

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (2024)
Heft:	4
Artikel:	Städtische Autobahnen werden zu Boulevards : Helsinki macht es vor
Autor:	Heipp, Gunnar / Helle-Custer, Veera
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1062368

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

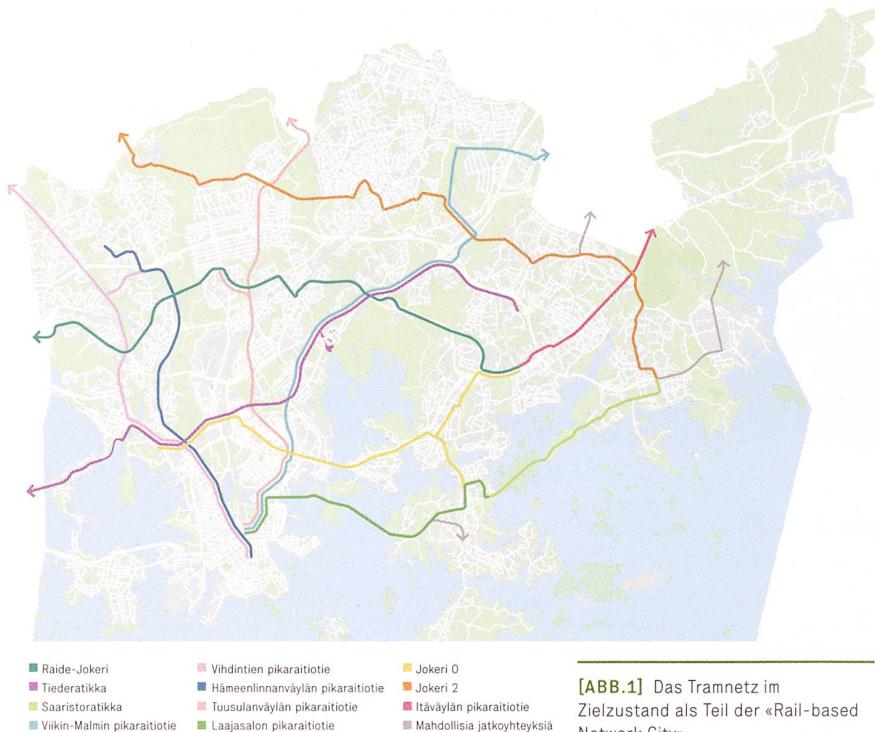
Städtische Autobahnen werden zu Boulevards – Helsinki macht es vor

GUNNAR HEIPP

Professor und Leiter des IRAP
Institut für Raumdevelopment,
OST – Ostscheizer Fachhochschule,
Campus Rapperswil-Jona

VEERA HELLE-CUSTER

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





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



[ABB.3]

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

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

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

Nachweise des Nutzens von ÖV-Investitionen

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

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

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

Handbuch Strassenräume und Parkierungsstrategie

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

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

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

Wie geht es weiter?

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

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