Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 23 (1969)

Heft: 4: Bauen in Finnland = Construction en Finlande = Building in Finland

Artikel: Stadtplanung in Finnland = La planification urbaine Finlande = Town-planning in Finland

Autor: Korhonen, Ahti

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-333598

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: 16.07.2025

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

Ahti Korhonen, Helsinki

Stadtplanung in Finnland

La planification urbaine en finlande

Town-planning in Finland

Um die heutige Lage der Stadtplanung in Finnland zu beschreiben, ist es zunächst erforderlich, einen Blick auf die Faktoren im Hintergrund der Stadtentwicklung und ihren allgemeinen Charakter zu werfen.

Finnland ist ein schwachbesiedeltes Land, wo extreme Klimaverhältnisse herrschen. Es liegt an der Peripherie des europäischen Wirtschaftsgebietes, aber die Verkehrsverbindungen zu den europäischen Zentren sind gut; – so ist zum Beispiel die Entfernung von Helsinki nach Kopenhagen ebenso weit wie die von Helsinki nach Ivalo in Lappland. Trotz der außergewöhnlichen Verhältnisse ist der Grad der Industrialisierung relativ hoch. Nach der Statistik des Jahres 1967 der Vereinten Nationen liegt Finnland mit seinem Sozialprodukt an 15. Stelle zwischen Norwegen und Großbritannien. Diese Entwicklung wäre nicht möglich gewesen, hätte man nicht die Urbanisierung so schnell vorangetrieben. Sie steht zur Zeit jedoch auf halbem Wege, und man vermutet, daß die Umsiedlung der Bevölkerung noch zirka 20 Jahre anhalten wird.

Infolge der Randlage Finnlands konzentriert sich das urbane Wachsen in den südlichen und südwestlichen Teilen auf ein relativ kleines Gebiet, das nur etwa ein Viertel der Gesamtfläche umfaßt, im sogenannten »Industrie-Finnland« (Abb. 1).

Der Stadtplanung wurden dadurch große Aufgaben gestellt. Obwohl der wachsende Verkehr, die Konzentrierung des Lebens in den Städten und der steigende Lebensstandard die gleichen Probleme wie in Mitteleuropa stellt (Probleme, die die Stadtsanierung betreffen), liegt heute das Hauptgewicht der Stadtplanung bei den größten Städten, besonders der Hauptstadt Helsinki und ihren Erweiterungsgebieten.

So ist die zentrale Frage in der Stadtplanung der letzten Jahre eine Weiterentwicklung der Stadtform, die auf besondere Verhältnisse in Finnland zugeschnitten ist.

Dafür werden als Beispiele einige Stadtbauwettbewerbe angeführt: Generalpläne für die Städte Lahti, Heinola und Kotka, Stadtpläne für Jyväskylä-Kortepohja (Abb. 2), Tampere-Hervanta (Abb. 3) und Porvoo-Skaftfjärd Bei diesen Wettbewerben ist deutlich die Tendenz zu erkennen, die aus dem 19. Jahrhundert überlieferte Tradition der Empire-Stadtplanung in ihrer achsialen Ordnung zu übernehmen. Ein Denken, das allerdings auch starke Anregung aus den internationalen Strömungen der Gegenwart erhalten hat.

Zum anderen ist ein starkes Bestreben vorhanden, Lehren aus den Erfahrungen zu ziehen, die man mit der Stadtplanung der Nachkriegszeit gemacht hat. Man versuchte in starkem Maße die finnische Natur in die Planung einzubeziehen. Als besondere Merkmale sind zu nennen: der auf der geringen Abwechslung beruhende Rhythmus der Landschaft und solche Lösungen, die dem eigenwilligen, individualistischen Menschencharakter der Finnen entsprechen, sowie eine Bauweise, die das »Kleinmaß« bevorzugt. Der im Entstehen begriffene Stadtteil Kortepohja in Jyväskylä ist das erste Beispiel solcher Denkweise.

Jedoch ist die urbane Weiterentwicklung von Groß-Helsinki (Helsinki und Umgebung) die Hauptaufgabe des heutigen finnischen Städtebaues. Die Periode, in der die weithin bekannte Satellitenstadt »Tapiola« gebaut wurde und die finnische Stadtplanung fast allein vertrat, ist vorbei. Zur Zeit konzentriert sich das Wachstum auf mehrere Punkte gleichzeitig, wobei leider der unkontrollierte, private Grundstückserwerb durch verschiedene Gesellschaften eine große Rolle spielt. Das städtische Gebiet von Groß-Helsinki wird dazu noch in mehrere Verwaltungsbezirke geteilt. Da dadurch eine wirksame Koordinationsplanung dieser Gebiete sehr erschwert wird, hat man in den letzten Jahren immer mehr Aufmerksamkeit auf eine übergeordnete Regionsplanung gerichtet. In diesem Jahre ist man so weit gekommen, daß ein sogenannter Skelettplan, ein Vorschlag für die Entwicklung des Stadtgebietes, vorgelegt werden kann. Nach diesem Plan und den dazugehörenden Verkehrsuntersuchungen wird die Stadt bandartig vom Zentrum aus in Richtung der Hauptverkehrswege wachsen. Dies ist sinnvoll, wenn man bedenkt, daß Helsinki als einzige Großstadt des Landes viele nach außen gehende Verbindungen benötigt, wobei man besonders an hochqualifizierte, schnelle Verkehrsmittel gedacht hat.

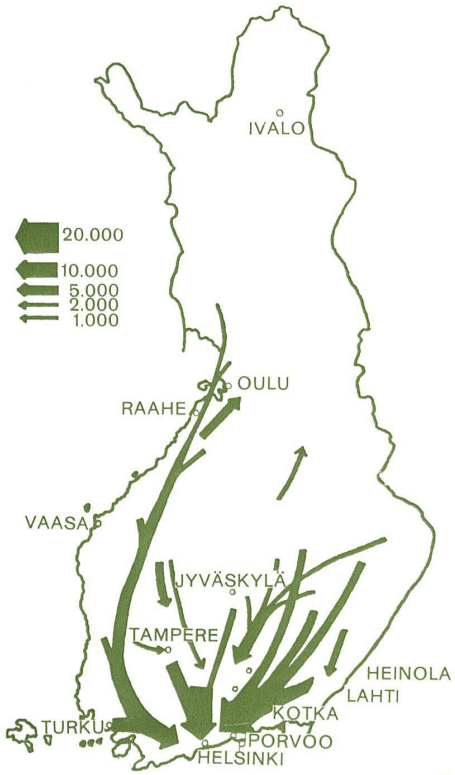
Weitere große Satellitenstädte wird man in Zukunft in der Gegend Helsinkis nicht mehr bauen. Zwar hat die gleiche Gesellschaft, die schon Tapiola baute, sich stark für eine weitere Stadt dieser Art eingesetzt, doch werden dazu unsere nationalen Mittel nicht reichen.

Die Grundform von Groß-Helsinki wird eine urbane Ordnung sein, in der die kleineren Einheiten in bezug auf Helsinki deutlich untergeordnet sind. Das hat zur Folge, daß die Sanierung des Zentrums eine kritische Aufgabe wurde. Zu den üblichen Sanierungsschwierigkeiten kommen noch die besonderen geografischen und geologischen Umstände, wobei die Lage des Stadtzentrums auf einer vom Meer umgebenen Halbinsel das hauptsächliche Problem ist.

Inzwischen hat man erkannt, daß der von Alvar Aalto entworfene Plan für das Zentrum nur eine Teillösung sein kann und der Raum für die wachsende Stadt nördlich des alten Zentrums gefunden werden muß, wobei es möglich ist, den Verkehr in der alten Stadtmitte einzuschränken. Darauf sind die Pläne ausgerichtet, die ein City-Gebiet »Helsinki-Nord« schaffen wollen. Ähnliche Pläne sind auch für das Gebiet im östlichen Helsinki vorhanden. Das Leppävaara-Zentrum in Espoo ist der westliche Teil dieses »Entlastungssystems«. Das eigentliche Espoo-Zentrum bleibt, ebenso wie im nördlichen Teil Kerava und Järvenpää, als selbständige Einheit außerhalb dieser Planung. Kerava ist zur Zeit die am weitesten entwickelte Planung (Abb. 4–6). Die Stadtpläne der anderen größeren Städte wie Turku, Tampere, Oulu, Vaasa, Jyväskylä und Lathi sind in ihrer Entwicklung bis jetzt schon weit vorangetrieben. Hier wird als Beispiel der Stadtplan von Turku genannt (Abb. 7–8).

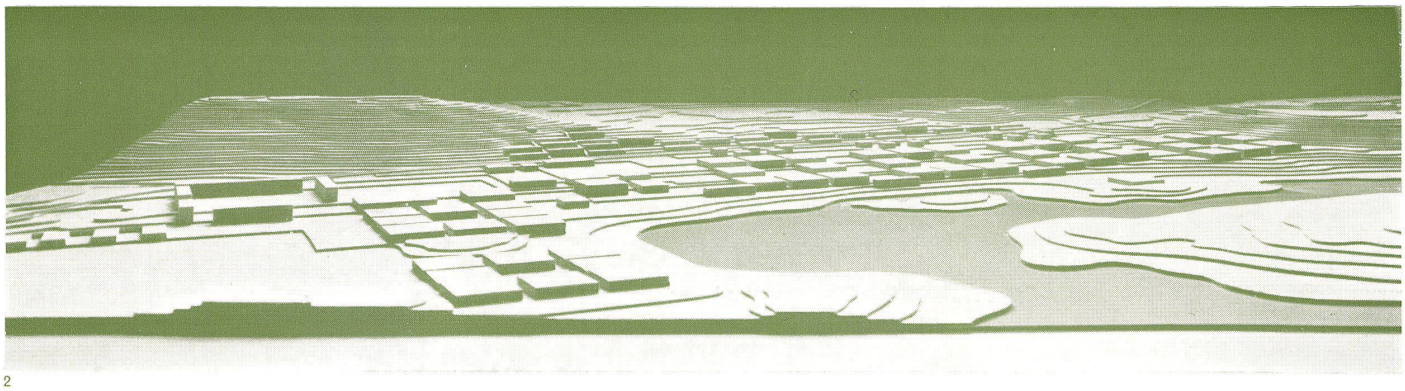
In der Stadtplanung der kleineren Städte liegt das Hauptgewicht auf der Sanierung der alten Bauformen. Diese Städte haben ihre eigene, für sie charakteristische Geschichte. Die Baukultur der finnischen Städte ist relativ jung. Abgesehen von ein paar Ausnahmen stammt die Grundform aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. Die Häuser wurden zu dieser Zeit hauptsächlich aus Holz gebaut, die Stadt konnte durch Feuer vollständig vernichtet werden.

Die autoritäre Staatsmacht des 19. Jahrhunderts wollte solche Katastrophen vermeiden. Dazu sollte die regelmäßige, neoklassizistische Stadtplanung mit isolierenden Parkstraßen



1

1
Hauptrichtungen und Größen der Bevölkerungsbewegung in den Jahren 1951 bis 1955 in Finnland / Principaux mouvements et importances des mouvements de population en Finlande de 1951 à 1955 / Main trends and dimensions of the population movement in the years 1951 to 1955 in Finland



2

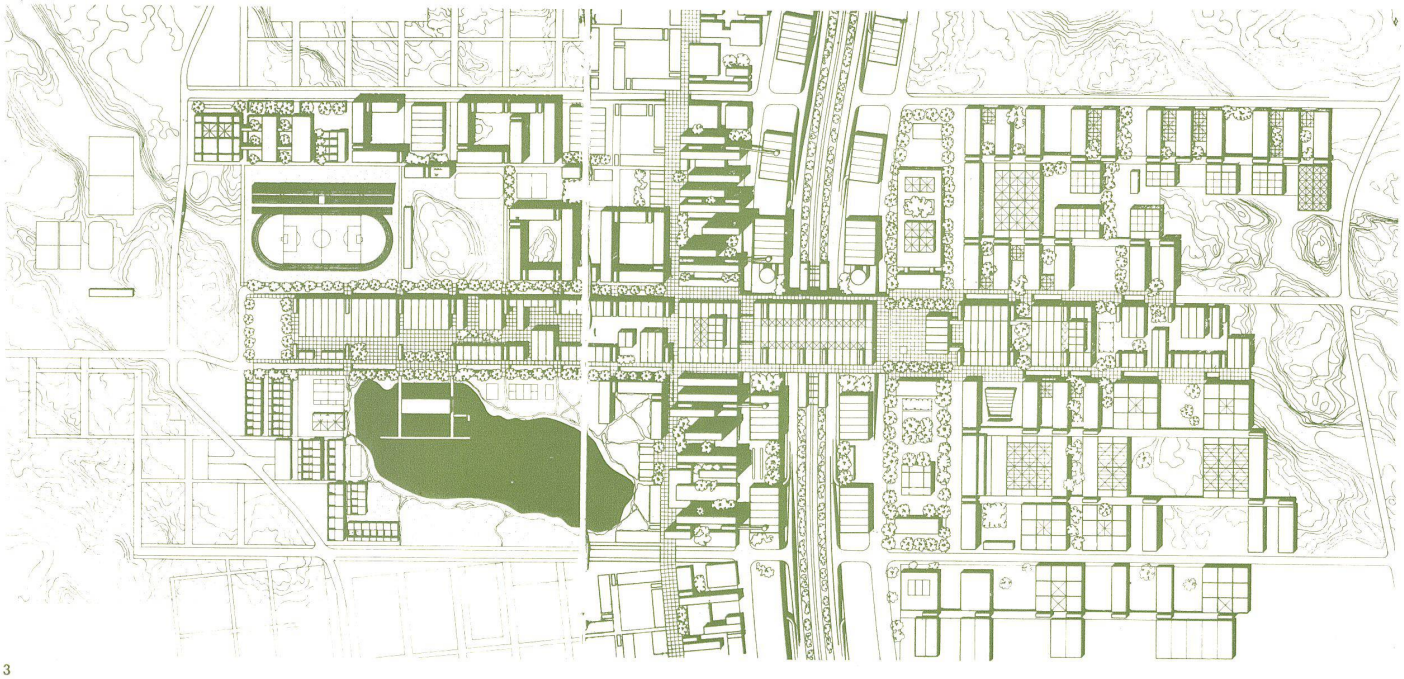
beitragen. Diese Stadtform ist im Ostsee-Gebiet außergewöhnlich. Da die Holzbauweise mit der Zeit verdrängt wurde, ist die Sanierung dieser Kleinstädte eine interessante, aber auch schwierige Aufgabe geworden. Der Grundgedanke ist, den traditionellen Baumaßstab zu bewahren und das Neue hineinzukomponieren. Es ist eine Paradoxie, daß die alte Struktur dieser Städte ziemlich genau den Vorstellungen entspricht, die man heute von dem modernen Wohnmilieu in Finnland hat.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, daß das Hauptgewicht der Architektur in Finnland in Zukunft immer mehr auf der Stadtplanung liegen wird. Den Entwurf der einzelnen Wohnhäuser betrachtet man immer häufiger als Detailproblem im Stadtmilieu. Die Tendenz zu solcher Denkweise ist universal. In Finnland ist sie vielleicht damit zu erklären, daß ihr Ursprung in der geringen Einwohnerzahl der Gemeinden liegt. Die Stadtplanung kann leichter als in den großen europäischen »Stauungsgebieten« als ein architektonisches Problem gesehen und gelöst werden, das die moderne Technik und Wissenschaft nutzen kann.

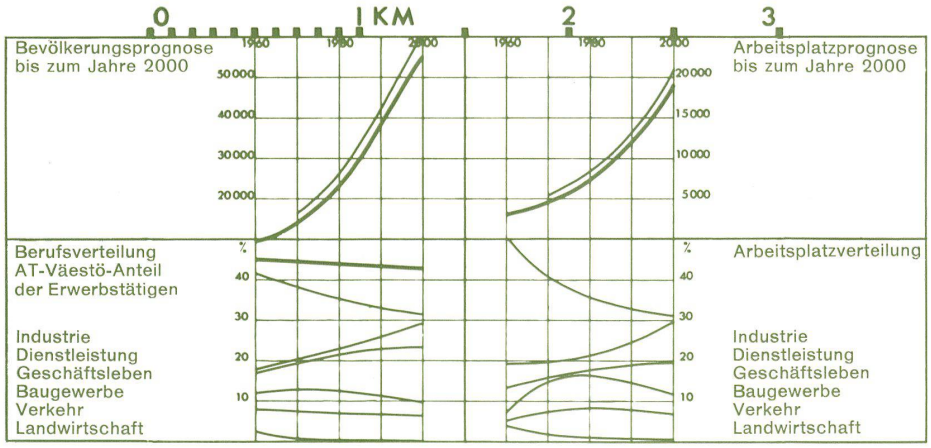
Ein Fragezeichen in der Zukunft ist allerdings die veraltete Gesetzgebung. Es ist aber zu hoffen, daß die seit Jahren andauernde Diskussion über die Stadtplanung schon in der nächsten Zeit positive Veränderungen bringen wird.

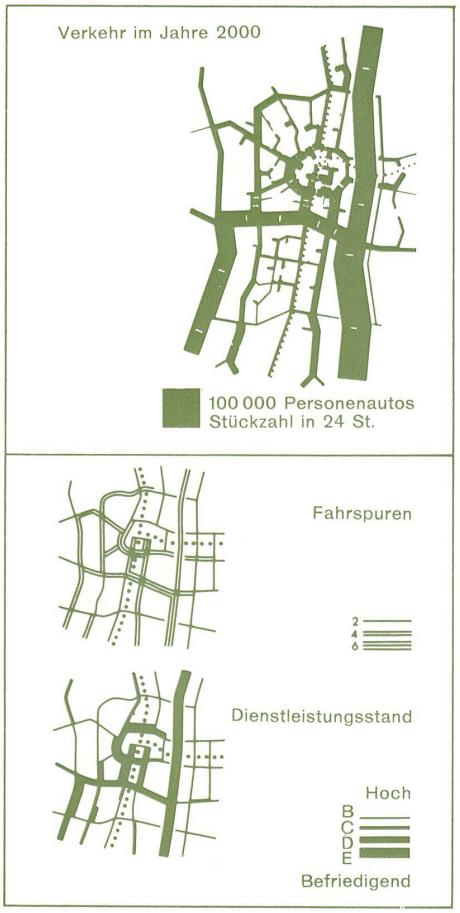
2
Bengt Lundsten. Jyväskylä-Kortepohja Städtebau-Wettbewerb (Vorort der Stadt Jyväskylä). Modellfoto. / Jyväskylä-Kortepohja Concours plan d'urbanisation (Banlieue de la ville Jyväskylä). Maquette / Jyväskylä-Kortepohjy town-planning competition (Suburb of the town of Jyväskylä). Model photo

3
Arno Ruusuvuori. Tampere-Hervanta. Städtebau-Wettbewerb (Wohngebiet mit dem Universitätsgebiet außerhalb der Stadt Tampere) / Tampere-Hervanta concours plan d'urbanisation (Zone d'habitation et université à l'extérieur de la ville de Tampere) / Tampere-Hervanta-town plan competition (Residential area with university area outside the city of Tampere)



3



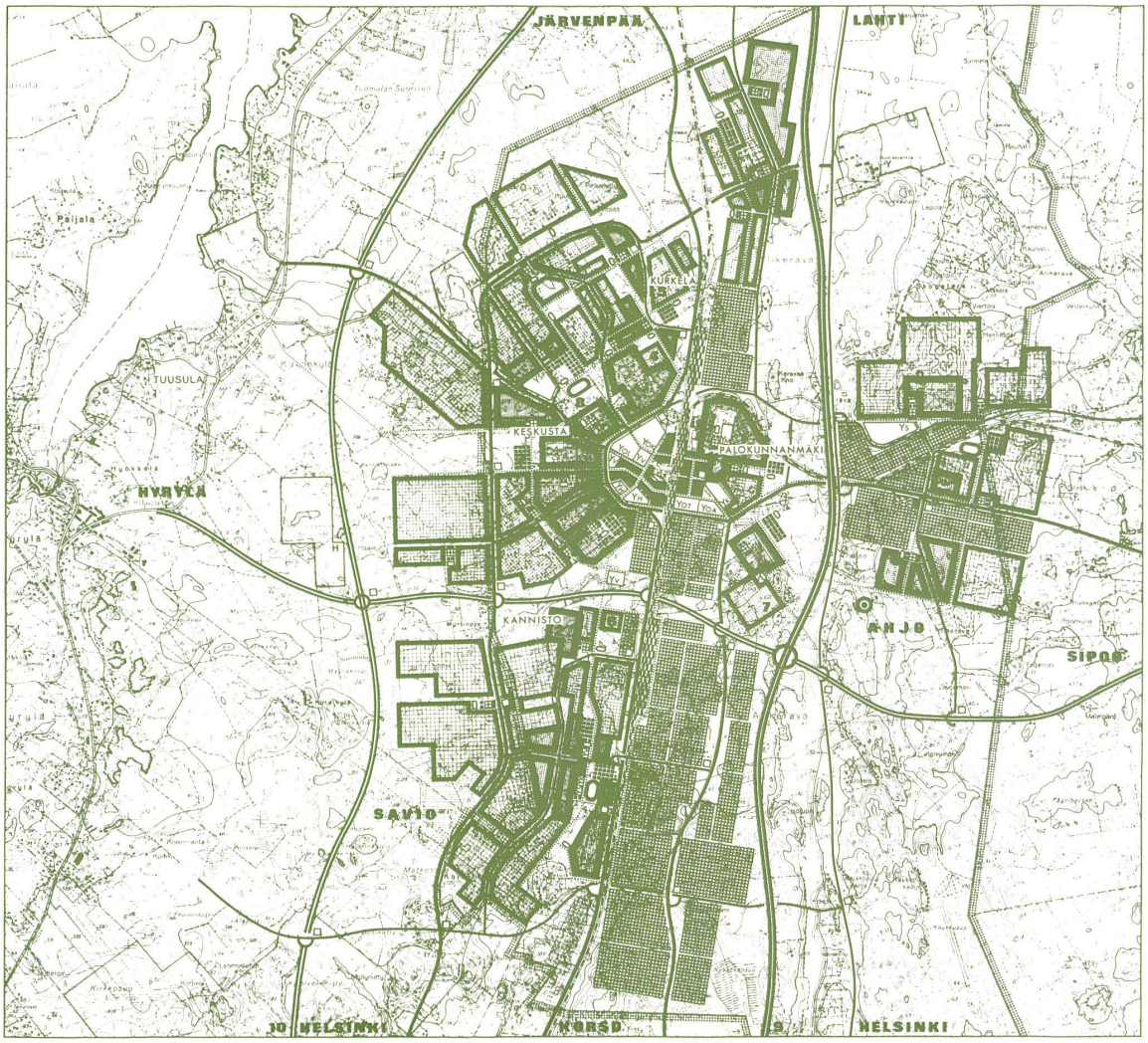


5

	Wohngebiet Wohnung
	Geschäftsgebiet
HA	Industriegebiet
YH	Verwaltung
YK	Gemeinde
YV	Freizeitgestaltung
YSA YSP	Bezirks- und Ortskrankenhäuser
YS	Kinder- und Gesundheitspflege
1 2 3 4 5 6 7 8 9	Einheitsschule 1.-9. Klasse
YOK L	Gymnasium und Handelsschule
YOT	Technische Schule
YOA	Fachschule
YM	Museum
H	Friedhof

	Sportgebiet
	Ski- und Motorsport
	Spiel- und Ballplatz
	Verkehrsstrasse 1. Kl.
	Verkehrsstrasse 2. Kl.
	Wohnsammelstrasse 1. Kl.
	Wohnsammelstrasse 2. Kl.
	Fuss- und Radweg
	Tankstelle
	Zentrum für 2000 Einwohner
	Geschäfte
YK YV	Freizeitgestaltung
YS YS	Kinder- und Gesundheitspflege
	Bezirksschule 1.-2. Kl.

4



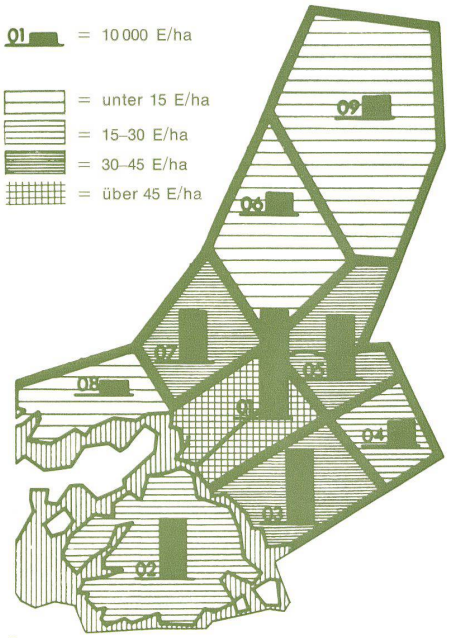
6

4–6
Heikki Komokallio. Kerava Generalplan, Flächennutzung / Kerava plan général, utilisation des superficies / Kerava general plan, surface utilization

7, 8
Olli Kivinen. Turku, Turku plan général, densité de population / Turku general plan, population density

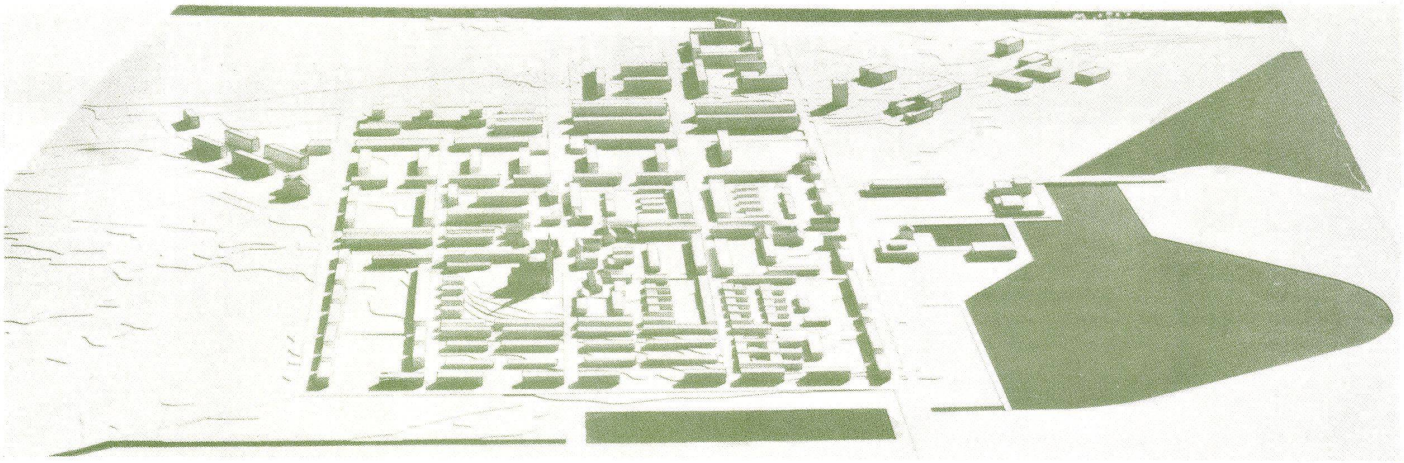
7
Schema der Wohndichte / Schéma de la densité de population / Scheme of population density

8
Generalplan / Plan générale / General plan

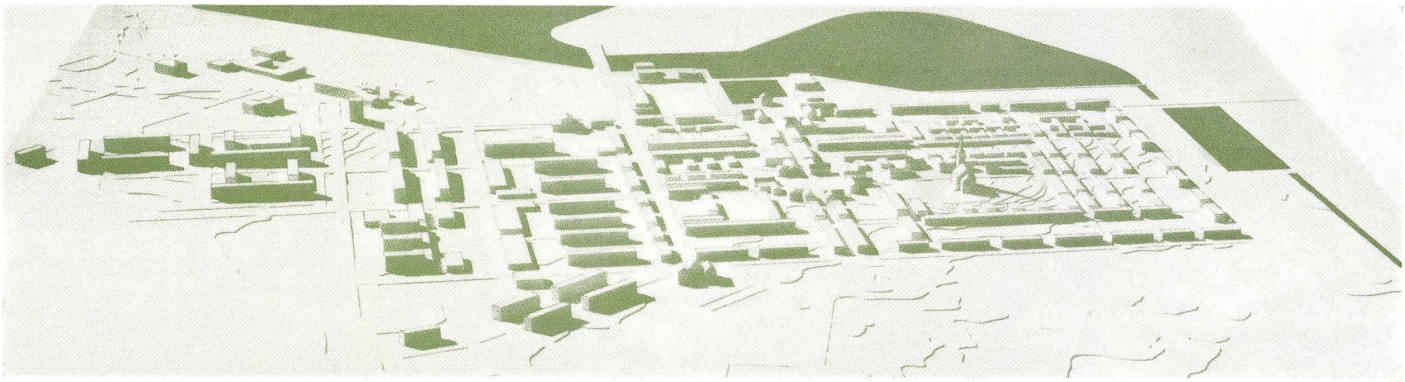


7

8



9



10

9–11
Esko Korhonen, Ahti Korhonen, Erik Krakström, Stadtplanung, Rahe.

9
Modellansicht von Norden / Vue de la maquette du nord / Model view from north

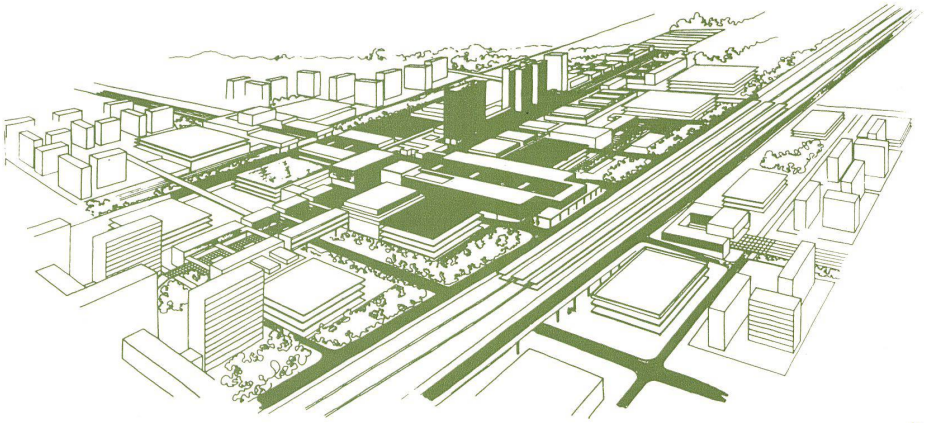
10
Modellansicht von Westen / Maquette vue de l'ouest / Model view from west

11

11
Stadtzentrum 1:3000 / Centre ville / City centre

1 Stadthaus / Hôtel de ville / Town hall
2 Theater- und Konzerthaus / Maison du théâtre et des concerts / Theatre and concert hall
3 Altes Stadtmuseum / Ancien musée municipal / Old town museum
4 Neues Stadtmuseum / Nouveau musée municipal / New town museum
5 Stadtbibliothek / Bibliothèque municipale / Municipal library
6 Sommertheater / Théâtre d'été / Summer theatre
7 Ranta-Platz / Place Ranta / Ranta Square
8 Pekke-Platz / Place Pekke / Pekke Square
9 Kirche / Eglise / Church
10 Altes Rathaus / Ancien hôtel de ville / Old Town Hall
11 Gymnasium / Gymnase / High school
12 Volksschule / Ecole populaire / Public school
13 Handelsschule / Ecole commerciale / Business school
14 Altes staatliches Magazin / Ancien magasin d'état / Old government warehouse
15 Amtshaus / Administration municipale / Government offices
16 Autobusstation / Station d'autobus / Bus terminal
17 Bahnhof / Gare / Railway station
18 Zentralvolksschule / Ecole populaire centrale / Central public school
19 Straße von Oulu / Route d'Oulu / Oulu road
20 Straße von Kokola / Route de Kokola / Kokola road
21 Härkä-Platz / Place Härkä / Härkä Square

12–14
Arch.-Büro Pentti Riihelä, Arch.-Büro Salonen-Savela, Ing.-Büro Jaakko Tuttujew, Oy Kunnallis Tekniika, Vesi-Hydro Jäämies & Co., Viater, Gartenarch. Leena Iisakkila. Koivukylä Stadtplan. Zentrum mit 65 650 m² Geschoßflächen / Koivukylä, plan d'urbanisation. Centre avec 65 650 m² de superficie d'étage / Koivukylä town plan. Centre with 65,650 m² of floor surface



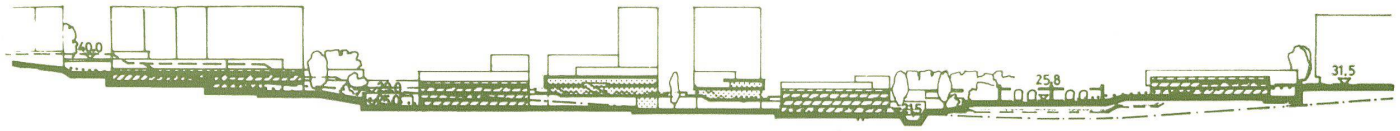
12

12
Perspektiven. Bei der Planung des Zentrums versuchte man das Grundsystem möglichst klar durchzuführen und es auch durch die notwendigen Öffnungen für den Verkehr nicht zu unterbrechen, wobei auch das im natürlichen Boden vorhandene Tal von dem Wohngebiet brückenartig überspannt wird / Perspectives. Lors de la planification du centre, on s'est efforçé de réaliser le système de base le plus clair possible et de ne pas l'interrompre par les ouvertures nécessaires à la circulation. En outre, la zone d'habitation est tendue à la manière d'un pont sur la vallée formée dans la configuration naturelle / Perspectives. In the planning of the centre an attempt was made to render the basic system as simple as possible and also to allow as few traffic arteries as possible to intersect it, necessary though some of them are. The residential district crosses the valley on the site bridge fashion

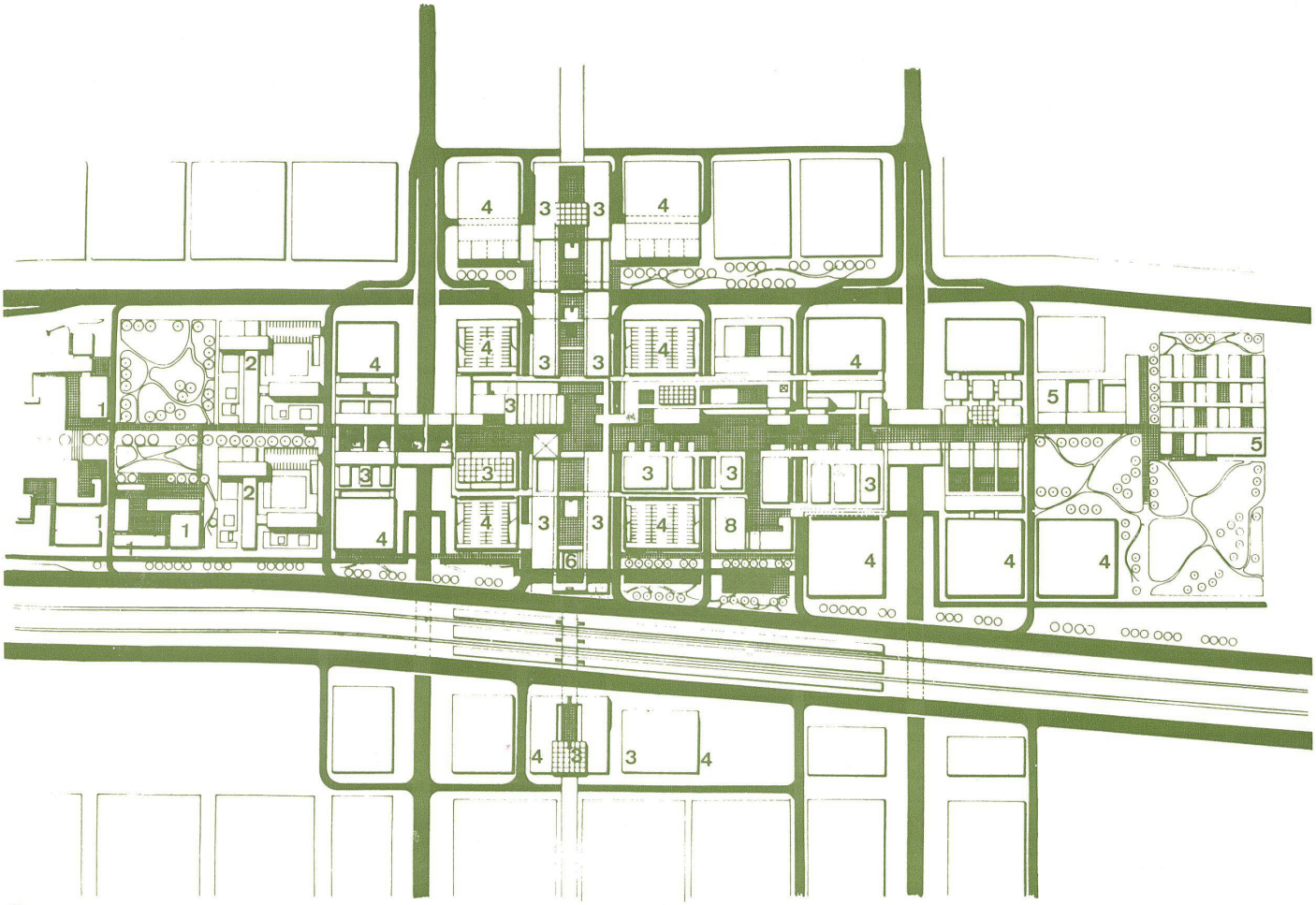
13
Schnitt. Die Zulieferung für Geschäfte und der sonstige Service erfolgen auf der unteren Ebene. Fußgänger und Fahrverkehr befinden sich in unterschiedlichen Ebenen und kreuzen sich nicht. Die Fußwege berühren sich nur an dem kleinen Bach, im Bahnhofstunnel und im Park entlang den Eisenbahnlinien, der natürlichen Erdebene / Coupe. La livraison aux magasins et autres services s'effectue au niveau inférieur. Les piétons et la circulation des véhicules sont situés à des niveaux différents et ils ne se croisent pas. Les chemins de piétons ne se rencontrent que le long du petit ruisseau, dans le tunnel de la gare et dans le parc, le long des lignes de chemin de fer qui constituent le niveau naturel du sol / Section. Deliveries for business firms and other service facilities are effected on the lower level. Pedestrians and vehicular traffic use different levels and do not come in contact. The pedestrian routes touch the natural ground surface only at the small brook, in the station tunnel and in the park along the railway lines.

14
Lageplan. Dieser Plan zeigt das Zentrum von Koivukylä, geplant nach Berechnungen für das Jahr 2000 / Situation. Ce dessin indique le centre de Koivukylä, planifié d'après des calculs basés sur l'an 2000 / Site plan. This drawing shows the centre of Koivukylä, planned in accordance with computations applicable to the year 2000.

1 Allgemeine Gebäude / Bâtiments généraux / General buildings
2 Wohnquartier / Quartier d'habitation / Residential quarter
3 Geschäftszone / Zone des magasins / Shopping zone
4 Parken / Parking
5 Schule / Ecole / School
6 Haltestelle / Arrêt / Shopping-place
7 Bahnhof / Gare / Railway-station
8 Schwimmhalle / Piscine / Swimming pool



13



14