vor allem mit der Bandbreite von Ideen und Vorschlägen über alle geforderten Bereiche.
- Der gemeinsame zweite Preis ging an drei Beiträge: *Boundary Strips* (Deutschland), *Holistic Uniqueness* (Deutschland) und *City 2.0* (Finnland).
- Ankäufe entfielen auf die Beiträge der Teams *Metroscap* (Deutschland), *Revolver* (Finnland), *Orlando* (Italien), *Third-Life* (Niederlande) sowie auf den bereits genannten Beitrag *Line TM* (Schweiz).

Die „Greater Helsinki Vision“ steht in einem Wettbewerb mit anderen Visionsprojekten, die zeitlich zuvor oder sogar parallel durchgeführt wurden:

- Die Kernstädte der Metropole hatten bereits 2006 eine Vision für die weitere Entwicklung des Großraums Helsinki entworfen, allerdings eher programmatischer Art und entlang strategischer Ziele.



Abb. 2: Projektgebiet Vuosaari [Quelle: J. Eskolin, J. Lautso, I. Mansikka, T. Vuorinen / WSP Finland]

■ **Projekte:** Hinsichtlich der Einzelprojekte⁸ steht in Helsinki das Thema Hafenenwicklung deutlich im Vordergrund. So wird für ca. 4 Mrd. € ein neuer Hafen im Osten der Stadt (in Vuosaari) gebaut, wobei der schon existierende Stadtteil auf circa 40.000 EW anwachsen und bis zu 10.000 Arbeitsplätze erhalten soll (vgl. Abb. 2). Durch diesen neuen und modernen Hafen (der durch einen Verkehrstunnel direkt an das Schnellstraßen- und Eisenbahnnetz angebunden wird) werden alte Hafengebiete im Stadtzentrum frei. Vor allem das Gebiet am alten Westhafen (Länssatamaa mit Ruoholahti, Jätkäsaari, Munkkisaari) soll auf ca. 30.000 EW anwachsen und fast 20.000 Arbeitsplätze bieten. Für die Beplanung der für neue Nut-

- Die Stadt Helsinki verfügt seit Anfang 2008 über eine Art strategischen Masterplan, der auch Aussagen zu möglichen regionalen Entwicklungsachsen vorlegt (allerdings unabgestimmt mit den anderen Gemeinden in der Region). Dies weist auf einen Umstand hin, der immer wieder als zentrales Problem in der Region gesehen wird: die Dominanz des Planungsamtes in Helsinki mit einem zeitweiligen Anspruch, für die gesamte Region die besten Konzepte zu haben⁷.
- Zu diesen Visionen hinzu kommt schließlich noch ein Strategiedokument der Region Uusimaa, die als formale Ebene oberhalb der Gemeinden für Planung zuständig ist und die den Zeithorizont 2030 gewählt hat.

Insgesamt resultiert hieraus eine Gemengelage, in der eine vordringliche Aufgabe derzeit darin besteht, die guten Ideen des „Greater Helsinki Vision“ Wettbewerbes zu platzieren und zu kommunizieren, um das Momentum für eine solidere Kooperation zwischen den Gemeinden zu erhalten. Dies ist zurzeit die Aufgabe eines Konsortiums aus dem ersten Preisträger der Wettbewerbs, einer Agentur für Kommunikation und Moderation sowie des Zentrums für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Helsinki (YTK, TKK). Gemeinsam wird bis zum Herbst 2008 versucht, die grundlegenden Ideen und innovativen Vorschläge aus dem Wettbewerb in die Gemeinden zu tragen und gemeinsam mit ihnen zu einem Leitbild zu kommen. Jedenfalls ist es das Interesse des neuen Vizebürgermeisters für Planung in Helsinki, ein solches Leitbild zu schaffen und damit einen tragfähigen integrierten Ansatz für die Metropolregion zu entwickeln.

zungen frei werdenden Flächen wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt, allerdings kommentieren lokale Planer/innen das Ergebnis als eher konservativ – das eigentliche Potenzial des Gebiets als Stadterweiterung im Westen und zum Meer werde nicht genutzt. Zusätzliche Hafengebiete in Kalasatama (dem ehemaligen Fischereihafen) schaffen Raum für zusätzliche 15.000 EW und 6.000 Arbeitsplätze.

Leben und Arbeiten in neuen Zusammenhängen ist ein anderes großes Thema in Helsinki. Der Bezugspunkt hierfür ist die Informations- und Kommunikationsgesellschaft, ein wenig überraschendes gesellschaftliches Entwicklungsmodell in einem Land, das mit der Firma *Nokia* den globalen Marktführer für Telekommunikation beheimatet. Die Informations- und Kommunikationsgesellschaft, aber auch die Liebe zur Natur sind Elemente eines gesellschaftlichen Konsenses, der bis hinein in die Gestaltung der Stadt reicht, wie das Beispiel Arabianranta zeigt (vgl. Abb. 3). Arabianranta ist eine ehemalige Porzellanmanufaktur im Osten Helsinkis, direkt am Meer gelegen. Der Stadtteil ist einer der ältesten Siedlungsorte in der Region und wird mit der Gründung Helsinkis im Jahre 1550 in Zusammenhang gebracht. Bis zum Jahr 2010 soll hier ein kreatives Quartier mit 10.000 EW, 8.000 Arbeitsplätzen und 13.000 Studierenden entstehen. Die ersten Bauabschnitte sind bereits erstellt und bezogen. Arabianranta gibt sich ein modernes Erscheinungsbild, mit neuen Wohn- und Arbeitskonzepten. Zwei Besonderheiten sind zudem zu erwähnen: Auf das gesamte Projekt bezogen sind Entwickler und Bauherren dazu verpflichtet, bis zu 2 % der Baukosten für Kunstprojekte im öffentlichen Raum

zur Verfügung zu stellen. Die Projekte müssen sich in ein Gesamtkonzept einordnen, das von einer extra dafür eingestellten Koordinatorin entwickelt und gemanagt wird. Außerdem müssen die Bauprojekte sich an die so genannte „fibre rule“ halten, das heißt sie müssen einen Anschluss an ein Datennetzwerk erstellen, das den gesamten Stadtteil versorgt und allen Bewohnern bereits im Rahmen ihrer Mietverträge zur Verfügung steht.

Über Arabianranta ist in Finnland bereits viel berichtet worden – auch aus kritischer Perspektive (vgl. Kangasoja/Schulman 2007). Aus gesamtstädtischer Sicht wird darauf verwiesen, dass es zwischen dem Osten (Kunst, Kultur, Bildung) und dem Westen (Informations- und Kommunikationstechnologien, Medien, Hauptquartiere von Unternehmen) zu einer deutlichen Trennung kommen könnte. Das Projekt ist aus stadtplanerischer Sicht als sehr interessant zu bewerten. Hinsichtlich der in den vorangegangenen Abschnitten aufgezeigten Verhältnisse zwischen Ökonomie, Technologie und Raumwirtschaft fällt der Planung die nicht unbedeutende Rolle zu, *Standorte* zu schaffen (in einem erweiterten Sinne verstanden). Arabianranta ist ein Projekt der öffentlichen Hand⁹, die kreativ, flexibel und kooperativ ein bedeutendes Projekt vorangetrieben hat.

Das Projekt einer „ICT-Stadt“, also eines auf die Branche der Informations- und Kommunikationstechnologien ausgerichteten Stadtteils, ist längst nicht abgeschlossen. Über Arabianranta hinaus wird der städtische Raum als eine Art Laboratorium verstanden, in dem durch die Nutzer und Anbieter von Technologien in quasi natürlichen Experimenten neue Technologien und insbesondere neue Dienstleistungen entwickelt werden. Zusammen mit der Stadtverwaltung haben Unternehmen und zentrale Entwickler das so genannte „Forum Virium“ gegründet. Dieses Netzwerk ist ein weiteres Beispiel für einen Ansatz, der in Finnland unter dem Label „triple helix“ (vgl. Etkowitz 2002) verfolgt wird. Diese Netzwerkstrukturen zwischen Politik und Verwaltung, Unternehmen und lokalen Universitäten unterstützen auf der Prozessseite die vielen Vorhaben und sorgen für einen weiten Konsens.

Fazit: Ambivalenzen des Metropolenraumes

Finnland war bis in das 20. Jahrhundert hinein ein stark agrarisch geprägter Staat mit spät verlaufender Industrialisierung und großen Entwicklungsunterschieden zwischen dem urbanen Zentrum im Süden und den eher ländlich geprägten Regionen in den anderen Teilen des Landes. Die Wirtschaftskrise Anfang der 1990er Jahre machte durch dramatische Einbrüche (allein im Raum Helsinki gingen damals 100.000 Arbeitsplätze verloren) deutlich, wie empfindlich dieses System war. Der Staat reagierte mit einer Modernisierungsstrategie, basierend auf neuen Technologien, der Bildung und Qualifizierung seiner Bevölkerung und einem Konsensmodell.



Abb. 3: Projektgebiet Arabianranta [Quelle: J. Eskolin, J. Lautso, I. Mansikka, T. Vuorinen / WSP Finland]

Helsinki spielt hier eine entscheidende Rolle und wird notwendigerweise die Polarisierung zwischen Stadt und Land weiter vorantreiben. Es gab bereits seit den 1970er Jahren Vorläufer im Format einer Regionalpolitik, die auch im Hinterland der Hauptstadt entsprechende Zentren aufzubauen versuchte – und im modernen Gewand heute als Exzellenz-Cluster definiert ist (vgl. Andersson 2008). Damit sollen stützende Strukturen in der Fläche aufrechterhalten werden. Trotz der Bemühungen, das gesamte Land angemessen zu fördern, wird der demografische Wandel das Land in der Fläche weiter entleeren. Als Reaktion darauf hat die Regierung ein Programm zur Gemeindereform beschlossen, das unter anderem interkommunale Kooperationen fördern will, damit auch in dünn besiedelten Regionen grundlegende Dienstleistungen und Versorgung garantiert werden können. Im Jahr 2008 gibt es die ersten Vorhaben auf freiwilliger Basis, auch unter zum Teil noch nicht einmal direkt aneinander grenzenden Gemeinden.

Das Beispiel Finnland zeigt recht eindringlich, welche Mehr-Ebenen-Multi-Akteur-Strategien (vgl. Ache 2007 sowie Ache/Andersen 2008) heutzutage das komplexe Umfeld

von Stadt- und Raumpolitik insbesondere der Metropolen definieren. Unterschiedliche Rationalitäten und Orientierungen treffen hier aufeinander. Ein Miteinander steht neben dem direkten Wettbewerb um Unternehmensansiedlungen und Bevölkerung. Metropolenpolitik ist ein allseits offenes Feld des Experimentierens, das am Ende jedoch gar nicht so experimentell ist, wie es eigentlich wünschenswert wäre. Viele Strategien begnügen sich damit, andernorts Erprobtes zu kopieren (z. B. das beliebte Cluster-Konzept), während echte Innovation eher zu kurz kommt. Der „Greater Helsinki Vision“-Wettbewerb hat hier ein paar alternative Richtungen aufgezeigt, jedoch gelang es auch hier nicht, sich gänzlich von selbst auferlegten Einschränkungen zu lösen. Jetzt wird es darum gehen, eine Arena (vgl. Healey 2002) zu schaffen, in der die Zukunftsentwürfe diskutiert und gemeinsam gestaltet werden.

Anmerkungen

- 1 Innerhalb der EU haben (in absteigender Nennung) nur Irland, Litauen, Lettland, Slowenien, Estland, Zypern, Malta und Luxemburg weniger Einwohner.
- 2 Helsinki wird hier zusammengefasst mit anderen Städten der weiteren Region. Dieses Ranking bezieht jedoch nur Städte in OECD-Mitgliedsländern mit ein. Andere, außerhalb davon liegende und aufgrund ihrer schieren Bevölkerungszahl oft als „Mega-Metropolen“ bezeichnete Städte der südlichen Erdhalbkugel sind darin nicht enthalten. Gemessen an den Problemlagen dort befassen wir uns in Europa geradezu mit kleinen Problemen.
- 3 Zum Teil erklärt sich diese Sonderstellung einer einzigen Stadt aus der geringen Bevölkerungszahl des Landes – gültig z. B. auch für das estnische Reval/Tallinn und das lettische Riga. Aber auch der historische Bruch im Jahr 1809, als Finnland von Schweden an Russland abgetreten werden musste, hat dazu beigetragen, dass das alte schwedisch-finnische Verwaltungszentrum Abo/Turku an Bedeutung verlor. Helsinki – die neue Hauptstadt des russischen Großherzogtums Finnland – hat nun gerade erst zwei Jahrhunderte lang den Status eines Ortes von überregionaler Bedeutung, davon nicht einmal hundert Jahre (seit 1917) als Regierungssitz eines unabhängigen Staates.
- 4 In Finnland gibt es ein Vielparteiensystem, in dem Sozialdemokratische Partei, Nationale Sammlungspartei, Zentrumspartei, Schwedische Volkspartei, Linke Union und Grünes Bündnis die stärkste Rolle spielen. An der zweiten, im April 2007 gebildeten Regierung unter Premierminister Vanhanen sind die Zentrumspartei, die Nationale Sammlungspartei, das Grüne Bündnis und die Schwedische Volkspartei beteiligt.
- 5 Der Metropolenraum wird unterschiedlich abgegrenzt. Die „Hauptstadtregion“ umfasst beispielsweise „nur“ die Kernstädte Helsinki, Espoo, Kaunainen und Vantaa. Die „Helsinki Region“ umfasst hingegen vierzehn Gemeinden. Daneben gibt es weitere Verbände von Gemeinden im Großraum (Neloset, Kuuma). Eingebettet sind all diese in die Region Uusimaa.
- 6 Die Jury schnürte mit den ausgewählten Beiträgen ein Gesamtpaket von Ideen und Handlungsansätzen. Dieses war mit dem Aufruf verbunden, nach dem Wettbewerb gemeinsam an der Vision weiterzuarbeiten. Ein erster Workshop mit Vertretern der Städte, aber auch einzelner Teams wurde im August 2008 sehr erfolgreich durchgeführt. Zur Vorbereitung hatte ein Team des Zentrums für Stadt- und Regionalforschung eine detaillierte Analyse der Wettbewerbsbeiträge erstellt und mehr als zweihundert „Ideen“ identifiziert, die während des Workshops dis-

cutiert, bearbeitet bzw. fortentwickelt wurden, um stückweise eine Basis für die kommende Vision zu schaffen. Der gesamte Prozess wird sicher noch ein paar Jahre in Anspruch nehmen. Anfragen zu Inhalten und besonders den Methoden des Workshops können an den Autor gerichtet werden.

- 7 bis hin zur Aussage, dass bei einer Zusammenlegung der Gemeinden das heutige Stadtplanungsamt Helsinki für die gesamte Region der „natürliche“ Kandidat für das gemeinsame Amt sei
- 8 Der Artikel kann nur einen ersten Einblick in die Planungsaktivitäten geben. Neben den beschriebenen Projekten stellen derzeit vor allem der Ausbau der Metrolinie (nach Westen zunächst, um hier Espoo anzuschließen, später über Vuosaari nach Osten Richtung Sipoo) sowie der geplante Bau eines Stadttunnels die größten Verkehrsprojekte dar. Im Bereich Bürobau und Dienstleistungszentren ist das Pasila-Projekt zentral. Hier ist das Thema die Konversion von Bahnflächen sowie die zukünftige Reorganisation des Hauptbahnhofes, der als Kopfbahnhof deutliche Nachteile im Fernverkehr hat.
- 9 Überhaupt werden sehr viele Projekte in Helsinki durch die Stadtverwaltung vorangetrieben und in eigener Regie entwickelt. Entscheidend dafür ist der hohe kommunale Anteil (ca. 80 %) an Grund und Boden in der Stadt.

Literatur

- Ache, P.: Creativity, Innovation and Governance in Metropolitan Regions. In: *Helsingin seudun suunnat*, H. 2/2006, S. 26-30
- Ache, P.: In search of the Finnish Metropolis. *Kaupunkitutkimuksen päivät*. Helsinki 2007
- Ache, P./Andersen, H. T., Maloutas, T./Raco, M./Taşan-Kok, T. (Hg.): *Cities between Competitiveness and Cohesion. Discourses, Realities and Implementation*. The GeoJournal Library, Bd.93. Dordrecht 2008
- Ache, P./Lehtovuori, P. (Hg.): *European Urban and Metropolitan Planning. Openings*. Helsinki 2008 [YTK Helsinki]
- Andersson, H. O.: *Finnish Urban Districts – New Actors in Multi-Level Governance*. In: Ache, P./Andersen, H./Maloutas, T./Raco, M./Taşan-Kok, T. (Hg.): *Cities between Competitiveness and Cohesion. Discourses, Realities and Implementation*. Dordrecht 2008, S. 205-221
- EC [European Community]: *Proposal for a Council Decision on Community strategic guidelines on cohesion*. Brüssel 2006 [SEC (2006) 929, presented by the Commission; 2006/0131 (AVC) COM (2006) 386 final]
- Etzkowitz, H.: *The Triple Helix of University – Industry – Government. Implications for Policy and Evaluation*. Stockholm 2002 [Swedish Institute for Studies in Education and Research; www.sister.nu]
- European Environment Agency: *Urban Sprawl in Europe. The Ignored Challenge*. EEA Report. Kopenhagen 2006
- Greater Helsinki Competition: *Jury Protocol*. Helsinki, Oktober 2007
- Hanell, T./Neubauer, J.: *Cities of the Baltic Sea Region. Development trends at the turn of the Millennium*. Nordregio Report. Stockholm 2005
- Healey, P.: *On creating the ‚City‘ as a collective resource*. In: *Urban Studies*, 39. Jg., H. 10/2002, S. 1777-1792
- Kangasoja, J./Schulman, H. (Hg.): *Arabianranta*. Helsinki 2007
- Schulman, H.: *Helsinki becomes a metropolis*. In: *Quarterly*, Nr. 5 (November) 2000 [City of Helsinki Urban Facts; www.hel2.fi/tietokeskus]
- Taylor, P.: *World City Network. A global urban analysis*. London 2004

Dr. Peter Ache, Dipl.-Ing. Raumplanung, ist Professor für Europäische Metropolenplanung (*European Metropolitan Planning*) am Institut für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Helsinki (*Centre for Urban and Regional Studies* [YTK], *Helsinki University of Technology* [HUT]). ■