

Greater Helsinki Vision 2050

Auf dem Weg zu einer kooperativen Metropolregion?



Lukas Behrend

Bachelorthesis | WiSe 2016/17 | Stadtplanung | HafenCity Universität Hamburg

BetreuerInn: Prof. Dr. Jörg Knieling | M. Sc. Nancy Kretschmann

Greater Helsinki Vision 2050

Auf dem Weg zu einer kooperativen Metropolregion?

Bachelorthesis | WiSe 2016/17 | Stadtplanung | HafenCity Universität Hamburg

Verfasser:

Lukas Behrend 6021429

BetreuerInn:

Prof. Dr. Jörg Knieling

M.Sc. Nancy Kretschmann

Abgabedatum:

15.03.2017

Danksagung

Die Bachelorthesis „Greater Helsinki Vision 2050 - Auf dem Weg zu einer kooperativen Metropolregion?“ wurde an einen eigenständigen Auslandsaufenthalt gekoppelt. Für die hierbei benötigte Unterstützung meiner BetreuerInnen Prof. Dr. Jörg Knieling und M.Sc. Nancy Kretschmann, sowie meinen GesprächspartnerInnen, möchte ich mich herzlich bedanken.

Anmerkung

Aus Gründen der geschlechtergerechten Sprache wird in der vorliegenden Arbeit mit dem sogenannten Binnen-I (z.B. EinwohnerInnen) gearbeitet.

Deckblatt

Abb. 1: Helsinki, Espoo und Vantaa

ABSTRACT

Das Zeitalter der Metropolregionen schreitet weltweit voran. Vor dem Gesichtspunkt immer neuer Herausforderungen, wie beispielsweise die der Globalisierung und den des Klimawandels sowie dem fortschreitenden Wachstum urbaner Agglomerationen, bedarf es immer neuer Instrumente, um dieses Wachstum in nachhaltige Bahnen zu lenken. Diese Instrumente bedürfen oftmals einer größeren Dimension, um eine Wirkung zu entfalten. Daher werden neue Visionen für die Entwicklung von Metropolregionen benötigt, um eine zukünftig erfolgreiche Perspektive hinsichtlich nachhaltig regionaler Entwicklung zu ermöglichen.

In dieser Arbeit wird der Ideenwettbewerb der Region Helsinki „Greater Helsinki Vision 2050“ aus dem Jahr 2007, in den Fokus gestellt. Dieser behandelte erstmalig Themen wie den Klimawandel, regionale Entwicklung und Verkehrsplanung in der Region Helsinki auf einem interkommunalen Level. Anhand der entwickelten Strategien aus diesem Wettbewerb, wird der Umgang mit den Regionalisierungsprozessen und den Kooperationsprozessen in den letzten Jahren in der Region beleuchtet. In diesem Zusammenhang wird die Rolle des finnischen Planungssystems untersucht und es wird erläutert, welche Potenziale und Hindernisse für die Zusammenarbeit in der Region vorhanden sind.

Es stellt sich die Frage, inwiefern aus der Greater Helsinki Vision 2050 interkommunale und regionale Kooperationen entwickelt werden können und ob eine Zusammenarbeit der Akteure in der Region Helsinki möglich ist. Anhand der konzeptionellen Entwicklung einer Metropolregion, wird abschließend eine Überprüfung von Potenzialen und Herausforderungen innerhalb der Region Helsinki vorgenommen und somit eines der Kernziele der Greater Helsinki Vision 2050 erprobt.

I.	INHALTSVERZEICHNIS	
II.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	IV
III.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	V
1.	EINLEITUNG	2
1.1	Anlass der Arbeit	3
1.2	Fragestellung und Definition des Bearbeitungsgegenstandes	4
1.3	Methodisches Vorgehen und inhaltlicher Aufbau der Arbeit	5
2.	METHODIK	8
2.1	Literatur- und Internetrecherche	9
2.2	Dokumentenauswertung	10
2.3	Aufenthalt Helsinki	10
2.4	Feldforschung	11
2.5	ExpertInneninterviews	11
2.6	SWOT-Analyse	13
3.	INTERKOMMUNALE UND REGIONALE KOOPERATIONEN	14
3.1	Zunehmende Komplexität planerischer Problemstellungen	15
3.2	Voraussetzungen, Prozess und Merkmale guter Kooperationen	16
3.3	Restriktionen und Herausforderungen bei Kooperationen	18
4.	PLANUNGSSYSTEM FINNLAND	20
4.1	Staatliche Ebene	21
4.2	Regionale Ebene	22
4.3	Lokale Ebene	23
4.4	Polyzentralität und Kooperationen in der Region Helsinki	25
5.	GREATER HELSINKI VISION 2050	30
5.1	Weg zur Vision	32
5.2	Inhalte	36
5.3	„Helsinki City Plan - Vision 2050“ als Instrument großmaßstäblicher Planung	41

	5.4 Implementierung durch den Masterplan Helsinki	43
	5.5 Aktuelle Entwicklungen und Ausblick in der Region Helsinki	47
6.	ZWISCHENFAZIT UND HERLEITUNG DES KONZEPTS	52
7.	KONZEPT	56
	7.1 MetropolitanRegion UrbanSoundWaveHelsinki - MUH	58
	7.1.1 Gliederung der MUH	58
	7.1.2 Organisationsstruktur	60
	7.1.3 Handlungsfelder	61
	7.1.4 Instrumente	64
	7.2 Abschließende Betrachtung der MUH	66
8.	FAZIT	70
	8.1 Zusammenfassung und Beantwortung der Fragestellung	71
	8.2 Ausblick und weiterer Forschungsbedarf	73
9.	REFLEXION	74
IV.	QUELLENVERZEICHNIS	VI
	IV.I Abbildungen	VI
	IV.II Literatur	VIII
V.	ANHANG	1
	V.I Leitfragebogen	1
	V.II Interviewtranskriptionen	3
	Interview I: Rikhard Manninen	3
	Interview II: Oli Keinänen	11
	Interview III: Hannu Penttilä	18
	Interview IV: Ilona Mansikka	25
	Interview V: Riika Henriksson, Riika Karjalainen	34
	V.III Selbstständigkeitserklärung der Bachelorthesis	38

II. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CPDoH	City Planning Department of Helsinki
EU	Europäische Union
GHV2050	Greater Helsinki Vision 2050
Hrsg.	Herausgeber
Kap.	Kapitel
MUH	MetropolitanRegion UrbanSoundWaveHelsinki
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
TU	Technische Universität
u.U.	unter Umständen

III. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Helsinki, Espoo und Vantaa.	1
Abb. 2:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	2
Abb. 3:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	8
Abb. 4:	Methodik und Verortung.	9
Abb. 5:	Schematisches SWOT-Kreuz.	13
Abb. 6:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	14
Abb. 7:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	20
Abb. 8:	Planungsebenen in Finnland.	21
Abb. 9:	Planung in Finnland.	25
Abb. 10:	Morphologische und funktionale Polyzentralität.	26
Abb. 11:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	30
Abb. 12:	Finnland in Europa.	33
Abb. 13:	Region Helsinki.	35
Abb. 14:	Blick auf Katajanokka und Pohjoissatama Norra Hamnen	38
Abb. 15:	Ostsee bei Toukolan rantapuisto.	39
Abb. 16:	7 Visionsthemen vs. 10 Kernthemen Masterplan.	45
Abb. 17:	Zeitverlauf von der Idee bis zum Masterplan.	47
Abb. 18:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	52
Abb. 19:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	56
Abb. 20:	Logo der MUH.	57
Abb. 21:	MUH, Uusimaa und Umgebung.	58
Abb. 22:	Verknüpfung der MUH.	59
Abb. 23:	MUH im Vergleich.	60
Abb. 24:	Organisation der MUH.	61
Abb. 25:	Instrumente der MUH.	65
Abb. 26:	Planungsebenen in Finnland vor und nach der MUH.	66
Abb. 27:	Planung in Finnland vor der MUH.	67
Abb. 28:	Planung in Finnland nach der MUH.	67
Abb. 29:	SWOT zur Überprüfung der MUH.	68
Abb. 30:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	70
Abb. 31:	Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue.	74

1 EINLEITUNG

- 1.1 Anlass der Arbeit
- 1.2 Fragestellung und Definition des Bearbeitungsgegenstandes
- 1.3 Methodisches Vorgehen und inhaltlicher Aufbau der Arbeit



Abb. 2: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

1.1

Anlass der Arbeit

Das stetige Wachstum von Stadtregionen hinsichtlich Bevölkerungszahl und Wirtschaftskraft ist weltweit zu beobachten. Diese Zunahme führt dazu, dass neue Vorgehensweisen und Instrumente entwickelt werden müssen, um mit den Herausforderungen umzugehen, welche durch dieses Wachstum, sowie die zunehmende Vernetzung der Regionen weltweit entstehen (Ache, Neuvonen o.J.: 1). Insbesondere Regionalisierungsprozesse, sowie damit verbundene Diskussionen um Regional Governance-Strukturen, sind seit Mitte der 1990er Jahre aufgekommen, die sich oftmals mit der Kreierung von Handlungsstrategien in Metropolregionen befassen (Seimetz 2009: 4).

In Finnland leben nur 66% der Bevölkerung in Städten (Ache 2011: 2). Dieser Wert wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahren anderen europäischen Nationen angleichen, welche Urbanisierungsquoten von ca. 80%-90% aufweisen (Lexas 2010: 1). In der Region Helsinki wird ein Wachstum von bis zu 700.000 Menschen bis zum Jahr 2050 prognostiziert (Ache 2011: 2). Als Reaktion darauf hat die aus 14 Kommunen bestehende Region Helsinki im Jahr 2007 den Ideenwettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ (GHV2050) veranstaltet, bei dem Visionen für die Stadtregion im Jahr 2050 entwickelt wurden. Aus den eingegangenen Vorschlägen wurde der „Helsinki City Plan – Vision 2050“ erarbeitet (veröffentlicht 2013), welcher seit dem Jahr 2016 in Form des neuen Masterplans der Stadt Helsinki umgesetzt wird. Dieser befasst sich mit einer Vielzahl von Aspekten, welche in thematische Schwerpunkte differenziert und ausgearbeitet wurden. Unter anderem sollen durch diesen die mangelhaften Kooperationsstrukturen in der Region bearbeitet werden, da diese in der aktuellen Form eher zukünftige Herausforderungen als Potenziale darstellen. (City Planning Department of Helsinki (CPDoH) 2013: 5)

Der „Helsinki City Plan – Vision 2050“ soll anhand der weiterhin wachsenden Region und der damit einhergehenden Notwendigkeit neue Lebens- und Arbeitsräume zu schaffen, Herausforderungen der Stadt- und Regionalplanung des 21. Jh. angehen (CPDoH 2013: 7). Diese zielen vor allem auf eine nachhaltige Entwicklung und Nutzung von Landflächen, Wohnraum und Transportwegen ab (Ache, Neuvonen o.J.: 4). Hinzu kommt, dass aus langfristiger Perspektive die Schaffung einer Metropolregion angestrebt werden soll (Ache 2011: 3).

1.2

Fragestellung und Definition des Bearbeitungsgegenstandes

Gegenstand dieser Bachelorthesis ist die Untersuchung von kooperativen Strukturen innerhalb der Region Helsinki, sowie der GHV2050, hinsichtlich der Fähigkeit, zur Entwicklung einer kooperativen Metropolregion beizutragen. Aufgrund des Ziels der GHV2050 zur Kreierung einer Metropolregion beizutragen, wird die Zusammenarbeit innerhalb der Region untersucht, um festzustellen, ob das Ziel in der aktuellen Situation erreichbar erscheint. Hierbei werden die vergangenen und oftmals fehlgeschlagenen Bemühungen bezüglich der langfristigen Bildung von kooperativen Strukturen innerhalb der Region betrachtet, sowie die administrative Planungsstruktur in Finnland erläutert. Daran anknüpfend wird die Rolle des Ideenwettbewerbs GHV2050 und des neuen Masterplans der Stadt Helsinki betrachtet. Aufgrund dessen, dass bis zum aktuellen Zeitpunkt keine Metropolregion besteht, lässt sich die These aufstellen:

Die Implementierung der Greater Helsinki Vision 2050 wird durch die Vielzahl der AkteurInnen, sowie dem Mangel an kooperativen Strukturen in der Region Helsinki behindert. Insbesondere die Städte Helsinki, Espoo und Vantaa, welche den Kernraum bilden, stehen in starker Konkurrenz zueinander und stören auf diese Weise die Implementierung der Visionsthemen in der gesamten Stadtregion.

Die zentrale Fragestellung dieser Arbeit lautet:

„Wie können interkommunale und regionale Kooperationen aus dem Ideenwettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ und dem daraus resultierenden Masterplan in der polyzentralen Metropolregion Helsinki entwickelt werden?“

Die Beantwortung dieser Fragestellung bedarf einer differenzierten Darstellung ihrer verschiedenen Inhalte. Daher geht es zum einen um die Frage nach der Rolle der GHV2050 und des Masterplans zum aktuellen Zeitpunkt in der Region. Zum anderen geht es um die interkommunalen und regionalen Kooperationen in der Region Helsinki und ihrem Beitrag für zukünftige Entwicklungen.

1.3

Methodisches Vorgehen und inhaltlicher Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit stützt sich zum einen auf die Dokumentenauswertung in Form von Veröffentlichungen der Stadt Helsinki und der Region zu GHV2050. Zum anderen kommen als Schwerpunkt die ExpertInneninterviews hinzu, welche einen wichtigen Beitrag geleistet haben, um Eindrücke in die planerische Handlungsweise in Finnland und der Region Helsinki zu erhalten. Diese Eindrücke sind nötig, da aufgrund der aktuellen Thematik wenig unabhängige Literatur vorhanden ist und somit eine tiefgehende und differenzierte Auseinandersetzung nur über ExpertInnen möglich ist.

Inhaltlich folgt die Arbeit folgendem Aufbau: Nach der Erläuterung der angewendeten Methoden (Kap. 2) erfolgt zur theoretischen Einführung eine Darstellung der interkommunalen und regionalen Kooperation (Kap. 3.1). Sie erläutert den Begriff und gibt Beispiele für Potenziale und Herausforderungen, welche im weiteren Verlauf der Arbeit mit den Erkenntnissen aus der Region Helsinki verglichen werden (Kap. 3.2 und 3.3). Hierauf aufbauend wird das finnische Planungssystem in seinen Grundzügen dargestellt, um etwaige Herausforderungen aus diesem für die Region Helsinki abzuleiten (Kap. 4.1, 4.2 und 4.3). Des Weiteren erfolgt ein Einblick in aktuelle Kooperationen in der Region Helsinki (Kap. 4.2.1). Außerdem werden etwaige Problematiken für die Umsetzung der GHV2050, welche aus diesem Planungssystem entstehen, hervorgehoben. Anschließend erfolgt eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Ideenwettbewerb GHV2050, sowie seinen Folgen und der anstehenden Implementierung. Dieses Kapitel befasst sich vor allem mit der Vorgeschichte zur Vision und den Inhalten (Kap. 5.1 und 5.2), sowie der Veröffentlichung „Helsinki City Plan – Vision 2050“ aus dem Jahr 2013 als Instrument großmaßstäblicher Planung (Kap. 5.3). Ebenso wird die Rolle des neuen Masterplans 2016 der Stadt Helsinki beleuchtet, der eine erste Implementierung der Visionsthemen anstrebt (Kap. 5.4 und 5.5). Dieses Kapitel widmet sich in erster Linie dem Wettbewerb und soll so eine Zusammenführung der vorigen Kapitel und dem Wettbewerb, sowie den zukünftigen Perspektiven einleiten.

Nach dem Zwischenfazit in Kapitel 6 wird der konzeptuelle Ansatz, welcher aus der Bildung einer Metropolregion in der Region Helsinki besteht, vorgestellt (Kap. 7). Hierbei werden sowohl die räumliche Gliederung und die Organisationsstruktur (Kap. 7.1.1 und 7.1.2), als auch die Handlungsfelder und

1 EINLEITUNG

Instrumente (Kap. 7.1.3 und 7.1.4) erläutert. Nach einer abschließenden Betrachtung des Konzepts (Kap. 7.2) werden die erarbeiteten Inhalte zusammengefasst und zur Beantwortung der Fragestellung herangezogen. Ein Ausblick auf den weiteren Forschungsbedarf schließt die Arbeit ab (Kap. 8.1 und 8.2).

Forschungsfrage:

„Wie können interkommunale und regionale Kooperationen aus dem Ideenwettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ und dem daraus resultierenden Masterplan in der polyzentralen Metropolregion Helsinki entwickelt werden?“

2 METHODIK

- 2.1 Literatur- und Internetrecherche
- 2.2 Dokumentenauswertung
- 2.3 Aufenthalt Helsinki
- 2.4 Feldforschung
- 2.5 ExpertInneninterviews
- 2.6 SWOT-Analyse



Abb. 3: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Im Folgenden werden die Methoden und die methodische Vorgehensweise beschrieben, mit denen eine Analyse der Problemstellung in ihren Einzelteilen, sowie die Herleitung und Entwicklung des Konzepts durchgeführt wurde. Aufgrund des gewählten Untersuchungsraums, fand die Forschung in Hamburg (Deutschland) und Helsinki (Finnland) statt (s. Abb. 4).

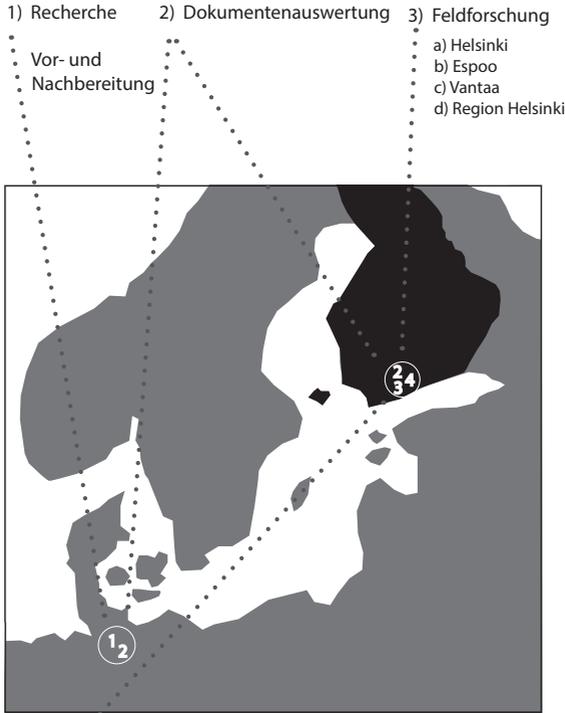


Abb. 4: Methodik und Verortung

4) ExpertInneninterviews

- | | |
|--|---|
| a) Rikhard Manninen
Stadtplanungsamt Helsinki | b) Olli Keinänen
Regionalrat Uusimaa |
| c) Ulla Tapaninen
Stadtamt Helsinki | d) Hannu Penttilä
Stellv. Bürgermeister Vantaa |
| e) Ilona Mansikka
Regionalrat Uusimaa | d) Riika Henriksson; Riika Karjalainen
Hauptamt Helsinki |

2.1

Literatur- und Internetrecherche

Zu Beginn der Forschung wurde eine Annäherung an die gewählte Thematik vorgenommen. Diese ist zum einen breit genug aufzustellen, um alle benötigten

Aspekte einfließen zu lassen (z.B. GHV2050, Stadt-Umland, Kooperationen in der Region Helsinki etc.), sowie die notwendige Auseinandersetzung mit dem bisher unbekanntem Untersuchungsraum Helsinki vorzunehmen. Zum anderen muss eine erste detaillierte Verdichtung der Thematik vorgenommen werden, um eine aussagekräftige Analyse und Forschung einzuleiten. Durch die Literatur- und Internetrecherche wurden Informationen gewonnen, welche auf die Relevanz für die Forschung hin analysiert und geordnet wurden. Hierbei ist es wichtig frühestmöglich einen genauen inhaltlichen und zeitlichen Rahmen zu bilden, um eine zu weitläufige Bearbeitung der Thematik zu verhindern und somit ein möglichst aussagekräftiges Ergebnis zu erhalten.

2.2

Dokumentenauswertung

Die Literatur- und Internetrecherche wurde mit einer detaillierten qualitativen Dokumentenauswertung der GHV2050 und dem neuen Masterplan der Stadt Helsinki fortgesetzt. Dokumente sind „*schriftliche Texte, die als Aufzeichnung oder Beleg für einen Vorgang oder Sachverhalt dienen*“ (Wolff o.J.: 1). Hierbei ist vor allem der Entwicklungsprozess der GHV2050 untersucht worden. Der Ideenwettbewerb, sowie die Auseinandersetzung mit den Umsetzungszielen unterstützen die Untersuchung als Basis dafür. Hierfür diene insbesondere die offizielle Literatur der Stadt Helsinki (Veröffentlichungen zur GHV2050, Protokolle des Wettbewerbs), welche den Prozess der GHV2050 detailliert dokumentiert und ausgewertet hat, sowie die wenig vorhandene unabhängige Forschungsliteratur. Die schriftliche Niederlegung der Ergebnisse des Wettbewerbs erhöht so die Reichweite der Kommunikation und macht diese unabhängig von Ort und Zeit (ebd.).

Des Weiteren wurde auch die Entwicklung des neuen Masterplans der Stadt Helsinki betrachtet. Dieser ist als die aktuellste Umsetzungsstrategie der GHV2050 wahrzunehmen und muss daher in einen engen Zusammenhang gestellt werden. Der Masterplan trat im Oktober 2016 in Kraft und ist aus diesem Grund bisher kaum in wissenschaftlichen Forschungen aufgenommen worden. Dementsprechend ist in diesem Fall eine Auseinandersetzung vor allem mit offiziellen Dokumenten notwendig.

2.3

Aufenthalt Helsinki

Da die Auseinandersetzung mit einem solch komplexen Sachverhalt drin-

gend eine Forschung im Untersuchungsraum benötigt, wurde ein Aufenthalt in Helsinki vorgenommen (15.08.2016-23.12.2016). Der langfristige Zeitraum hat verschiedene Gründe. Zum einen erschien ein weniger ausgedehnter Aufenthalt aufgrund der Schwierigkeit InterviewpartnerInnen für die Forschung zu gewinnen als zu kurzfristig. Dies hat vor allem auch damit zu tun, dass der Untersuchungsraum noch unbekannt war und daher eine längerfristige Auseinandersetzung mit dem Raum als notwendig erachtet wurde. Zum anderen wurde der Aufenthalt genutzt, um die theoretische Arbeit durch praktische Erfahrungen zu erweitern (in Form eines neunwöchigen Praktikums beim „Urban Facts Department of Helsinki“). Dies führte zu einem besseren Verständnis des Umgangs mit Stadt- und Raumplanung vor Ort, sowie zum inoffiziellen Austausch mit einer Vielzahl von MitarbeiterInnen unterschiedlichster Ausrichtung und daher zu einer breiten Grundlage an eigenständig erworbenen Erfahrungen und Informationen.

2.4

Feldforschung

Um einen Eindruck von Helsinki und der Metropolregion zu erlangen, wurden Beobachtungen und Erkundungen in der Region vorgenommen. Ziel dieser Feldforschung war es, die einzelnen Besonderheiten der verschiedenen Städte und Gemeinden in der Metropolregion wahrzunehmen (Helsinki, Espoo, Vantaa etc.). Dieser Part der Untersuchung wurde nicht dokumentiert, da es in erster Linie um die subjektive Wahrnehmung des Raums ging und die Inhalte für die Forschungsarbeit nicht existenziell sind (Schiffauer 2011: 3). Vielmehr sollten Anregungen und Eindrücke entstehen, die eine weitere vertiefende Arbeit mit der Metropolregion begleiteten und so Anteil an der Auseinandersetzung mit der Thematik hatten.

2.5

ExpertInneninterviews

Grundlage dieser Forschung ist neben der Literaturoswertung auch die Auseinandersetzung mit ExpertInnen in Form von Interviews. ExpertInnen sind InterviewpartnerInnen, welche in einem bestimmten Handlungsfeld oder einer Thematik ExpertInnen sind und besondere Informationen liefern können. Diese können auch Personen sein, die im wissenschaftlichen Sinn nicht als ExpertInnen gelten, deren Wissen und Erfahrung aber stark im Handlungsfeld

verankert sind und für die Forschung als wichtig erachtet wurden (Meuser, Nagel 2002: 73).

Um einen thematischen Einstieg in den Untersuchungsraum zu erhalten, so wie möglichst früh neue Kontakte zu erschließen, wurde bereits in der ersten Woche nach Ankunft in Helsinki ein Interview mit Rikhard Manninen (Direktor der „strategischen Stadtplanungsabteilung“ des „Stadtplanungsamts Helsinki“) durchgeführt. Der Autor des offiziellen Reports zur Umsetzung der Ideen der GHV2050 (Helsinki City Plan – Vision 2050) konnte ausführliche Informationen zur geplanten Umsetzung in Helsinki liefern. Des Weiteren konnte Rikhard Manninen Kontaktvorschläge für InterviewpartnerInnen nennen, welche die Grundlage der Forschung erweitern würden.

Im Weiteren Verlauf wurde ein Termin im September 2016 mit Olli Keinänen vereinbart. Er arbeitet im Regionalrat der Uusimaa Region und konnte wichtige Aspekte zu Kooperationen in der Region Helsinki erläutern, sowie auf die internationale Verflechtung der Region (insbesondere zu Tallinn) eingehen. Aufgrund der Rolle des Regionalrats in der Region Helsinki wurde im Oktober ein Termin mit Ilona Mansikka, ebenfalls einer ExpertInn dieser Institution, vereinbart. Frau Mansikka ist nach Empfehlung verschiedenster InterviewpartnerInnen die wichtigste Ansprechpartnerin im Bereich der Raumplanung in Helsinki und Dozentin an der Aalto Universität in Espoo. Des Weiteren war sie bei der Ausarbeitung der Greater Helsinki Vision maßgeblich beteiligt. Dementsprechend war ein weitreichendes Gespräch, sowohl zur Rolle der Raumplanung in der Region Helsinki, als auch zu Auswirkungen von Kooperationen im Zusammenhang der Greater Helsinki Vision bzw. des neuen Masterplans der Stadt Helsinki möglich.

Ebenfalls im Oktober fand ein Interview mit Ulla Tapaninen statt, welche im Stadtamt Helsinki tätig ist. Sie beschäftigt sich vor allem mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Helsinki und konnte zu den Einflüssen des neuen Masterplans wenig beitragen. Daher war das Interview mit Frau Tapaninen eher allgemein und konnte keine neuen Erkenntnisse liefern. Ein weiteres Experteninterview mit Hannu Penttilä, dem stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Vantaa, welcher bereits von 2008-2013 stellvertretender Bürgermeister der Stadt Helsinki war, führte zu einer Vielzahl an neuen Informationen und Erkenntnissen zum Verhältnis der Städte in der Region Helsinki untereinander, sowie der Umsetzung der GHV2050.

Abschließend fand ein Interview mit Frau Henriksson und Frau Karjalainen

aus dem Hauptamt statt. Diese befassen sich in erster Linie mit der Umsetzung von Projekten, welche von der Stadt Helsinki durchgeführt werden. Somit konnte vor allem die Rolle der Stadt Helsinki bei der Umsetzung des neuen Masterplans diskutiert werden aber auch auf die verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte der Gemeinden in der Metropolregion eingegangen werden.

Jedes Interview wurde individuell vorbereitet und mit einem Leitfragebogen geführt, welcher an das jeweilige Interview angepasst wurde (vgl. Anhang V.I). Durch diese Vorbereitung war eine gezielte Ausarbeitung bestimmter Aspekte während des Interviews möglich und auch die InterviewpartnerInnen hatten im Voraus einen Überblick (Meuser, Nagel 2002: 77). Der Großteil der Interviews konnte aufgezeichnet und transkribiert werden (s. Anhang), wodurch sie zitierfähig sind und von hohem Nutzen für die vorliegende Forschung. In zwei Fällen wurde die Tonaufnahme nicht erwünscht und dementsprechend eine Aufzeichnung per Hand vorgenommen. In diesem Fall ist die Verwendbarkeit eingeschränkt, kann aber inhaltlich eingebracht werden.

2.6

SWOT-Analyse

Das Wort SWOT ist ein Akronym und besteht aus Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken). Die „Stärken-Schwächen-Chancen-Risiko-Analyse“ hat das Ziel, alle vorhandenen Informationen in präzisen Stichpunkten zu ordnen und in eine der vier Kategorien einzuteilen (Schmidbauer o.J.: 1). Zur Übersicht wird diese Einteilung im sogenannten SWOT-Kreuz vorgenommen ((s. Abb. 5) ebd.). Mit diesem Instrument wird der Ist-Zustand dargestellt, auf dessen Basis gezielte Handlungsschritte entwickelt werden, um den analysierten Schwächen und Risiken entgegenwirken zu können (ebd.). Zur Überprüfung des Konzepts nach der Implementierung der Metropolregion, wurde sie abschließend, zur visuellen Darstellung der Ergebnisse, vorgenommen (vgl. Kap. 7).

Strengths	Weaknesses
Problemrelevante interne Faktoren, die sich auf den Untersuchungsgegenstand beziehen	
Opportunities	Threats
Problemrelevante externe Faktoren, die sich auf den Untersuchungsgegenstand beziehen	

Abb. 5: Schematisches SWOT-Kreuz

3 INTERKOMMUNALE UND REGIONALE KOOPERATIONEN

- 3.1 Zunehmende Komplexität planerischer Problemstellungen
- 3.2 Voraussetzungen, Prozess und Merkmale guter Kooperationen
- 3.3 Restriktionen und Herausforderungen bei Kooperationen



Das seit Jahren anhaltende Wachstum von Metropolregionen, führt zu einer stetigen Zunahme interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit in diesen Räumen (Ache 2011: 3; Grotheer 2011: 89). Jedoch sind Kooperationen nicht ohne Aufwand zu kreieren und bedürfen Bereitschaft und Vertrauen zwischen den AkteurInnen. Interkommunale und regionale Kooperationen sind von anderen Formen der Kooperationen zu unterscheiden, da sie in erster Linie durch die Zusammenarbeit von lokalen Gebietskörperschaften entstehen. Interkommunale Kooperationen verknüpfen räumlich gebundene AkteurInnen untereinander (z.B. zwischen Kommunen), während regionale Kooperationen räumlich und funktional gebundene AkteurInnen (z.B. Kommunen mit Unternehmen) miteinander verknüpfen (Fürst, Knieling 2005: 531). Im Folgenden werden die wichtigsten Aspekte dieser beiden Kooperationsformen analysiert und ihre Voraussetzungen und Herausforderungen aufgezeigt.

3.1

Zunehmende Komplexität planerischer Problemstellungen

Aufgrund der zunehmenden Komplexität planerischer Problemstellungen durch das anhaltende Wachstum, sowie die zunehmende internationale Bedeutung von Metropolen in Bereichen der Politik, Ökonomie, speziellen Dienstleistungen und Infrastrukturen (Ache 2011: 3), bedarf es einer verstärkten Zusammenarbeit in Metropolregionen. Insbesondere in polyzentrischen Kooperationsräumen, welche aus mindestens zwei Kernstädten innerhalb einer Metropolregion bestehen, können interkommunale oder regionale Kooperationen hilfreiche Instrumente darstellen (Knieling, Rahlf 2007: 32). Die verstärkt auftretenden Herausforderungen innerhalb von Metropolregionen führen zu einem erhöhten Bedarf an planerischer Zusammenarbeit zwischen den beteiligten AkteurInnen. Zunehmendes Konfliktpotenzial ist vor allem in Aspekten der Siedlungspolitik, der nachhaltigen Versorgung mit Energien und Infrastrukturen, sowie der ökonomischen Entwicklung in Metropolregionen im Allgemeinen und in polyzentrischen Metropolregionen im Besonderen zu beobachten. Für diese Themenfelder sind oftmals Lösungen für die gesamte Region notwendig (z.B. Ausbau von Bahntrassen). Eine eigenständige Reduktion auf die kommunale Ebene wirft Koordinationsprobleme auf, welche durch die große Anzahl von AkteurInnen in Metropolregionen, sowie deren unterschiedliche Sichtweisen und Priorisierung von Herausforderungen,

verursacht werden (Grotheer 2011: 95).

Vor allem in polyzentrischen Kooperationsräumen kann es zu weiteren Herausforderungen bei planerischen Problemstellungen kommen. So können einerseits die Unterschiede zwischen den AkteurInnen gravierend sein, da auch sub- und interurbane Räume zu einer polyzentrischen Metropolregion gehören. Andererseits können die Kernstädte sowohl quantitativ und funktional gleichwertig als auch unterschiedlich sein (z.B. Frankfurt a. M. Dominanz einer Kernstadt; Metropolregion Rhein-Neckar annähernd gleichwertig) (Knieling, Rahlf 2007: 32). Durch diese verschiedenen Möglichkeiten sind die Herausforderungen und Voraussetzungen für die Planung, je nach Situation der betreffenden Metropolregion, unterschiedlich. Daher ist eine wichtige Aufgabe der Planung in Metropolregionen die verschiedenen Schwerpunkte und Ziele der AkteurInnen richtig zu gewichten und abzuwägen. Hierbei ist interkommunale oder regionale Kooperation ein besonderes Instrument, welches bei erfolgreicher Verwendung zu einer Stärkung der Metropolregion führen kann und die Bedürfnisse der AkteurInnen in Einklang bringt.

Des Weiteren gibt es verschiedene Gründe für Kooperationen in Metropolregionen. So können Aufgaben der Infrastruktur zumeist auf regionaler Ebene besser gestaltet werden als auf kommunaler und Ressourcenengpässe erfordern geradezu eine verstärkte interkommunale Teilung der Arbeit (Fürst, Knieling 2005: 531). Hinzu kommt, dass sowohl Unternehmen der Wirtschaft, sowie auch private Haushalte mehr und mehr ihren Aktionsraum (Standort) regional und nicht mehr lokal aussuchen und somit der Standortwettbewerb zunehmend regional ausgetragen wird (vgl. Interview III, Penttilä 2016, Anhang S. 23). Zuletzt ist auch die stärker werdende europäische Regionalpolitik, welche auf Partnerschaften der regionalen AkteurInnen setzt, zu nennen (Fürst, Knieling 2005: 532). So sind beispielsweise die Regionalräte in Finnland für EU Programme und Fördermittel verantwortlich.

3.2

Voraussetzungen, Prozess und Merkmale guter Kooperationen

Um funktionierende Kooperationen in Metropolregionen zu ermöglichen, bedarf es einiger Voraussetzungen. Da interkommunale und regionale Kooperationen keinen Selbstzweck darstellen, ist es notwendig, dass die Ziele und Inhalte der Kooperationen im Voraus klar festgelegt werden (Hollbach-Grömmig 2012: 54). Des Weiteren erschweren hohe Transaktionskosten der Koope-

rationen die Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen. Daher sind attraktive, oftmals finanzielle Anreize notwendig, welche u.U. einen Effekt auslösen. Sie können aber auch als drohende Problematik gewertet werden, wobei dann ein problembezogenes Vorgehen naheliegt (Fürst, Knieling 2005: 532). Der Auslöser dazu kann ein Missstand oder ein Vorteil sein, welcher mit der Zusammenarbeit verbunden ist und daher einen klaren Grund für die Kooperation liefert. Des Weiteren sollten im Vorgang die Kooperationsinteressen der AkteurInnen, ihre konkreten Erwartungen, sowie die kalkulierbar gesetzten Rahmenbedingungen zu Beginn des Prozesses klar sein, um Probleme im weiteren Verlauf zu minimieren (Hollbach-Grömig 2012: 54). Dementsprechend ist auch die Freiwilligkeit der Kooperation (Ausstieg jederzeit möglich) (Fürst, Knieling 2005: 532), sowie der Aufbau von Vertrauen zwischen den KooperationspartnerInnen ein wichtiger Aspekt, der zum Erfolg oder zum Scheitern des Kooperationsprozesses führen kann.

Nach Hollbach-Grömig sollten in der Startphase des Prozesses der Kooperation kontroverse Themen vermieden werden, um das Verhältnis nicht bereits zu Beginn zu belasten. Wichtiger ist es am Anfang der Zusammenarbeit „win-win“ Situationen zu bilden und so diese zu stärken. Leuchtturmprojekte können einerseits als Initiatoren von Kooperationen ausgemacht werden, andererseits besteht die Gefahr, dass die Zusammenarbeit auf dieses eine Leuchtturmprojekt begrenzt bleibt. Daher ist die Initiierung kleinerer Projekte, welche auch mit weniger Erfolgsdruck versehen sind, als bessere Alternative anzusehen. Im Fortgang sind die Kooperationen flexibel zu gestalten, um den Einstieg weiterer PartnerInnen zu ermöglichen und so die Kooperation zu erweitern. Ebenfalls als wünschenswert wird die Verbindlichkeit von Vereinbarungen eingestuft, welche jedoch oftmals ohne Sanktionen und auf der Basis von Vertrauen beruhen. Die Entwicklung und der Ausbau von persönlichen Beziehungen und Netzwerken ist fester Bestandteil, da sich so weitere Potenziale ergeben und Vorteile aus bereits bestehenden Kontakten entwickeln. (Hollbach-Grömig 2012: 54-55)

Somit gilt es bei Kooperationen einen möglichst hohen Grad an Flexibilität und Freiwilligkeit zu erlangen, der mit dem gegenseitigen Vertrauen der vorhandenen AkteurInnen einhergeht. Hierbei können gemeinsame Leitbilder eine wichtige Funktion übernehmen, um einen Orientierungspunkt für die AkteurInnen zu bilden (Hollbach-Grömig 2012: 52). Diese können außerdem koordinierend wirken, indem Diskussions- und Entscheidungsprozesse der

Beteiligten angeregt, gesteuert und gelenkt werden (ebd.). Hinzu kommt der Aspekt, dass eine Gleichberechtigung der PartnerInnen notwendig ist und alle gleichwertig in den Prozess integriert werden (Knieling, Rahlf 2007: 35). Folgende Merkmale charakterisieren gute Kooperationen:

- Min. 2 AkteurInnen
- PartnerInnen bleiben wirtschaftlich und rechtlich selbstständig
- Klare Entscheidungsregeln
- Gemeinsame Zielsetzung
- Gegenseitiger Nutzen entsteht durch Austausch von Leistungsreserven
- Zeitliche Definition der Zusammenarbeit
- Außerhalb der Kooperationsbereichs haben die PartnerInnen marktwirtschaftlich eigenständige Verhältnisse - Wettbewerb ist weiterhin möglich
- Flexibilität und Freiwilligkeit der Kooperation

3.3

Restriktionen und Herausforderungen bei Kooperationen

Kooperationen sind abhängig davon, dass der Kooperationsprozess für alle beteiligten AkteurInnen einen Vorteil bringt (Knieling, Rahlf 2007: 36). Ist dies nicht der Fall, bleiben individuelle Positionen bestehen und der Kooperationsprozess kommt zum Stillstand. Des Weiteren führt der Prozess zu erhöhten Transaktionskosten, welche, insbesondere in polyzentrischen Metropolregionen mit vielen AkteurInnen, bei der Kreierung von „win-win“ Situationen, zu Schwierigkeiten führen können. Aus diesem Grund haben polyzentrische Metropolregionen einen Nachteil für einen metropolregionalen Zusammenschluss oder eine Zusammenarbeit. Die Ursache dafür liegt u.a. in der Schwierigkeit der Bestimmung eines Hauptakteurs (ebd.). Hinzu kommen politisch-administrative Rahmenbedingungen, welche den Kooperationsprozess erschweren oder verhindern, sowie Ressourcenengpässe (Finanzen, Personal, Zeit) (Hollbach-Grömig 2012: 53).

Des Weiteren führt die zumeist hohe Anzahl von Beteiligten in Metropolregionen zu Konflikten, ausgelöst durch die Leistungs-Ungleichheit der PartnerInnen, der Kostenverteilung, durch Engagement Unterschiede, Führungsfragen oder durch das Ausmaß der Selbstverpflichtung (Fürst, Knieling 2005: 532). Das Spannungsverhältnis zwischen der gemeinsamen Problembearbeitung und den Verteilungskonflikten kann daher ebenfalls zu erheblichen Schwierigkeiten im Kooperationsprozess führen. Erschwerend kommt hinzu, dass zwischen akteursbedingten Restriktionen und systembedingten Restriktionen unterschieden werden kann. Als akteursbedingte Restriktionen sind beispielsweise die Abwehr von Autonomieverlusten einzelner Kommunen zu nennen, die bereits erwähnten Schwierigkeiten der Willensbildung bei einer großen Anzahl von Beteiligten, sowie die daraus resultierenden unterschiedlichen Interessenlagen. Bei den systembedingten Restriktionen handelt es sich um den vielfach unterschätzten Kooperationswert, da das Verhältnis Aufwand zu Nutzen zeitlich weit auseinander liegen kann, sowie die auftretende Präferenzverzerrung durch mehrstufige Abstimmungsverfahren. Außerdem können organisatorische Grenzen Kooperationen bei gebietsgebundenen Akteuren behindern (Politik und Verwaltung). Bei funktional-gebundenen Akteuren (Unternehmen) sind diese Schwierigkeiten weniger vorhanden, da es zu einer eher sachbezogenen Problembearbeitung kommen kann und innenpolitische Aufgaben nicht im Weg stehen. (Fürst, Knieling 2005: 532)

Abschließend kann festgehalten werden, dass Kooperationen in Metropolregionen einen wichtigen Beitrag zur effektiveren Gestaltung vieler Bereiche leisten können (z.B. Infrastruktur, Energie, Stadtentwicklung). Jedoch sind interkommunale und regionale Kooperationen kein Selbstzweck und müssen an Anreize gekoppelt werden, um ein Mitwirken aller AkteurInnen zu ermöglichen. Die Setzung von gemeinsamen Zielen und Schwerpunkten bilden hierbei einen wichtigen Bestandteil und trägt zu einer verbesserten Zusammenarbeit bei. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass vor allem räumlich gebundene Akteure (Kommunen) in polyzentrischen Metropolregionen Schwierigkeiten haben, sich von eigenen Positionen, zugunsten einer interkommunalen oder regionalen Zusammenarbeit, zu entfernen. Daher ist insbesondere hier ein Anreiz bzw. das Aufzeigen des Nutzens notwendig, um effektive Kooperationen zu gestalten.

4 PLANUNGSSYSTEM FINNLAND

- 4.1 Staatliche Ebene
- 4.2 Regionale Ebene
- 4.3 Lokale Ebene
- 4.4 Polyzentralität und Kooperationen in der Region
Helsinki



Abb. 7: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Das finnische Planungssystem ist grundsätzlich im „Landnutzungs- und Baugesetz“ (2000) verankert. Dieses Gesetz definiert die generellen Ziele (z.B. Lebensbedingungen etc.), hat aber keinen direkten Einfluss auf das Handeln der Regionen oder der Gemeinden, da es trotz zielorientierter Form so gut wie keine rechtlichen Bindungen entfaltet (COMMIN 2007: 3). Insgesamt lassen sich drei verschiedene Planungsebenen in Finnland unterscheiden: Die staatliche Ebene, auf der das Umweltministerium die Kompetenzen besitzt, die regionale Ebene, auf der die 18 Regionalräte zuständig sind, sowie die lokale Ebene, auf der die Städte und Kommunen verantwortlich sind (s. Abb. 8). Im Folgenden werden die verschiedenen Ebenen näher beleuchtet und ihre Rolle in Bezug auf interkommunale und regionale Kooperationen erläutert.

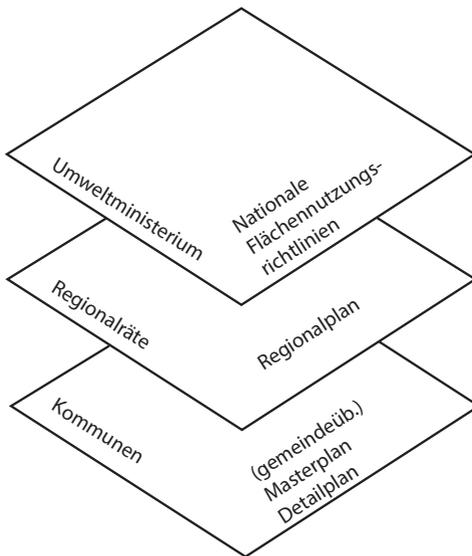


Abb. 8: Planungsebenen in Finnland

4.1

Staatliche Ebene

Auf der staatlichen Ebene ist das Umweltministerium zuständig. Deren Aufgabe ist es, die generelle Entwicklung vorzugeben, sowie die Flächennutzung und Bauaktivitäten zu steuern und durch das Raumordnungsrecht Einfluss zu nehmen (COMMIN 2007: 7). Des Weiteren gibt das Ministerium allgemeine Ziele vor, überprüft diese und informiert gegebenenfalls über den Verlauf von Projekten. Es werden keine Raumordnungspläne o.ä. für das finnische Territo-

rium aufgestellt. Die Rolle der staatlichen Ebene beschränkt sich auf die zuvor genannten Aufgaben ohne rechtliche Bindungen aber mit Betonung der genannten zielorientierten Form (ebd.: 3). Diese allgemeinen zukünftigen Ziele, welche in die regionalen und lokalen Pläne der Regionalräte und Kommunen einfließen müssen, werden in den „nationalen Flächennutzungsrichtlinien“ festgehalten, einem wichtigen Instrument der finnischen Raumplanung in Bezug auf die Steuerung zukünftiger Entwicklungen (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 25). Dementsprechend ist die Rolle des Staates in Bezug auf die Bildung von interkommunalen und regionalen Kooperationen gering. Einzig finanzielle Anreize und das Setzen allgemeiner Ziele ermöglichen einen gewissen Spielraum für eine Einflussnahme.

4.2

Regionale Ebene

Die regionale Ebene unterliegt der Zuständigkeit der 18 Regionalräte (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 28). Diese repräsentieren die kommunale Selbstverwaltung auf regionaler Ebene, da sie aus lokalen PolitikerInnen bestehen, welche durch die Gemeinderäte innerhalb der jeweiligen Region bestimmt werden. Die Hauptaufgaben der Regionalräte bestehen in der Ausarbeitung und Steuerung von regionsbasierten Kooperationen und Organisationen zwischen den Kommunen. Sie sind zuständig für die gesamten Planungen und Entwicklungen der Region (COMMIN 2007: 8, 9), weshalb sie als die entscheidenden Träger für Kooperationen in der Region und gleichzeitig als Sprachrohr der Region nach außen fungieren.

Für die Aufgaben der Planung stehen den Regionalräten mit der Aufstellung des „Regionalplans“, der „regionalen Entwicklungsstrategie“ und des „regionalen Entwicklungsprogramms“ wichtige Instrumente zur Verfügung.

Der Regionalplan ist der oberste Plan in Finnland und soll die Grundsätze der Flächennutzung und der urbanen Strukturen darstellen, sowie Areale für weitere Entwicklungen ausweisen (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 29). Somit gestaltet er einen Rahmen für die lokalen Pläne („Masterplan“ und „Detailplan“), die sich an die gesetzlich bindenden Vorgaben des Regionalplans zu halten haben. Jedoch sind die Vorgaben zumeist nicht besonders definiert und eingegrenzt und die Gemeinden haben einen großen Spielraum für die präzise Ausgestaltung der Vorgaben und Ziele (vgl. Interview I, Manninen 2016, Anhang S. 5). Die Aufgabe der Regionalpläne besteht darin sicher-

zustellen, dass die übergeordneten Interessen in Betracht gezogen werden und auch auf der „unteren“ Ebene einfließen. Die regionale Entwicklungsstrategie und das regionale Entwicklungsprogramm sind hierbei insbesondere für die Umsetzung von bestimmten Projekten, sowie der langfristigen Orientierung durch Zielsetzungen ausschlaggebend. (COMMIN 2007: 10)

Auf der regionalen Ebene sind somit durchaus Instrumente vorhanden, welche die Förderung von Kooperationen ermöglichen. Diese sind für diese Aufgabe auch vorgesehen, da die Regionalräte ausdrücklich die Entwicklung und Betreuung von interkommunalen und regionalen Kooperationen steuern sollen. Jedoch ist diese Aufgabe bei der aktuellen rechtlichen Situation schwer durchzuführen, da die Regionalräte nicht über ausreichend bindende Instrumente verfügen, um sie direkt durchzuführen. Die Rolle des Mediators bei Kooperationsprozessen käme den Regionalräten wohl am ehesten zu.

4.3

Lokale Ebene

Auf der lokalen Ebene sind die Gemeinden bzw. die Gemeinderäte die Verantwortlichen für die Planung und Entwicklung (vgl. Interview I, Manninen 2016, Anhang S. 5). Sie besitzen das kommunale Selbstverwaltungsrecht und üben großen Einfluss auf jegliche Entwicklung in ihrem Territorium aus (COMMIN 2007: 13). Sie sind beauftragt, die Ziele, welche von der staatlichen und der regionalen Ebene vorgegeben werden, umzusetzen und sie an die Gegebenheiten anzupassen. Außerdem sind sie für sämtliche Leistungen zuständig, können eigene Steuern erheben und besitzen somit eine sehr starke Grundlage für eigene Planungen (Ache 2011: 13). Diese starke Stellung der Kommunen lässt sich dadurch erklären, dass abgesehen von den größeren Stadtregionen, ein Großteil Finnlands nur dünn besiedelt ist und daher Kooperationen zwischen angrenzenden Kommunen kaum möglich sind. Vielmehr sind vor allem im Norden und Osten des Landes die Kommunen auf auf einen hohen Grad an Selbstständigkeit angewiesen.

Die Kommunen müssen einen „Masterplan“ und einen „Detailplan“ aufstellen. Ersterer beinhaltet die genaue Flächennutzung des gesamten Kommunalgebiets, sowie die urbanen Strukturen (ebd.). Er schafft einen Rahmen für den Detailplan und bildet somit das strategische Instrument, um die städtebaulichen Entwicklungen der Kommune zu steuern (vgl. Interview III, Penttilä 2016, Anhang S. 22).

Der Detailplan stellt den zweiten Teil dieses zweistufigen Planungsverfahrens auf der lokalen Ebene dar. Wie sein Name schon sagt, stellt er in einem hohen Detaillierungsgrad die Entwicklungen einzelner Flächen dar und macht genaue Angaben über Art und Maß der Bebauung. Neben diesen beiden offiziellen Plänen gibt es eine weitere Möglichkeit der Einflussnahme für die Kommunen: Benachbarte Kommunen können entscheiden, einen gemeinsamen „gemeindeübergreifenden Masterplan“ aufzustellen und somit eine gemeinsame städtebauliche Entwicklung zu verfolgen bzw. diese aufeinander abzustimmen. Hierdurch kann in einem hohen Maße Einfluss auf die Planungen der benachbarten Kommune genommen werden und eine bessere Abstimmung erreicht werden. Die Aufstellung eines solchen Plans ist freiwillig und muss nicht für die gesamten Gemeindegebiete erfolgen, sondern kann auch nur für Teilräume geschehen. Insgesamt wird dieses Instrument wenig genutzt in Finnland, da viele Kommunen auf ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht bestehen und einer gemeinsamen Entwicklung kritisch gegenüber stehen (vgl. Interview III, Penttilä 2016, Anhang S. 22). (COMMIN 2007: 13-17)

Festzuhalten bleibt, dass auf der lokalen Ebene für interkommunale und regionale Kooperationen die größten Möglichkeiten in der jetzigen Organisationsstruktur bestehen, da die Kommunen für ihre jeweiligen Hoheitsgebiete selbstständig Planungen und Entwicklungen vollziehen und sich nur an grobe Richtlinien durch den Regionalplan und die nationalen Landnutzungsrichtlinien zu halten haben (s. Abb. 9). Des Weiteren bietet insbesondere das Instrument des gemeindeübergreifenden Flächennutzungsplans das Potenzial, auf einer freiwilligen Basis eine Zusammenarbeit bereits bei der Bauleitplanung zu ermöglichen. Dies kann insbesondere für die räumlich gebundenen Akteure die Möglichkeit bieten, sich in einer frühen Planungsphase aufeinander abzustimmen und somit spätere Zusammenarbeit und Kooperationen zu anderen Themen (Infrastruktur, Energie etc) zu erleichtern.

Eine weitere Möglichkeit bietet der Regionalrat, welcher als Stellvertreter der gesamten Uusimaa Region als Mediator in Betracht gezogen werden könnte. Dieser muss jedoch mit den benötigten Instrumenten ausgestattet werden und eine stärkere Unterstützung durch die Kommunen erhalten.

	Planungsträger	Planungsinstrument	Rechtliche Bindung
Nationale Ebene	Umweltministerium	Nationale Flächennutzungsrichtlinien	Beratend
Regionale Ebene	Regionalräte	Regionalplan	Verbindlich
Lokale Ebene	Kommunen	Gemeindeübergreifender Masterplan	Optional
		Masterplan	Optional
		Detailplan	Verbindlich

Abb. 9 Planung in Finnland

4.4

Polyzentralität und Kooperationen in der Region Helsinki

Im Folgenden werden die aktuellen Kooperationen in der polyzentralen Metropolregion Helsinki betrachtet, sowie die Rolle des Regionalrats der Uusimaa Region in diesen Prozessen. Hierbei wird zuerst die Begrifflichkeit der Polyzentralität erläutert und mit der Region Helsinki in Verbindung gebracht.

Polyzentralität der Region Helsinki

Der Begriff der Polyzentralität in Metropolregionen lässt sich auf verschiedene Arten definieren. Zumeist beziehen sich AutorInnen bei der Anwendung des Begriffs auf morphologische Aspekte aber auch funktionale oder historisch-administrative sind möglich (Danielzyk et al 2016: 29). Insbesondere die morphologische und funktionale Perspektive wird hierbei als wesentlich betrachtet (Lambregts 2009: 11) (s. Abb. 10 S. 26). Die morphologische Perspektive zielt in erster Linie auf das Vorhandensein mehrerer Zentren in einer Region ab (Danielzyk et al 2016: 30). In dieser Region bestehen verschiedene Zentren mit ähnlicher Dimension bzw. Bedeutung. Die häufigste Methode der Messung ist nach Danielzyk die „ranked-size-distribution“, welche eine Übersicht anhand der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen vornimmt (ebd.). Die funktionale Perspektive betrachtet die Interaktion der Zentren untereinander. Dies stellt eine Erweiterung der morphologischen Perspektive dar und rückt den Austausch zwischen den Zentren in den Mittelpunkt (ebd.: 31). Häufig werden diese Messungen durch PendlerInnenströme oder Einkaufswege, sowie Kommunikations- und Interaktionsströme innerhalb von Unternehmen getätigt (ebd.).

Werden die Begriffe der morphologischen und funktionalen Perspektive auf die Region Helsinki angewendet, so kann es als erwiesen angesehen werden,

dass es sich nach diesen Definitionen um eine polyzentrale Metropolregion handelt. Es besteht hinsichtlich der Bevölkerungszahl zwar ein leichtes Übergewicht Helsinkis, jedoch sind gerade Espoo und Vantaa in Bezug auf die funktionale Perspektive als klare Zentren zu definieren. Dies hat bei Espoo mit der Vielzahl an Unternehmen zu tun, die insbesondere PendlerInnenströme aus dem Umland anziehen und in Vantaa vor allem mit dem internationalen Flughafen (ca. 16 Millionen Passagiere pro Jahr) (Tripolarität der Region).

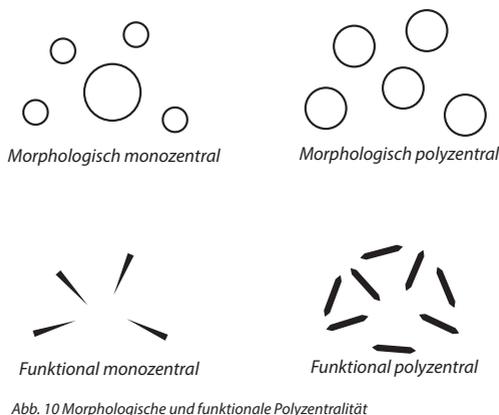


Abb. 10 Morphologische und funktionale Polyzentralität

Kooperationen in der polyzentralen Metropolregion Helsinki

In der polyzentralen Metropolregion Helsinki bestehen Kooperationen zwischen unterschiedlichen AkteurInnen. Innerhalb der Region besteht zwischen den 14 Kommunen eine vertraglich geregelte Kooperation im Bereich des ÖPNV in Form des HSL, sowie eine im Bereich der Müllentsorgung (HSY) (vgl. Interview I, Manninen 2016, Anhang S. 5). Des Weiteren besteht eine freiwillige Kooperation in den Bereichen der Landnutzung, des Wohnens und des Transports (MAL) (ebd.). Die Ziele dieser freiwilligen Kooperation zielen unter anderem auf eine gemeinsame Vermarktung der Region ab, um neue InvestorInnen zu gewinnen. Hinzu kommt der Ausbau eines nachhaltigen schienengestützten ÖPNV, sowie der Ausbau von nachhaltigen Wohngebieten und eines weitreichenden Schutzes von Grünflächen (Helsingin Seudun 2016: 5). Diese drei Kooperationen stellen die einzigen Bereiche dar, in denen die AkteurInnen innerhalb der Region zusammenarbeiten, da insgesamt ein eher konkurrierendes Verhalten zwischen den Kommunen (insbesondere in öko-

nomischen Bereichen, wie z.B. des Standortwettbewerbs) festgestellt werden kann (vgl. Interview V, Henriksson, Karjalainen 2016, Anhang S. 36). Wie in Kapitel 5.1 näher betrachtet wird, hat dieser Mangel an interkommunalen und regionalen Kooperationen eine Vorgeschichte, welche jedoch hier nicht weiter erläutert werden soll.

Neben diesen gemeinsamen Kooperationen innerhalb der Region besteht eine weitere feste Zusammenarbeit. Diese KUMA genannte Region besteht aus den zehn Kommunen, welche innerhalb der Region Helsinki liegen, aber nicht zum Kern der vier Kommunen (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) gehören. Die KUMA Region ist als Gegengewicht zum starken Kern der Region von den zehn Kommunen gegründet worden und behandelt insbesondere Themen der gemeinsamen Stadtentwicklung (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 26). Anhand dieser Kooperation zwischen den zehn am Kern liegenden Kommunen wird deutlich, dass Kooperationen, wie in Kapitel 3.2 beschrieben, einen Anreiz benötigen. In diesem Fall besteht er darin, dass eine gemeinsame Bearbeitung städtebaulicher Entwicklung zu einer stärkeren Position gegenüber dem Kern der Metropolregion führt. Diese Zusammenarbeit der KUMA Region besteht schon deutlich länger als die erst in den letzten Jahren entstanden Projekte der Kernregion (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 26).

Werden Kooperationen innerhalb der Metropolregion betrachtet, so sollte auch die Rolle des Regionalrats erneut beleuchtet werden, da dieser als übergeordnete Instanz für die gesamte Uusimaa Region zuständig ist. Der Regionalrat der Uusimaa Region hat mit den Kooperationen innerhalb der Region Helsinki keine Verknüpfung. Vielmehr repräsentiert der Regionalrat die Kommunen, welche außerhalb der 14 Kommunen der Metropolregion liegen (vgl. Interview II, Keinänen 2016, Anhang S. 11, 12). Hierbei ist keine rechtliche Regelung vorhanden, welche diesen Aufgabenbereich des Regionalrats festlegt. Er besitzt kaum einflussnehmende Instrumente wie z.B. die Rolle des Mediators. Die Kommunen der Region Helsinki bestehen auf ihrem Selbstverwaltungsrecht und eine „Einmischung“ von außen wird nicht toleriert (ebd.). Dabei findet in den anliegenden Kommunen bereits ein Umdenken zugunsten der Mediatoraufgabe statt, was für die Region Helsinki als Vorbild fungieren könnte, vorausgesetzt alle betroffenen Kommunen wären damit einverstanden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass innerhalb der polyzentralen Region Helsinki, vertraglich festgelegte Kooperationen nur in infrastrukturellen Bereichen vorhanden sind. Des Weiteren bestehen freiwillige Kooperationen in einigen städtebaulichen Bereichen, welche jedoch bisher kaum Einfluss auf aktuelle Projekte genommen haben (vgl. Interview V, Henriksson, Karjalainen 2016, Anhang S. 35-37), sowie im Bildungsbereich, insbesondere zwischen der Universität Helsinki und der Aalto Universität in Espoo. Dementsprechend kann zu diesem Zeitpunkt nicht von einer besonders ausgeprägten Zusammenarbeit innerhalb der Region gesprochen werden, da insbesondere die wirtschaftliche Konkurrenz der Kommunen untereinander diese bisher verhindert hat (Hirvonen-Kantola, Mäntysalo 2014: 50). Auch eine unabhängige Instanz, welche sich um die Erstellung und Verwaltung von Kooperationen kümmert ist nicht vorhanden. Diese muss jedoch mit den benötigten Instrumenten ausgestattet werden und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion muss zunehmen.

5 GREATER HELSINKI VISION 2050

- 5.1 Weg zur Vision
- 5.2 Inhalte
- 5.3 „Helsinki City Plan - Vision 2050“ als Instrument großmaßstäblicher Planung
- 5.4 Implementierung durch den Masterplan Helsinki
- 5.5 Aktuelle Entwicklungen und Ausblick in der Region Helsinki



Abb. 11: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Die GHV2050 ist in erster Linie aufgrund der Herausforderungen in Bereichen des Klimawandels und der zunehmend alternden Bevölkerung entstanden und im Weiteren durch verschiedene Aspekte, wie der Mobilität, Versorgung der Bevölkerung mit staatlichen Dienstleistungen, stark ansteigenden Energiepreise, sowie die sich verändernde Struktur von Haushalten in der Region ergänzt worden. Durch die dichten Zusammenhänge der 14 Kommunen in der Region (PendlerInnen, Naherholung etc.), hatten sich diese gemeinsam für eine Lösung zukünftiger Herausforderungen stark gemacht, wodurch es zum Start des internationalen Ideenwettbewerbs Greater Helsinki Vision 2050 im Jahr 2007 kam. Veranstalter waren die erwähnten 14 Kommunen in enger Zusammenarbeit mit dem Umweltministerium und dem finnischen Architektenverband (Finnish Association of Architects). (Helsingin Seutu 2050 o. J.: 1)

Die Aufgabe der GHV2050 war bzw. ist es die zukünftigen Jahrzehnte der Metropolregion Helsinki zu gestalten. In Bezug auf die Globalisierung soll eine stärkere internationale Vermarktung der Region Helsinki im Fokus stehen, welche mit einer konzentrierten und dichten urbanen Struktur attraktive Lebensräume kreiert, wodurch verstärkt qualifizierte Arbeitskräfte nach Finnland gezogen werden (Korpinen 2007: 6). Insbesondere die neuen Technologien (IT und Nanotechnologien) bedürfen einer großen Anzahl hochgebildeter Fachkräfte (ebd.). Zusätzlich soll die anhaltende Suburbanisierung in einen Urbanisierungsprozess umgewandelt werden. Der Grund dafür liegt in der Annahme, dass in den nächsten 50 Jahren ca. 70 Millionen m² neue Wohnflächen entstehen müssen, um den anhaltenden Bevölkerungsdruck auf die Metropolregion aufzufangen (ebd.). Außerdem entstehen Herausforderungen durch die alternde Bevölkerung und die dadurch vermehrt auftretenden Einpersonenhaushalte. Dementsprechend bedarf es einer Überarbeitung des Gesundheits- und des Sozialhilfesystems, welches auf die kommenden Herausforderungen angepasst werden kann (ebd.).

Weitere Herausforderungen ergeben sich aus den aktuellen Standorten von Arbeitsplätzen und Clustern innerhalb der Region Helsinki. Dies ist vor allem auf das Ungleichgewicht der östlichen (sozial und wirtschaftlich benachteiligten) und westlichen Bereiche (Wachstumsregionen) Helsinkis, sowie auf die massiven Unterschiede zwischen dem Kern Helsinkis und den peripheren Randlagen der Region zurückzuführen (ebd.). Daraus resultiert eine der Hauptaufgaben, die darin besteht, für diese Unterschiede eine Lösung bzw. einen Ausgleich zu finden, sowie in der gesamten Region Wachstum

zu ermöglichen.

Im Vordergrund stehen vor allem langfristige Ziele, welche durch die Zusammenarbeit in der Region Helsinki erreicht werden sollen und so eine international wettbewerbsfähige Region ermöglichen. Im Folgenden wird der Prozess der GHV2050 erläutert, indem Vorläufer und Intentionen, Inhalte und Kernthemen, sowie Planungsansätze und erste Umsetzungen durch den neuen Masterplan 2016 zu diesem Projekt betrachtet werden.

5.1

Weg zur Vision

Die Entscheidung für die Durchführung eines Ideenwettbewerbs als GHV 2050 hatte einige Projekte und Programme als Vorläufer, welche ab dem Ende der 1990er Jahren in der Region verwirklicht wurden. Die Region Helsinki ist die wichtigste Region Finnlands beruhend auf ihrer ökonomischen und politischen Bedeutung, sowie ihres Bevölkerungsreichtums (Giersig 2008: 157). Die zunehmende Bedeutung von Metropolen für Politik, Ökonomie, speziellen Dienstleistungen und Infrastrukturen im Allgemeinen, führte zu einer verstärkten Auseinandersetzung bezüglich der Bildung einer Metropolregion in der Region Helsinki. Der Weg dahin ist nach Peter Ache noch weit, wird aber durch den Prozess der GHV2050 angestrebt (Ache 2011: 3).

Die isolierte Lage Finnlands im Nordosten Europas (s. Abb. 12) hat bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dazu geführt, dass sich mit dem Bereich der Informations- und Telekommunikationstechnik ein Schwerpunkt in dieser wirtschaftlichen Entwicklung gebildet hat (Ache 2011: 5). Dieser funktioniert weitgehend unabhängig von logistischen Routen und ist daher für die periphere Lage geeignet. Die Region Helsinki bildet das politische, ökonomische und kulturelle Zentrum Finnlands. Mit 1 Million EinwohnerInnen lebt 1/5 der finnischen Bevölkerung im Kern der Region (Helsinki 600.000, Espoo 235.000, Vantaa 190.000), 1/4 der arbeitenden Bevölkerung des Landes und die Region ist für 1/3 des BIP Finnlands verantwortlich (Giersig 2008: 158). Entsprechend groß ist die Bedeutung der Region für Gesamt-Finnland. In der Vergangenheit mahnte der finnische Staat daher des Öfteren zu einer stärkeren Zusammenarbeit innerhalb der Region und insbesondere Helsinki, Espoo und Vantaa an (ebd.: 175).

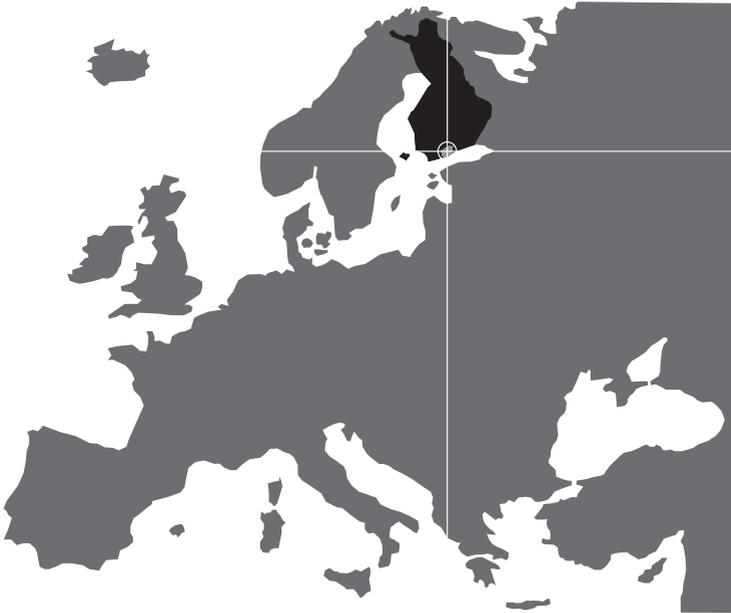


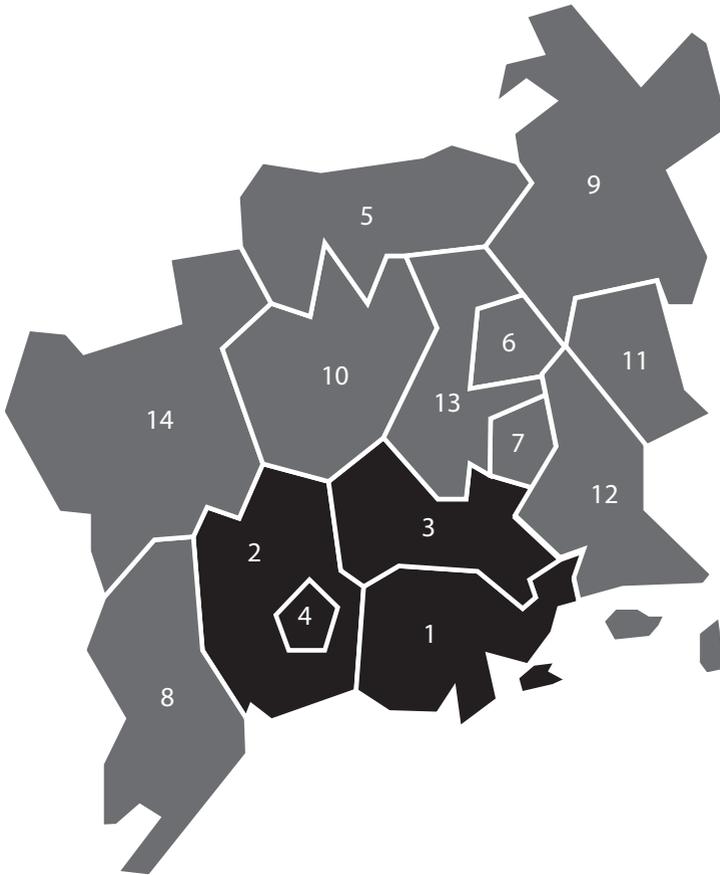
Abb. 12: Finnland in Europa

Dieser Schwerpunkt, sowie die Förderung dieses Standorts ist in anderen Regionen des Landes oftmals kritisiert worden, da diese eine Stärkung der Hauptstadtregion als eine Schwächung ihrer eigenen Stellung wahrnehmen (ebd.). Gesetze, die eine interkommunale Zusammenarbeit fördern sollten, wurden zumeist von der konservativen Partei Keskusta verhindert. Keskusta besitzt insbesondere in ländlichen Regionen einen starken Rückhalt (ebd.). Nicht nur die schwache Verhandlungsposition des Staates aufgrund der weitreichenden Kompetenzen der Kommunen (vgl. Kap. 4.1 und 4.3), auch die daraus resultierende starke Konkurrenz zwischen diesen (z.B. durch lokale Steuern), behindert die Entwicklung von interkommunalen und regionalen Kooperationen (Giersig 2008: 175, Ache 2011: 13).

Zwei Programmansätze um 2000, die die ersten Schritte in Richtung einer Kooperationen einschlugen, waren das „Centre of Expertise“ Programm und der „Helsinki Club.“ Das „Centre of Expertise“ Programm hatte das Ziel lokale und regionale Stärken zu fördern und Kooperationen zu entwickeln. Insgesamt sollte es zu einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen staatlichen und nicht-staatlichen AkteurInnen beitragen (ebd.: 176). Die Umsetzung erfolgte

durch die Firma „Culminatum“ in Helsinki, welche für die Konzeptentwicklung und das Monitoring von Projekten zuständig war (ebd.). Der „Helsinki Club“ (Helsinki Klubi) sollte auf dem Level der vier Kerngemeinden (Helsinki, Espoo, Vantaa und Kauniainen) einen „think-tank“ der vier BürgermeisterInnen bilden. In diesem Fall wurden die internationale Wettbewerbsfähigkeit, das ökonomische Wachstum, sowie die Förderung von Innovationen in den Vordergrund gestellt (ebd.: 177, 178). Die Rolle der BürgermeisterInnen von Helsinki wurde enorm gestärkt, da diese(r) als VertreterIn der größten Stadt nach Giersig die Rolle einer „spider in the web“ zu kam (Giersig 2008: 178). Diese beiden Ansätze führten zu einer ersten Annäherung der Kommunen in der Region, allein es fehlten die ausreichenden Befugnisse und neutralen VertreterInnen, die zu einer nachhaltigen Entwicklung von Kooperationen hätten beitragen können.

Das „Urban Program“ aus dem Jahr 2002 folgte den Ideen des „Helsinki Club“ und setzte die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den BürgermeisterInnen der vier Kerngemeinden fort (Giersig 2008: 202). Die Laufzeit dieses Vorhabens war bis 2004 begrenzt und entwickelte in diesem sehr kurzen Zeitraum eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Kerngemeinden, sowie die Einigung auf eine gemeinsame Repräsentation in der Öffentlichkeit (ebd.). Nach 2004 folgte eine Phase regierungsbasierter Initiativen, welche jedoch wenig neue Ansätze liefern konnten, da die Kerngemeinden nicht bereit waren, Kompetenzen abzugeben oder finanzielle Mittel bereitzustellen (ebd.: 203). Des Weiteren wurde die Einführung eines erneuten Kooperationskomitees der BürgermeisterInnen auf Initiative der Regierung, welche eine stärkere Zusammenarbeit in den Bereichen der Politik, des Wohnens, der Landnutzung und des Verkehrs wünschte, von Helsinki, Espoo und Vantaa abgelehnt (Ache 2011: 9). In Folge von Protesten und Forderungen der „Culminatum Ltd.“, von Universitäten, sowie Handels- und Wirtschaftseinrichtungen wurden zwischen 2004 und 2007 das „Advisory Committee for the Helsinki Metropolitan Area“ (auf ministerialer Ebene), das „Helsinki Metropolitan Area Advisory Board“ (auf kommunaler Ebene) und die „Helsinki Region Cooperation Assembly“ (regionales Level) bestehend aus Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Vihti, Sipoo, Hyvinkää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Järvenpää, Mäntsälä, Pornainen (14 Kommunen) gegründet (s. Abb. 13) (ebd.: 11). Letzteres ist einer der Hauptträger für die Ausschreibung des Ideenwettbewerbs GHV2050 gewesen. Durch die Entstehung dieser erstmaligen festen



1. Helsinki 2. Espoo 3. Vantaa 4. Kauniainen
 5. Hyvinkää 6. Järvenpää 7. Kerava 8. Kirkkonummi 9. Mäntsälä
 10. Nurmijärvi 11. Pornainen 12. Sipoo 13. Tuusula 14. Vihti

Abb. 13: Region Helsinki

Form der Zusammenarbeit wurde der Grundstein für die GHV2050 gelegt.

Die konkrete Idee der GHV2050 stammt aus dem Jahre 2006. Insgesamt wurden 109 nationale und internationale Beiträge eingereicht und neun GewinnerInnen gekürt. Den ersten Preis erhielt das Projekt „Emerald“, welches vielseitige Aspekte wie z.B. Bauprojekte, Infrastrukturelle Planungen und Grünflächenentwicklung berücksichtigte (Ache 2011: 17, 18). Als besonders wichtig bei sämtlichen Beiträgen der GewinnerInnen wurde das Zusammenspiel von Klimawandel, demographischem Wandel, Gesundheits- und

Umweltaspekte, Diversifizierung und Individualisierung von Lebensstilen, Arbeitnehmerstrukturen und Verkehrsplanung erachtet. Ebenso die Korridorentwicklungen durch Transportverbindungen mit anderen wichtigen Zentren wie Tallinn, Turku, Stockholm und Sankt Petersburg (ebd.: 19). Jedoch ist die innerfinnische Verknüpfung nach Peter Ache mangelhaft ausgearbeitet worden (ebd.: 20). Der gesamtheitliche Fokus der GHV2050 steht auf der Organisation von Raum, sowohl aus gesellschaftlicher als auch aus ökonomischer Perspektive und wurde in dem Grundsatz Helsinkis „small is beautiful“ (hohe Lebensqualität im Wettbewerb gegenüber größeren Regionen) zusammengefasst.

Im Folgenden werden die wichtigsten Inhalte der Veröffentlichung „Helsinki City Plan – Vision 2050“ dargestellt. Diese ist vom Stadtplanungsamt Helsinki im Jahr 2013 veröffentlicht worden und nimmt die wichtigsten Themen für die Aufstellung des neuen Masterplans für die Stadt Helsinki, welcher die Umsetzung der Vision vornimmt, auf. Auf den Masterplan als Instrument der Umsetzung wird im späteren Verlauf ebenfalls eingegangen (vgl. Kap. 5.4).

5.2

Inhalte

Kernthemen und Kernziele

Der „Helsinki City Plan – Vision 2050“ geht davon aus, dass im Jahr 2050 die Bevölkerung Helsinkis von aktuell 600.000 EinwohnerInnen auf 860.000 angestiegen ist. Gleichzeitig bildet die Stadt das urbane Zentrum der Metropolregion und ist international, aufgrund des Flughafens in Vantaa und einer erweiterten Infrastruktur, gut vernetzt (City Planning Department of Helsinki (CPDoH) 2013: 7). In diesem Bereich bildet insbesondere der Schienenverkehr einen Schwerpunkt, an dessen Stationen innerhalb der Metropolregion neue Knotenpunkte entstehen, welche die Schwerpunkte für die Verdichtung der Stadtstruktur darstellen. Entlang dieser Stationen soll das Zentrum Helsinkis, welches auch das wirtschaftliche Zentrum Finnlands darstellt, ringförmig erweitert werden. Auf der anderen Seite werden Autobahnen und große Verkehrsstraßen in Boulevards transferiert oder in Tunnel verlegt, um so neue Flächen für die Stadtentwicklung, sowie Grünräume zu generieren. Hinzu kommen neue Flächen für die Entstehung von Industrie und Gewerbe, sowie neuer Technologien. (CPDoH 2013: 7)

Des Weiteren strebt die Stadt Helsinki unterschiedliche Ziele an. Zum einen

soll das Image einer maritimen Stadt verstärkt werden, indem sich durch städtebauliche Vorhaben auf die Entwicklung der Wasserfronten, sowie die Nutzung der Wasserflächen als Transportwege dieses intensiviert wird. Außerdem soll so eine „green network city“ entstehen, welche ihren Fokus auf FußgängerInnen und RadfahrerInnen legt und durch eine Vernetzung von Grünflächen neue Wege für die VerkehrsteilnehmerInnen ermöglicht (CPDoH 2013: 9). Zum anderen soll eine nachhaltige Gesellschaftsstruktur entstehen, die vor allem durch die Verdichtung einer ökologisch, effizienten, urbanen Struktur unterstützt wird (ebd.).

Hinzu kommt eine Orientierung hin zu Entwicklungen, welche die Entstehung neuer Zentren in der Metropolregion und in Helsinki fördert. So sollen die Stadteingangsrouten in „urban boulevards“ transformiert werden, sowie Randlagen der Innenstadt verstärkt entwickelt werden (ebd.: 10). In Folge der Entwicklung dieser Flächen werden suburbane Zentren gefördert und in urbane Zentren bzw. Knotenpunkte der neuen Stadtentwicklung umgewandelt. Hierfür werden insbesondere der angesprochene großflächige Ausbau des Schienenverkehrs, sowie des Radverkehrs genutzt (ebd.). Durch die Entstehung dieser neuen urbanen Zentren sollen die alltäglichen Bedürfnisse vor Ort gedeckt werden und eine zu starke Beanspruchung des Kerns vermieden werden. Der aktuelle Trend der Zersiedlung soll 2050 in ein reines Wachstum nach Innen umgewandelt worden sein (ebd.: 10, 12). Des Weiteren soll durch die Umnutzung von veralteten Büroflächen in Wohnräume der Wohnungsnot begegnet werden, nachhaltige Technologien sollen verstärkt unterstützt werden und durch die dichtere Stadtstruktur soll der Klimawandel durch Kontrolle und Anpassung behandelt werden (1990-2020 30% weniger CO₂ Emissionen, 2050 CO₂ neutral) (ebd.: 11, 12).

‘The Helsinki of 2050 is an international city and the robust urban heart of the metropolitan area. The new Helsinki city plan is the master plan.’ (CPDoH 2013: 12)

Sieben Visionsthemen

Um die Kernthemen und -ziele zu erreichen hat die Stadt Helsinki sieben Visionsthemen formuliert, welche diese verschiedenen Thematiken behandeln. Diese sieben Visionsthemen stellen das Kernstück der GHV2050 dar und werden im Folgenden in einer komprimierten Form erläutert.

Helsinki – Pulsierendes Leben in einer urbanen Metropole

Die urbane Stadtstruktur ermöglicht alle Lebensstile nebeneinander zu verwirklichen. Hierdurch entsteht eine soziale Balance und Dichte, welche auch zu einer Mischung von Dienstleistungen und Funktionen führt (ebd.: 21). Insgesamt werden zehn Distrikte entstehen, welche verschiedene Identitäten besitzen und unabhängig von den Nachbardistrikten mit Dienstleistungen versehen sind. Hinzu kommen neue innovative Wohnformen, wie z.B. autofreie Gemeinschaften, Hausboote oder Pfahlbauten (ebd.: 28).

Helsinki – Stadt des ökonomischen Wachstums

Die Metropolregion Helsinki soll international attraktiver gemacht werden und die Stadt Helsinki hierbei als Zentrum die Hauptrolle übernehmen. Hierfür werden die Wege zwischen Wohnraum und Arbeitsplatz verringert und durch den Ausbau des ÖPNVs besser verknüpft (ebd. 31). Der Kern Helsinki soll das Zentrum der wirtschaftlichen Region bilden und als Aushängeschild Finnlands fungieren (ebd. 34). Bis in das Jahr 2050 entstehen 180.000 neue Arbeitsplätze und die Stadt wird in Richtung einer urbanen Netzwerkstadt entwickelt. Die dichte, urbane und gemischte Struktur wird erweitert und die Verknüpfung der gesamten Region mit dem internationalen Transportnetzwerk vorangetrieben (ebd.: 37, 39). Hierbei spielen sowohl die Ostsee und der Hafen (s. Abb. 14), als auch der Flughafen in Vantaa eine übergeordnete Rolle.



Abb. 14: Blick auf Katajanokka und Pohjoissatama Norra Hamnen

Stadt der nachhaltigen Mobilität

Im Vordergrund der Entwicklungen stehen der Fuß-, Rad- und ÖPNV. Insbesondere durch den Ausbau der Bahnverbindungen soll eine Steigerung der Erreichbarkeit in der gesamten Region ermöglicht werden (ebd.: 44). Durch die Reduzierung der Emissionen und Immissionen werden Wege und Aufenthalte innerhalb der Stadt deutlich verbessert.

Erholung, Natur in der Stadt und kulturelle Umwelt

Helsinki wird zu einer „green network city“, was einen neuen Standortvorteil darstellt. Im gesamten Stadtgebiet entstehen neue Parkflächen, welche durch die „green fingers“ vernetzt werden und weitere Räume für körperliche und mentale Fitness ermöglichen (ebd. 52). Das Zusammenspiel von Natur und Ostsee unterscheidet Helsinki von anderen europäischen Hauptstädten und stärkt die Identität der Stadt (ebd.: 52, 53).

Helsinki's Wasserseite

Die Küstenlinie (s. Abb. 15) bildet einen wichtigen aktiven Part der Stadt und dient sowohl der Naherholung, als auch dem Wohnen und dem Arbeiten. Diese Räume sind leicht zugänglich und fester Teil des Transportsystems (ebd. 55). Ebenso werden die Inseln und Archipele leicht zugänglich gemacht und bieten neue Räume (z.B. für autofreie Wohnformen). Hinzu kommt die Bedeutung des Hafens, insbesondere der Kreuzfahrt für die Wirtschaft, welche einen wichtigen Aspekt der Wasserseite Helsinki darstellt (ebd.: 60).



Abb. 15: Ostsee bei Toukolan rantapuisto

Helsinki: Internationaler Akteur und Teil der Metropolregion

Die Vielzahl von Einrichtungen in den Bereichen Handel, Kultur, Tourismus, Event- und Bildung in zentralen Lagen stärken die Attraktivität Helsinkis (ebd.: 66). Der wachsende Markt um das benachbarte Sankt Petersburg führt zu einer stärkeren Zusammenarbeit und Förderung des Wachstums der Metropolregion. Der Flughafen und der Ostseehafen bilden das Zentrum der Globalisierung Finnlands und stärken die Zusammenarbeit innerhalb der Region (ebd.: 67). Auch der Ausbau des nordeuropäischen E18 Korridors, welcher von Skandinavien über Helsinki weiter nach Osten verläuft, trägt zu dieser Entwicklung bei. Eine Verknüpfung mit der „Zwillingsstadt“ Tallinn wird notwendig (Tunnel), da das Hochgeschwindigkeitsnetzwerk über Warschau eine attraktive Verbindung in das Herz Europas ermöglicht (ebd.: 68).

Urbanes Strukturmodell: Die „Rail Network City“

Die größten Räume für eine weitere Stadtentwicklung liegen entlang der Autobahnen. Auf diesen Flächen könnte Wohnraum für bis zu 60.000 EinwohnerInnen geschaffen werden (ebd.: 70). Aus diesem Grund wird die Verknüpfung aller Räume durch den Schienenverkehr angestrebt und der Umbau der Autobahnen in Boulevards vorangetrieben. Die attraktive und dichte Blockstruktur der Innenstadt wird so kreisförmig erweitert, wodurch neue Flächen für Wohnungen geschaffen werden (ebd.). Da immer weniger junge BewohnerInnen Helsinkis einen Führerschein machen und die überfüllten Autobahnen immer unattraktiver werden, soll der Ausbau des ÖPNV zu einer sinnvollen Alternative werden (ebd.: 71). Aktuell wird die „Science-Tram“ erweitert, welche die Unistandorte untereinander verknüpft. Die Busverbindungen, die quer zur Kernstadt verlaufen, werden in Bahnlinien umgebaut (ebd.: 73, 74). Die Umgebungen dieser neuen Stationen werden die zukünftigen Schlüsselbereiche sein, um neue Wohnräume zu generieren (ebd.: 74).

Die in diesem Kapitel erläuterten Aspekte des „Helsinki City Plan – Vision 2050“ sind in den letzten drei Jahren zur Grundlage der Neuentwicklung des Masterplans oder auch „City Plans“ (vgl. „Masterplan“ Kap. 4.3) für das Territorium der Stadt Helsinki genutzt worden. Hierbei haben die Kernthemen- und ziele Einfluss auf die übergeordnete Ausrichtung des Masterplans genommen und in einigen Bereichen (z.B. Urban Boulevards, Rail Network City) Projekte definiert, welche in den kommenden Jahren umgesetzt

werden sollen.

Im Weiteren werden Instrumente großmaßstäblicher Planung betrachtet und erläutert, inwiefern der „Helsinki City Plan – Vision 2050“ Funktionen und Verbindlichkeiten daraus aufnimmt. Im Anschluss erfolgt eine erste Auseinandersetzung mit der Implementierung, welche durch die Entwicklung des neuen Masterplans eingeleitet wurde.

5.3

„Helsinki City Plan - Vision 2050“ als instrument großmaßstäblicher Planung

Instrumente großmaßstäblicher Planung können verschiedene Formen annehmen. Das können Pläne als solche sein, aber auch Gesetze oder Verträge, welche in diesem Kontext zumeist eine öffentlich-rechtliche Form annehmen (Lendl 1998: 33, 34). Der „Helsinki City Plan – Vision 2050“ ist weder ein Gesetz noch ein Vertrag und ist daher erstmal als Plan einzuordnen.

Ein Plan dient im Wesentlichen der Steuerung und Lenkung von Prozessen bzw. der Anwendung bestimmter Vorhaben (ebd.: 33). Dementsprechend ist er ein Lenkungs- und Steuerungsinstrument, welches auf bestimmte Ziele gerichtet ist und Aufgaben und Projekte über einen längeren Zeitraum koordiniert. Somit kann davon ausgegangen werden, dass der Plan im Allgemeinen eine „[...] konkrete Komponente in sich trägt [...]“ (Lendl 1998: 33). Pläne lassen sich nach verschiedenen Kriterien zuordnen, wie z.B. nach dem Geltungsbereich, der Thematik oder der Verbindlichkeit. Diese Anzahl verschiedener Möglichkeiten, welche oftmals mit der Bestimmung von Gebieten einhergehen, wird oftmals eine Festlegung des Begriffs auf diese gebietsbezogene kartographische Form des Plans vorgenommen (ebd.). Aufgrund der Steuerungs- und Lenkungsfunktion sollte jedoch von einer solchen Festlegung abgesehen werden, da ebenso verbale Pläne diese Funktionen erfüllen (ebd.). Dementsprechend kann auch eine Form des Plans festgelegt werden, welcher eine verbale Form besitzt und kartographisch nicht unterlegt ist. Insbesondere bei zukünftigen Entwicklungen kann eine verbale Form von Vorteil sein, da eine Karte einen Zustand darstellt und für Bewegung und Veränderungen im Prozess kaum Raum bietet (ebd.). Aus diesem Grund kann der „Helsinki City Plan – Vision 2050“, welchem keine genaue kartographische Unterlegung beigefügt ist und in erster Linie eine verbale Form besitzt, als Plan bezeichnet werden.

Festzuhalten bleibt, dass sich der „Helsinki City Plan – Vision 2050“ auf zukünftige Entwicklungen konzentriert, die nicht genau ausformuliert sind und eher vage bleiben. Er hat keinerlei rechtliche Bindungswirkung und kann nur durch die weitere Spezifikation in bestimmten einzelnen kartographischen Plänen (vgl. Kap. 4.3 local master plan; local detailed plan) diese Wirkungen erzielen. Hinzu kommt, dass der City Plan in verschiedensten Themenfeldern der Planung Ziele benennt (u.a. Verkehr, Energie, Siedlungsbau) und somit eine sehr allgemeine und übergeordnete Form besitzt, welche jedoch somit zu einem Gesamtbild der zukünftigen Entwicklung beitragen. Die informelle Art und Weise der Darstellung und Entwicklung des City Plans (hoher Grad an Bürgerbeteiligung), stellt eines der *„[...] Wesensmerkmale einer kooperativen- und konsensorientierten [...]“* (Priebes 1998: 214) Planung dar. Es rücken die Überzeugungen der Beteiligten (AdressatInnen) in den Vordergrund und verdrängen die normativen Vorgaben, welche durch formelle Instrumente umgesetzt werden (ebd.). Somit hat der City Plan die Möglichkeit eine beratende Funktion einzunehmen und als Leitfaden zu wirken, indem er Potenziale der räumlichen Entwicklung aufzeigt und nicht über Restriktionen einschränkt, wie es in anderen formalen Plänen der Fall ist (vgl. Kap 3.2, 3.3). Gelingt es durch den City Plan einen Leitfaden zu kreieren, welcher auch in den anderen Kommunen akzeptiert wird und eine gemeinsame Handlungsbasis schafft, so ist eine Zusammenarbeit möglich.

Dementsprechend hat die Stadt Helsinki über den „Helsinki City Plan – Vision 2050“ ein Instrument entwickelt, welches sich nicht einfach in die aktuellen Formen großmaßstäblicher Planungen eingliedern lässt. Durch die angesprochene Vielseitigkeit und die teilweise nicht eindeutig zu klärende Rolle im weiteren Prozess, kann keine klare Einordnung vorgenommen werden. Die verbale Form lässt in erster Linie die Möglichkeit, den City Plan als Plan zu bezeichnen, offen, jedoch sind die behandelten Aspekte sehr visionär und diversifiziert. Angesprochene Konfliktpunkte und Restriktionen (vgl. Kap. 3.3) können durch ein gegenseitiges Vertrauen der AkteurInnen reduziert und vorgebeugt werden (Priebes 1998: 214). Somit erweitert der City Plan seine Rolle als Instrument großmaßstäblicher Planungen ebenso auf interkommunale und regionale Kooperationen. Die informelle Form des Plans dient, wie bereits angeführt, in der Regel der Vorbereitung formeller Planungsverfahren und ist somit auf die formellen Instrumente und die Implementierung durch diese angewiesen (Jacoby 2011: 534). Auch der City Plan ist im Weiteren auf

die Umsetzung durch rechtlich bindende Pläne, sowie eine stärkere Detaillierung angewiesen und daher als ein informelles und visionäres Instrument anzusehen.

5.4

Implementierung durch den Masterplan Helsinki

Neun Jahre nach dem Abschluss des Wettbewerbs der GHV2050, wurde der neue Masterplan der Stadt Helsinki im Oktober 2016 verabschiedet. Dieser bildet die Grundlage für die kommenden Umsetzungen der GHV2050 und ist aus dem jetzt kurz zu erläuternden Prozess entstanden.

„Follow-up Phase“ des Wettbewerbs

Die Veröffentlichung des Stadtplanungsamts Helsinki, „Helsinki City plan – Vision 2050,“ ist aus der „Follow-up Phase“ des Wettbewerbs zur Greater Helsinki Vision 2050 entstanden (Ache 2011: 23). Hierbei wurde neben mehreren Workshops mit ExpertInnen auch eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommen. In diesen wurde zum einen die Zusammenfassung der Thematiken aus den Wettbewerbsbeiträgen vorgenommen, zum anderen Oberthemen für Problematiken erstellt, welche in Zukunft angegangen werden sollten (ebd.: 24). Hierbei entstanden acht Oberthemen:

Flächennutzungsplan	Diversifizierung von Lebensstilen
ÖPNV und individuelle Mobilität	Nachhaltige Planung
Qualität in dicht bebauten Städten	Impulse und Regulierung
Beziehung zwischen Natur und Stadt	Umwelt ind Wirtschaft und Innovationen

Diese acht Themen wurden im Weiteren Prozess aufgenommen und durch erneute Workshops mit ExpertInnen vertieft (ebd.: 27). Ebenso wurde eine neue Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommen, um feststellen zu können, welche Aspekte der Bevölkerung am wichtigsten sind. Hierbei gab es feste AnsprechpartnerInnen und KoordinatorInnen, wodurch vielseitige Diskussionsmöglichkeiten geboten wurden und ein Großteil der Bevölkerung zur aktiven Mitgestaltung beitragen konnte (ebd.: 28). Dieser „Follow-up Process“ führte aufgrund seiner langfristigen Anlegung zu einer hohen Teilhabe der Bevölkerung und bildete die Grundlage für die sieben Visionsthemen der Veröffentli-

chung „Helsinki City Plan – Vision 2050“ im Jahr 2013 (vgl. Kap. 5.2). Hieraus wurde der Masterplan und seine Formulierung abgeleitet worden, welcher im Weiteren erläutert wird.

Masterplan Helsinki 2016

Der Masterplan der Stadt Helsinki regelt die Flächennutzung für das gesamte Gemeindegebiet (vgl. Kap. 4.3). Er bildet den Rahmen für die spezifischen Detailpläne, die, wie bereits ausgeführt (vgl. Kap. 4.3), die rechtlich bindenden Wirkungen besitzen und steuern somit die Entwicklung der gesamten Stadt Helsinki (COMMUN 2007: 13). Hierbei kommt dem Plan eine zukunftsorientierte Rolle zu, da viele Aspekte als Ziele vorgegeben werden, welche in einem Zeitraum von 10-20 Jahren umgesetzt werden sollen (vgl. Interview I, Manninen 2016, Anhang S. 10). Des Weiteren werden bei der Aufstellung des Plans die zukünftigen Entwicklungsprognosen miteinbezogen und dementsprechend die Entwicklung der Stadt ausgerichtet (vgl. Interview V, Henriks-son, Karjalainen 2016, Anhang S. 34). Der Masterplan 2016 der Stadt Helsinki stellt insofern eine neue Form in Finnland dar, da er aus dem Ideenwettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ (2007), den nachfolgenden Projekten und deren Evaluationen, die Kernthemen entwickelt wurden und nicht wie sonst üblich aus dem Regionalplan. Dementsprechend ist auch die Dimension und weitreichende Perspektive in dieser Form bisher nicht vorhanden gewesen und stellt eine neue zukunftsorientierte Form der Planung in Helsinki und Finnland dar (vgl. Interview III, Penttilä 2016, Anhang S. 21).

In der 2015 erschienen Broschüre „Urban Plan - Helsinki city plan draft“ wurden die Kernthemen des neuen Masterplans vorgestellt, welche in dieser Form im Oktober 2016 offiziell verabschiedet wurden. Durch den Plan soll ein Wachstum der Stadt auf ca. 860.000 BewohnerInnen (aktuell ca. 600.000) und 560.000 Arbeitsplätze, im Jahr 2050, ermöglicht werden (City Planning Department of Helsinki 2015: 2). Die zehn Kernthemen des Masterplans werden im Folgenden mit den ehemals sieben Visionsthemen der GHV2050 abgeglichen (s. Abb. 16). Mit Hilfe dieser Darstellung werden inhaltliche Korrelationen der Themen, aber auch die mittlerweile entstandenen Unterschiede aufgezeigt.

Einfluss der sieben Visionsthemen der Greater Helsinki Vision 2050 auf die zehn Kernthemen des Masterplans 2016
 Sieben Visionsthemen der Greater Helsinki Vision 2050

	Pulsierendes Leben in einer urbanen Metro-pole	Stadt des ökonomischen Wachstums	Stadt der nachhaltigen Mobilität	Erholung, Natur in der Stadt und kulturelle Umwelt	Helsinki Wasserseite	Helsinki: Internationaler Akteur und Teil der Metropolregion	Urbanes Strukturmodell: RailNetwork City
Nachverdichtung des Stadt-zentrums	■	■	■	□	■	■	■
Erweiterung der Innenstadt nach Norden	□	■	■	□	□	□	■
Neue Wohn-flächen in der Innenstadt	■	□	■	□	■	□	■
Querverbin-dungen durch ÖPNV (Züge)	□	■	■	□	□	■	■
Stadt-boulevards	■	■	■	□	□	□	■
Grünflächen-netzwerk	■	□	■	■	■	■	□
Ausbau der Zentren in suburbanen	■	■	■	□	□	□	■
Stadt am Wasser	■	□	■	■	■	□	□
Konversion des Malmi-Airports	□	□	■	□	□	■	■
Flächen für Industrie- und Büronutzung	■	■	■	□	□	□	■



Zehn Kernthemen des Masterplans 2016

Abb. 16: 7 Visionsthemen vs. 10 Kernthemen Masterplan

Bei der Analyse fällt ins Auge, dass die Themen „Helsinki: Stadt der nachhaltigen Mobilität“ und „Urbanes Strukturmodell: Rail Network City“ den meisten Einfluss auf die verschiedenen Themen des neuen Masterplans hatten. Dies lässt sich aufgrund der starken Ausrichtung auf eine nachhaltige Entwicklung Helsinkis durch den Masterplan erklären. So ist eines der Ziele im Jahre 2050 klimaneutral zu sein (vgl. Kap. 5.2). Dementsprechend hat das erste der beiden Themen starken Einfluss auf sämtliche Aspekte genommen, da nur auf diese Weise dieses Ziel erreicht werden kann. Das „Urbane Strukturmodell“ hat ebenfalls hohen Einfluss genommen, da dieses als Mittel gesehen wird, dass eben angesprochene Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. (City Planning Department of Helsinki 2015: 2-14)

Auf der anderen Seite fällt bei der Betrachtung auf, dass die Themen „Erholung, Natur in der Stadt und kulturelle Umwelt“ und „Helsinki: Internationaler Akteur und Teil der Metropolregion“ nur geringen Einfluss haben bzw. nur auf wenige Aspekte einwirken. Bei dem ersten Thema hat dies damit zu tun, dass dem Bereich zwei Oberthemen gewidmet sind, welche sich ausgiebig mit der Entwicklung und Strukturierung von Grünflächen und Erholungsräumen in der Stadt befassen. Aus diesem Grund ist bei den anderen Themen keine Anmerkung dieser Thematik extra aufgeführt. Vielmehr wird das passive Einwirken dieser Bereiche erwartet, da diese bereits ausgiebig thematisiert wurden. Dies trifft auf den Bereich „Helsinki: Internationaler Akteur und Teil der Metropolregion“ nicht zu. Insgesamt wird diese Thematik kaum in den zehn Kernthemen des Masterplans betrachtet und nur unter dem Aspekt des Grünflächennetzwerks finden angrenzende Kommunen überhaupt Erwähnung. Durch diese Darstellung wird deutlich, dass die Stadt Helsinki mit dem neuen Masterplan kaum Einfluss auf die anliegenden Kommunen nehmen kann und will. Bei sämtlichen Aspekten liegt der klare Fokus auf der Stadt selbst und nicht auf der Metropolregion. (ebd.)

Inhaltlich bleibt festzustellen, dass sich ein Großteil der zehn Kernthemen aus den sieben Visionsthemen des Ideenwettbewerbs ergeben und diese in konkreten Projekten umgesetzt werden sollen (s. Abb. 17). So sind z.B. bei den Querverbindungen durch den ÖPNV und dem Grünflächennetzwerk verschiedene Einflüsse aus den sieben Visionsthemen zu erkennen. Jedoch gibt es auch drei Ausnahmen, welche den Ausbau der Zentren in suburbanen Gebieten, die Konversion des Malmi-Airports und die verstärkte Bereitstellung von Flächen für Industrie- und Büronutzung betreffen. Dies hat in erster

Linie mit der sehr konkreten Ausformulierung der Themen zu tun, sowie mit einer bereits deutlich werdenden Positionierung der Vorhaben in der Stadt (Malmi-Airport Gelände). Diese Thematiken sind eher in sich geschlossene Vorhaben, welche durch die anderen allgemeiner formulierten Aspekte beeinflusst werden. (ebd.)

Abschließend kann festgehalten werden, dass die sieben Visionsthemen der GHV2050 in den meisten der zehn Kernthemen des neuen Masterplans einfließen und ihn prägen. Bei einigen Aspekten gibt es jedoch Einschränkungen wie beispielsweise im Bereich der internationalen Ausrichtung und der Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion. Im Weiteren werden aktuelle Entwicklungen in der Region, sowie ein Ausblick auf Auswirkungen, soweit dies möglich ist, durch den neuen Masterplan vorgestellt.

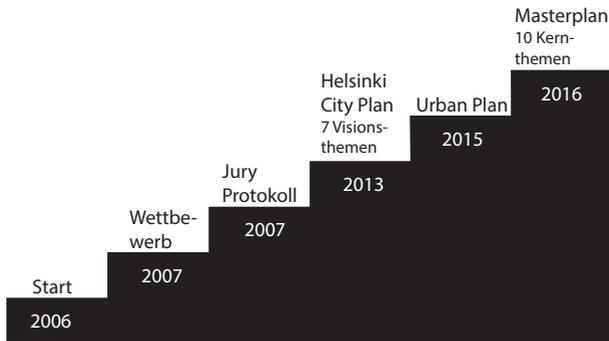


Abb. 17: Zeitverlauf von der Idee bis zum Masterplan

5.5

Aktuelle Entwicklungen und Ausblick in der Region Helsinki

Aktuell gehen in Helsinki und der Metropolregion verschiedene Prozesse vonstatten, die einen großen Einfluss auf die Umsetzung des neuen Masterplans haben. Zum einen wird die administrative Organisation der Stadt Helsinki vollständig überarbeitet und soll zum 01.06.2017 in Kraft treten. Diese sieht nach aktuellen Entwürfen eine Reduzierung und Umstrukturierung von 35 Fachabteilungen auf fünf Hauptabteilungen vor. Durch diesen Prozess werden beispielsweise das Hauptamt, welches für die finanzielle Planung von Stadtentwicklungsprojekten zuständig ist, sowie das Stadtplanungsamt miteinander vereint, um somit eine bessere Zusammenarbeit zu ermöglichen.

Inwiefern dieses Streben nach besserer Zusammenarbeit innerhalb der Stadtverwaltung und dem damit verbundenen Wandel im späteren Prozess der Implementierung des Masterplans einfließt, kann nicht abgeschätzt werden. Zumal eine genaue Vorlage, wie dieser Organisationswandel aussehen soll, noch nicht vorliegt.

Zum anderen wird ebenfalls eine Reform der Regionalräte und 18 Regionen vorgenommen. Nach jetzigem Verhandlungsstand werden die Regionalräte mit mehr Befugnissen ausgestattet, welche durch stärker rechtlich bindende Instrumente (Regionalplan wird gestärkt) deutlich werden. Zusätzlich sollen die Gehälter der MitarbeiterInnen der Regionalräte nicht mehr von den Kommunen, sondern vom Staat gezahlt werden. Daraus erwächst bei den Kommunen die Sorge, dass sie an Einfluss bei den Regionalräten verlieren und der Staat bzw. die Regionalräte an Einfluss gewinnen (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 28). Den drei Städten Helsinki, Espoo und Vantaa wurde im Vorlauf die Möglichkeit gegeben, einen eigenen Standpunkt auszuarbeiten, um eine Lösung für die Metropolregion bzw. die Kernregion der Metropolregion zu finden. Jedoch konnten sich die drei Städte nicht auf einen Standpunkt einigen und daher wird die Reform nach jetzigem Ermessen in allen Regionen Finnlands gleich ablaufen (vgl. Interview IV, Mansikka 2016, Anhang S. 32). Dementsprechend haben die drei Städte nach aktuellem Stand ihre Chance vertan, eine Lösung zu finden, die ihren Ansprüchen und Zielen entspricht. Welchen Einfluss diese Reform auf den Masterplan haben wird, ist schwer abzuschätzen. Dies liegt insbesondere daran, dass die Rolle der Kernregion und der drei Städte Helsinki, Espoo und Vantaa noch schwer zu bewerten ist. Es bleibt abzuwarten, ob noch eine gesonderte Lösung für diese Region gefunden wird und wie diese überhaupt aussehen kann, da sich die drei Städte, wie angemerkt, aktuell nicht auf einen gemeinsamen Ansatz einigen können.

Neben diesen beiden Reformen, die die Implementierung des neuen Masterplans mehr oder weniger beeinflussen, wird der Masterplan (Oktober 2016 in Kraft getreten) und seine Rolle in der Region Helsinki bereits unterschiedlich bewertet. Im Weiteren werden die verschiedenen Standpunkte erläutert.

Implementierung des neuen Masterplans

Die Implementierung des neuen Masterplans und die sich daraus ergebende Rolle von diesem als möglicher Katalysator für Kooperationen in der Metropolregion, wird insgesamt eher kritisch betrachtet. Vor allem im Hauptamt

Helsinki wurde darauf verwiesen, dass durch die sehr visionäre und offene Form des Masterplans und die geringe Wirkung auf die Metropolregion, neue Probleme entstehen werden. Bedingt durch das bereits angespannte Verhältnis zwischen Helsinki, Espoo und Vantaa ist nach Meinung von Frau Henriksson die Umsetzung innerhalb Helsinki zwar unproblematisch, jedoch verschärft er den Wettbewerb um neue EinwohnerInnen innerhalb der Metropolregion beträchtlich. Auch neue Initiativen für Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion werden nicht entwickelt (vgl. Interview V, Henriksson, Karjalainen 2016, Anhang S. 36). Das Ziel auf 860.000 EinwohnerInnen zu wachsen wird ebenso kritisch betrachtet, da dieses Wachstum zu Lasten der umliegenden Kommunen gehen wird (ebd.). Auch wurde kritisiert, dass das Strukturmodell der „Rail Network City“ nur auf Helsinki bezogen ist und nur am Rande Espoo und Vantaa thematisiert und die Stadtboulevards auf allgemeine Ablehnung in der Region stoßen. Insbesondere Espoo und Vantaa werfen der Stadt Helsinki vor, dass aus dem Ideenwettbewerb, welcher die gesamte Metropolregion thematisiert hatte, der entstandene Masterplan nur auf Helsinki abzielt und die Entwicklung der Metropolregion vernachlässigt wird (ebd.). Ähnlich wird die Rolle des Masterplans im Regionalrat der Uusimaa Region betrachtet. Hier wurde ebenfalls hervorgehoben, dass der Masterplan das Ziel verfolge, das Wachstum der Metropolregion auf Helsinki zu konzentrieren (vgl. Interview II, Keinänen 2016, Anhang S. 16). Auch Hannu Penttilä (stellv. Bürgermeister von Vantaa und ehem. stellv. Bürgermeister von Helsinki) wirft der Stadt Helsinki vor, die Grenzregionen von Helsinki und Vantaa gezielt zu vernachlässigen (vgl. Interview III, Penttilä 2016, Anhang S. 21).

Auf der anderen Seite äußerte Rikhard Manninen (Direktor der strategischen Planungsabteilung im Stadtplanungsamt Helsinki) Verständnis für die Bedenken der umliegenden Kommunen. Manninen betonte aber auch, dass eine Implementierung der Ziele des Masterplans nur in Helsinki auf diese Weise möglich sei, da die Stadt ca. 80% ihrer Flächen in eigener Hand hat (im Gegensatz zu Espoo und Vantaa) und somit die Entwicklung eigenständig vornehmen kann (vgl. Interview I, Manninen 2016, Anhang S. 5, 9). Des Weiteren verweist er darauf, dass der Masterplan als Instrument nur für die jeweilige Kommune Gültigkeit besitzt und somit die anliegenden Kommunen in eigener Verantwortung stehen, aus den Visionsthemen der GHV2050 ihre Masterpläne zu entwickeln (ebd.).

Es kann soweit konstatiert werden, dass der neue Masterplan nach aktuellen

Ergebnissen zu einer weiteren Anspannung zwischen den AkteurInnen der Metropolregion führt. Dies liegt sicherlich an den eben ausgeführten unterschiedlichen Betrachtungsweisen. Jedoch kann auch die sehr offene Form des Masterplans als Teilursache für ein mögliches Scheitern angeführt werden. Aufgrund dieser erstmalig sehr weiträumigen und wenig konkreten Rahmensezung, erscheint die Rolle des Masterplans in den umliegenden Kommunen teilweise überbewertet. Der Zeitraum umfasst mit dem Jahr 2050 als Ziel eine große zeitliche Dimension, sodass erste Projekte und daraus resultierende Zusammenarbeiten noch gar nicht abgesehen werden können. Außerdem ist auch noch in keiner Weise abzusehen, welchen Einfluss der Masterplan auf mögliche Kooperationen in der Metropolregion nehmen kann und wie diese aussehen könnten, da noch keines der angeführten Projekte in eine konkrete Planungsphase eingetreten ist.

6 ZWISCHENFAZIT UND HERLEITUNG DES KONZEPTS



Abb. 18: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Der Ideenwettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ im Jahr 2007 wurde von den 14 Kommunen der Metropolregion Helsinki veranstaltet. Aus dem hieraus entstandenen Helsinki City Plan – Vision 2050, der sieben Visionsthemen entwickelt hat, wurde der neue Masterplan der Stadt Helsinki konzipiert, welcher im Oktober 2016 in Kraft getreten ist. Dieser soll in den kommenden Jahren die Implementierung der festgelegten Thematiken und Projekte in Helsinki steuern. Somit ist aus dem gemeinsam entwickelten Ideenwettbewerb der Metropolregion ein Masterplan entstanden, der nur für die Stadt Helsinki rechtliche Wirkungen hat und die weitere Umsetzung der Themen nur in diesem Gebiet verfolgt (vgl. Kap. 5.5). Wie bereits in Kapitel 5.4 erläutert, hat eine der sieben Säulen („Helsinki: Internationaler Akteur und Teil der Metropolregion“), in der vor allem interkommunale und regionale Kooperationen einen wichtigen Baustein bildeten, kaum Einfluss auf die weitere Entwicklung der Kernthemen für den Masterplan gehabt. Hierdurch ist der wichtigste Bestandteil für die Kreierung neuer Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion und eines der Hauptanliegen des Wettbewerbs, aussortiert worden.

Der Verweis Rikhard Manninens darauf, dass jede Stadt einen eigenen Masterplan aufzustellen hat und die eigenen Belange darin abzarbeiten hat, steht symptomatisch für eine der Hauptproblematiken in der Metropolregion Helsinki: Der Mangel an Bereitschaft aufeinander zuzugehen und Kompromisse auszuarbeiten. Ein mögliches Instrument für eine bessere Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion ist mit dem gemeindeübergreifenden Masterplan durchaus vorhanden. Hierfür müssten insbesondere die drei Städte Helsinki, Espoo und Vantaa aufeinander zu gehen. Dies ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer vorstellbar, da gerade erst eine Aussprache über einen gemeinsamen Standpunkt bezüglich der regionalen Reform in Finnland, gescheitert ist. Trotz der Möglichkeit, eine eigene Lösung für die Metropolregion bzw. den Kern zu formen, konnte keine Einigkeit trotz Attraktivität des grundsätzlichen Ziels (Sonderstatus), erreicht werden (vgl. Kap. 5.5). Dementsprechend erscheint eine freiwillige Zusammenarbeit auf eigener Initiative bei der Umsetzung des Masterplans in naher Zukunft sehr unwahrscheinlich.

Dieser Mangel an Bereitschaft zur Zusammenarbeit innerhalb der polyzentralen Metropolregion Helsinki führt dazu, dass die Auswirkungen der GHV2050 wenig Einfluss auf die Metropolregion ausüben wird. Dementsprechend ist eines der Hauptziele, das aus der gemeinsamen Entwicklung des Ideenwettbewerbs, die gemeinsame Erstellung der Vision, sowie die gemein-

same Implementierung entstehen sollte, zur Zeit nicht erreichbar. Jedoch kann dieser Prozess durch ein aktives Eingreifen der AkteurInnen noch korrigiert werden, da der weitläufige Zeitraum und die Themen der GHV2050 eine verstärkte Anpassung an die Metropolregion zulassen.

Wie in Kapitel 3.2 erläutert wurde, kann ein gemeinsames Leitbild innerhalb einer Metropolregion als Initiator fungieren. Die GHV2050 ist aufgrund der gemeinsamen Entstehung des Prozesses durch die 14 Kommunen der Metropolregion grundsätzlich als ein geeignetes Instrument anzusehen, um diese Rolle zu übernehmen. Dabei ist aber eine Ausdehnung des Wirkungskreises der Vision auf die gesamte Metropolregion von Nöten, um eine allgemeine Identifikation mit den Zielen zu erreichen. Um die Kooperationsfreudigkeit zu unterstützen, muss ein Anreiz geschaffen werden, der den beteiligten AkteurInnen einen plausiblen Vorteil der Zusammenarbeit aufzeigt. Dieser kann beispielsweise darin bestehen, dass durch eine gemeinsame Implementierung der GHV2050 die Metropolregion eine stärkere internationale Position einnehmen kann und somit an Bedeutung gewinnt, von der alle profitieren werden.

Hinzu kommt, dass aufgrund der zunehmenden Komplexität planerischer Problemstellungen durch das anhaltende Wachstum, sowie die zunehmende internationale Bedeutung von Metropolen in Bereichen der Politik, Ökonomie, speziellen Dienstleistungen und Infrastrukturen (Ache 2011: 3), ein verstärkter Bedarf nach gemeinsamen Handlungen entsteht. Insbesondere in den Bereichen der Siedlungspolitik (z.B. Vorwurf Hannu Penttiläs, dass Helsinki die Grenzümgebung zu Vantaa gezielt vernachlässigt), der nachhaltigen Versorgung mit Energie und Klima (ein klimaneutrales Helsinki hätte größeren Nutzen, wenn die gesamte Metropolregion klimaneutral wird), sowie der ökonomischen Entwicklung (Konzentration auf Push und Pull-Faktoren zur Ansiedlung neuer Unternehmen) besteht die Möglichkeit durch gemeinsames Handeln einen größeren Nutzen für alle Beteiligten zu kreieren.

Wird die Metropolregion hinsichtlich der Vernetzung und dem Austausch zwischen den AkteurInnen (z.B. PlannerInnen und PolitikerInnen) betrachtet, so wurde in mehreren ExpertInneninterviews die Einschätzung gegeben, dass ein Dialog stattfindet, dieser aber eher auf privater Ebene vorhanden ist (vgl. Interview V, Henriksson, Karjalainen 2016, Anhang S. 36). Dementsprechend fehlt es an einer offiziellen Plattform, auf der ein Austausch

stattfinden kann.

Ausgehend von der Forschungsfrage, inwiefern interkommunale und regionale Kooperationen aus der GHV2050 und dem neuen Masterplan der Stadt Helsinki entwickelt werden können, wird im Weiteren ein Konzept erläutert, welches zum einen die Konkurrenz zwischen den beteiligten Kommunen der Region abbauen soll, um einen gemeinsamen Dialog einzuleiten. Zum anderen werden Wege aufgezeigt, wie interkommunale und regionale Kooperation mit Hilfe der Vision und dem Masterplan entwickelt werden und zu einem Auftakt der Implementierung der Vision in der gesamten Region beitragen können.

7 KONZEPT

- 7.1 MetropolitanRegion UrbanSoundWaveHelsinki - MUH
 - 7.1.1 Gliederung der MUH
 - 7.1.2 Organisationsstruktur
 - 7.1.3 Handlungsfelder
 - 7.1.4 Instrumente
- 7.2 Abschließende Betrachtung der MUH



Abb. 19: Vilkin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Eine kooperative Metropolregion kann nur entstehen, wenn die Bereitschaft der AkteurInnen vorhanden ist miteinander in den Austausch zu treten und Gemeinsames zu gestalten. Hierzu bedarf es Anreize, welche im Idealfall „win-win“ Situationen schaffen. Der Mangel an Kooperationsbereitschaft wurde schon in einem OECD-Report 2003 angemerkt, der eine Überarbeitung der regionalen Administration empfahl, um eine handlungsfähigere Region zu kreieren (Ache 2011: 9). Ebenso merkte Peter Ache an, dass eine Implementierung der Greater Helsinki Vision in der Metropolregion ohne eigenständige Institution nicht möglich sei (ebd.: 42). Da in der Metropolregion bis zu diesem Zeitpunkt keine Institution vorhanden ist, welche als Plattform für den Austausch, als Mediator bei Konflikten oder als Akteur bei der Umsetzung von größeren Projekten etabliert ist, setzt an diesem Punkt das Konzept ein. Mit der GHV2050 als Triebfeder und dem Masterplan Helsinki als Beispiel für eine Implementierung auf lokaler Ebene, sowie der anstehenden Reform im Bereich der Regionalräte, wird die „MetropolitanRegion UrbanSoundWave-Helsinki“ (MUH) (s. Abb. 20), bestehend aus den 14 Kommunen der Region Helsinki, kreiert. Ihre Aufgabe liegt in der Steuerung der Entwicklung und Verwaltung von interkommunalen und regionalen Kooperationen, sowie in der Implementierung der GHV2050 in der Region.

Die Etablierung der MUH ermöglicht es in erster Linie die Konkurrenz zwischen den Kommunen abzubauen, da eine neutrale Plattform entsteht, auf deren Grundlage eine weitere kooperative Zusammenarbeit entwickelt werden kann. Die Kreierung von „win-win“ Situationen ist hierbei ein wichtiger Faktor, der in erster Linie mit der Zusammenarbeit bei der Implementierung der Visionsthemen der GHV2050 in



Abb. 20: Logo der MUH

der polyzentralen Metropolregion erreicht wird. Die interkommunalen Kooperationen in den Bereichen des Transports, der städtebaulichen Entwicklung, sowie in wissenschaftlichen und sozialen Bereichen wird erweitert und durch die Visionsthemen angeleitet. Der Masterplan der Stadt Helsinki bildet hierbei ein Beispiel für eine Form der Implementierung auf kommunaler Ebene.

ne und wird in den gemeindeübergreifenden Masterplan integriert, der im weiteren Verlauf die städtebauliche Entwicklung der gesamten Metropolregion steuert.

7.1

MetropolitanRegion UrbanSoundWaveHelsinki - MUH

Die MUH stellt eine einzigartige Institution in Finnland dar. Die administrative Positionierung unterhalb des Staates, neben den Regionalräten der Regionen und oberhalb der Kommunen der Metropolregion, ermöglicht eine ideale Rolle als Mediator und Handlungsakteur innerhalb der Metropolregion, sowie als Sprachrohr der Region nach außen. Des Weiteren besteht eine Deckungsgleichheit des Mandatsgebiets der MUH mit dem Metropolregionsgebiet, was zu einer hohen Handlungsfähigkeit in allen Teilbereichen der Region durch die MUH führt. Im Weiteren wird eine Vorstellung der räumlichen Gliederung, der Organisationsstruktur, den Handlungsfeldern und den Instrumenten der MUH vorgenommen.

7.1.1

Gliederung der MUH

Die MUH erstreckt sich auf die 14 Kommunen der Region Helsinki im Süden

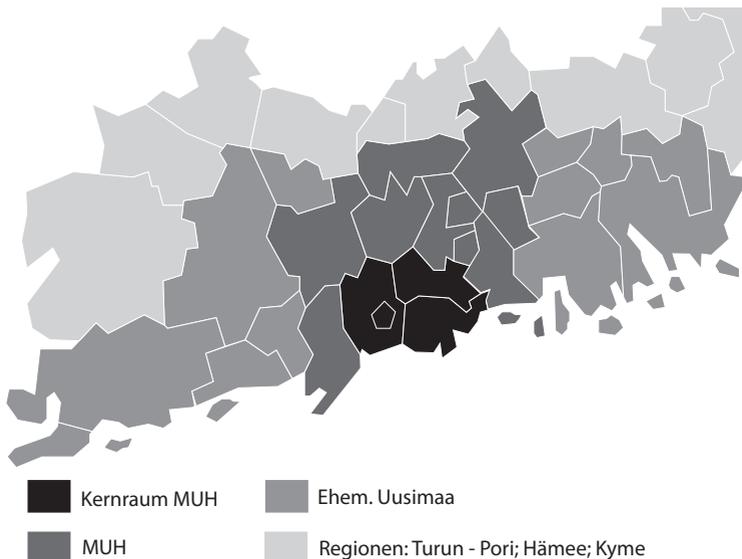


Abb. 21: MUH, Uusimaa und Umgebung

Finnlands und hat eine Fläche von 5.518 km² (s. Abb. 21). Innerhalb der MUH leben ca. 25% der finnischen Bevölkerung, ca. 50% aller Arbeitsplätze im tertiären Sektor Finnlands sind dort angesiedelt und die Region ist für ca. 40% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Finnlands verantwortlich (City Executive Office 2016: 2). Hinzu kommt, dass ca. 40% der Forschungsgelder Finnlands in diese Region fließen und insbesondere die Universität Helsinki und die Aalto Universität in Espoo davon profitieren (ebd.). Das durchschnittliche Einkommen pro Kopf in der Region lag im Jahr 2013 bei 50.560€ (EU-27 26.600€) (ebd.: 3). Des Weiteren wird prognostiziert, dass ein Wachstum der EinwohnerInnenzahl der Metropolregion von aktuell ca. 1,4 Millionen (Kernregion 1,1 Millionen) auf fast 2 Millionen im Jahr 2050 stattfindet (ebd. 4).

Die MUH liegt zentral im „Gulf of Finland Growth Triangle“ (Helsinki, St. Petersburg, Tallinn) (CPDoH 2013: 7). Des Weiteren bestehen gute Verbindungen per Zug in den Norden des Landes (Oulu) und per Schiff nach Stockholm (s. Abb. 22).

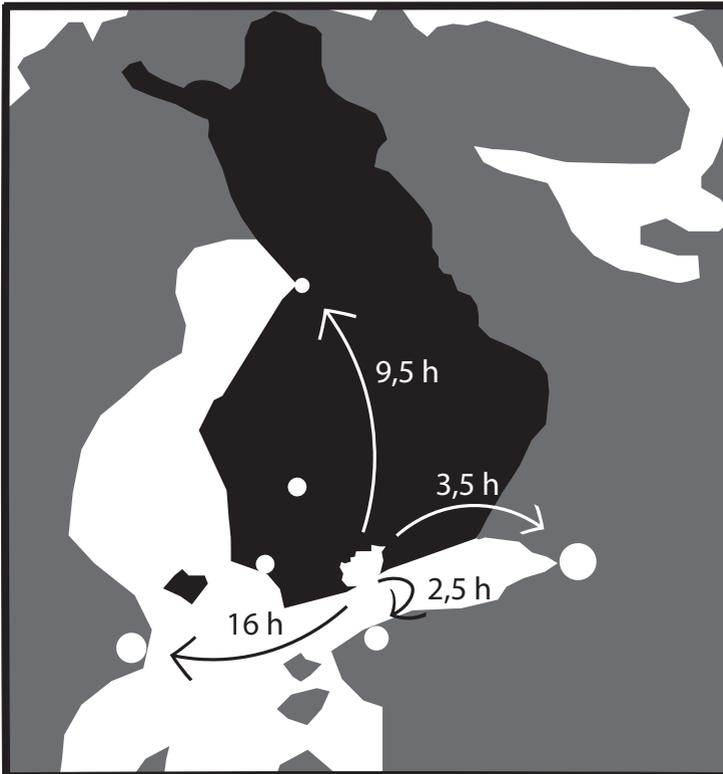


Abb. 22: Verknüpfung der MUH

EXKURS: Dass trotz einer polyzentralen Region und den dadurch entstehenden Herausforderungen eine handlungsfähige Metropolregion entwickelt werden kann, zeigt z.B. die Metropolregion Rhein-Neckar (Pelka, Zimmermann 2016: 139). In dieser Region besteht ebenso, wie in der Region Helsinki eine Tripolarität, welche eine Zusammenarbeit als kaum möglich erscheinen ließ (ebd.). Jedoch ist in den letzten zehn Jahren aufgrund der Verflechtung von Unternehmen, Bildungseinrichtungen und einer einheitlichen Zielsetzung und Organisationsstruktur eine erfolgreich zusammenarbeitende Metropolregion entstanden, die international ein vielbeachtetes Beispiel darstellt (ebd.: 149, 155ff) (Vergleich mit anderen Metropolregionen s. Abb. 23).

	Fläche	Bevölkerungszahl	Bevölkerungsdichte
MUH	5.518 km ² (2015)	1.441.601 (2015)	390 / km ² (2015)
Metropolregion Rhein-Neckar	5.637 km ² (2009)	2.302.842 (2011)	409 / km ² (2011)
Metropolregion Rhein-Ruhr	14.997 km ² (2009)	12.330.000 (2011)	822 / km ² (2011)
Metropolregion Nordschweiz	10.369 km ² (2011)	4.240.000 (2011)	409 / km ² (2011)
Metropolregion Wien-Bratislava	6.331 km ² (2011)	2.938.476 (2011)	464 / km ² (2011)
Metropolregion Newcastle	4.182 km ² (2009)	1.704.000 (2011)	407 / km ² (2011)

Abb. 23: MUH im Vergleich

7.1.2

Organisationsstruktur

Die MUH organisiert sich in zwei Säulen (vgl. Abb. 24). Die Säule auf der einen Seite steht für den Verband, welcher echte Kompetenzen als Träger für den gemeindeübergreifenden Masterplan, sowie für die Entscheidung von

Beteiligung oder Gründung von Gesellschaften zur Erfüllung regional bedeutsamer Entwicklungsaufgaben, besitzt. Außerdem ist er verantwortlich für die Aufstellung der regionalen Entwicklungsstrategie und des regionalen Entwicklungsprogramms. Des Weiteren besitzt der Verband Mitwirkungskompetenzen in den Bereichen der Standortberatung und der Wirtschaftsförderung. Das Beschlussorgan des Verbands bildet die Verbandsversammlung, die, wie die Regionalräte der Regionen, durch lokale PolitikerInnen der Kommunalräte bestimmt werden. Somit wird die demokratische Legitimation auf indirektem Weg ermöglicht. Die Finanzierung des Verbands durch die Kommunen wird nach EinwohnerInnenzahl und Wirtschaftskraft aufgeteilt.

Die Säule auf der anderen Seite stellt den „think-tank Greater Helsinki Vision“ dar. Dieser ist sowohl für die Ausarbeitung der einzelnen Visionsthemen für die verschiedenen Kommunen zuständig, als auch für die Entwicklung und Beaufsichtigung der Durchführung von Projekten, die der Implementierung der Themen dienen. Diese können sowohl von Gesellschaften gesteuert werden, die für die Erfüllung regional bedeutsamer Entwicklungsaufgaben gegründet wurden (z.B. Trassenplanung) oder, wenn nur das Gebiet einer Kommune betroffen ist, von eben dieser.

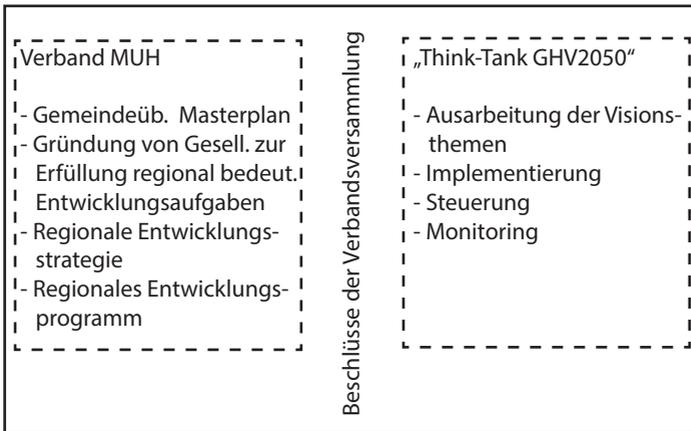


Abb. 24: Organisation der MUH

7.1.3

Handlungsfelder

Die MUH besitzt neben den originären Aufgaben des Verbandes (z.B. gemeindeübergreifender Masterplan) eine Reihe an Fokusthemen, die im Wei-

teren erläutert werden. Diese werden in erster Linie vom „think-tank Greater Helsinki Vision“ bearbeitet, da dieser für die Vorbereitung, Durchführung und Überwachung von Projekten zuständig ist. Die hier aufgeführten Themenfelder sind als Erweiterungen und Vertiefungen, neben den sieben Visionsthemen, anzusehen (welche mit der Gründung der MUH entstanden sind).

Bürgerbezug und Identität

Die Partizipation der Bevölkerung in die Prozesse der MUH sind fester Bestandteil des Vorgehens. Hierbei wird nicht nur auf reine Information durch Online/Print-Publikationen gesetzt, sondern durch eine feste Beteiligung Wert gelegt. Unter dem Aspekt des BürgerInnenbezugs und der Identität wird zum einen ein BürgerInnenmonitoring durchgeführt, welches die Einstellung der BewohnerInnen zur Metropolregion abfragt und mögliche Themen aufnehmen soll (Preisung 2013: 105). Dazu werden regelmäßig Beteiligungsveranstaltungen in Form von Runden Tischen, Planwerkstätten und ähnlichem organisiert. Auf diesem Weg wird eine möglichst hohe Identifikation mit der Metropolregion ermöglicht, die zu einem breiten Echo in der Bevölkerung führen soll, die Umsetzung der Visionsthemen der GHV2050 in den Kommunen unterstützt und gezielt auf Bedürfnisse der BewohnerInnen vor Ort eingehen kann.

Wirtschaftsförderung und Tourismusmarketing

Im Bereich der Wirtschaftsförderung steht zum einen die internationale Repräsentation der Region im Vordergrund. Durch das gemeinsame Auftreten können die Standortvorteile der einzelnen Kommunen (z.B. Vantaa: Flughafen, Helsinki: Hafen und politisches Herz Finnlands, Espoo: Wissenschaft und Forschung) vereint werden und so ein stärkere internationale Etablierung ermöglicht werden. Zum anderen soll sich auf die Betreuung und Beratung von ansiedlungswilligen und ansässigen Unternehmen konzentriert werden. Ziel ist eine möglichst gezielte Ansiedlung der Unternehmen in der Region, um die Stärken der einzelnen Kommunen effektiv anzusprechen und zur Clusterbildung beizutragen. Hinzu kommt, dass die MUH für die Unternehmen der Region eine neutrale Austausch- und Netzwerkplattform bildet. Abschließend erarbeitet die MUH für die Region einen Katalog, in dem die Kommunen vorgestellt und ihre Standortschwerpunkte erläutert werden, um so eine Übersicht über die Metropolregion abzubilden.

Im Bereich des Tourismusmarketing wird eine gemeinsame Strategie erarbeitet. Diese soll einen gemeinsamen Schwerpunkt entwickeln und die Region national und international vertreten (bspw. Nuuksio Nationalpark Espoo).

Familie und demographischer Wandel

Um eine möglichst gute Balance zwischen Arbeit und Leben zu ermöglichen, wird eine regionsweite Kindertagesstättenbank eingeführt, welche die Vermittlung von Tagesmüttern koordiniert, sowie die wohnortunabhängige Kindergartenwahl ermöglicht (Preising 2013: 107). Insbesondere für PendlerInnen aus den peripheren Kommunen erleichtert dies die Unterbringung ihrer Kinder erheblich.

Da Finnland mit einer alternden Bevölkerung umzugehen hat (Friedrich, Lantz 2006: 17), wird sich die MUH auch mit diesem Aspekt beschäftigen. Zum einen werden Informationsveranstaltungen angeboten, die sich thematisch mit der Verbesserung der Arbeitsverhältnisse beschäftigen, welche zu einem gesünderen und längeren Arbeiten führen sollen. Zum anderen soll eine allgemeine Zusammenarbeit zu diesem Thema angeleitet werden, welche neues Wissen generiert, Projekte für den Umgang entwickelt und so die MUH fit für die kommenden Herausforderungen macht.

Wissenschaft und Forschung

Die Wissenschaftslandschaft wird weiter entwickelt und die Clusterbildung unterstützt. Die bereits gute Finanzierung der Universitäten wird ausgebaut und durch die enge Zusammenarbeit von Hochschulen und Wirtschaft innerhalb der MUH weiterentwickelt, um so eine vernetzte Wissenschaftsgesellschaft zu unterstützen. Hinzu kommt, dass auf diesem Weg neue internationale Fachkräfte für die Region gewonnen werden.

Aktivitäten auf europäischer und internationaler Ebene

Die gemeinsame Repräsentation der Region wird durch die MUH vorgenommen, welche von den Regionalräten die Bewerbung um und die Verwaltung von, EU-Fördermitteln übernommen hat. Hierdurch hat die Region einen erweiterten Handlungsspielraum, der es der MUH ermöglicht gezielt mit Projekten für die Metropolregion bei der EU um finanzielle Mittel zu werben. Wie bereits erwähnt wird außerdem die Standortwerbung vereinheitlicht und somit eine stärkere internationale Positionierung erreicht.

7.1.4

Instrumente

Die drei im Folgenden vorgestellten Instrumente (s. Abb. 25) werden vom Verband der MUH gehandhabt. Diese ermöglichen sowohl die langfristige, mittelfristige, als auch die kurzfristige Strukturierung von Projekten, um über die verschiedenen Laufzeiten möglichst konkrete Projekte zu entwickeln, welche direkt von der MUH oder den Kommunen umgesetzt werden. Insbesondere bei der Umsetzung der Visionsthemen der GHV2050, die einen Zeithorizont bis 2050 aufweist, können diese Instrumente eine Hilfestellung bei der Implementierung in der gesamten Metropolregion darstellen.

Regionale Entwicklungsstrategie

Die regionale Entwicklungsstrategie dient der MUH dazu, langfristige Entwicklungsziele festzulegen (Zeitraum 20-30 Jahre). Mit Hilfe dieses Instruments können die langfristigen Ziele der GHV2050 in der Region eingeleitet werden. Diese Ziele haben keine rechtliche Bindungswirkung, bilden aber die Vorlage für die Konkretisierung durch den gemeindeübergreifenden Masterplan, sowie durch die regionalen Entwicklungsprogramme.

Gemeindeübergreifender Masterplan

Zwei oder mehr Kommunen können einen gemeindeübergreifenden Masterplan aufstellen. Dieser kann sowohl für das gesamte Gemeindegebiet, als auch für einen Teilraum Gültigkeit besitzen. Die Kommunen verfolgen damit eine gemeinsame städtebauliche Entwicklung, können in einem hohen Maße Einfluss auf die Planungen der benachbarten Gemeinden nehmen und erreichen eine bessere Abstimmung. (vgl. Kap. 4.3)

Der Verband der MUH kann demzufolge einen gemeindeübergreifenden Masterplan für die 14 Kommunen im Mandatsgebiet, aufstellen. Mit Hilfe dieses Instruments steuert sie die städtebauliche Entwicklung der Metropolregion und nimmt Einfluss auf die Implementierung der Themen der Greater Helsinki Vision. Des Weiteren kann durch dieses Instrument eine regelmäßige Anpassung der Ziele und Vorhaben vorgenommen werden, da der Masterplan in Finnland in der Regel alle zehn Jahre aufgestellt wird. Er stellt die höchste planerische Stufe dar, da der Regionalplan des Regionalrats der Uusimaa Region im Wirkungsgebiet des Masterplans keine rechtlichen Bindungen entfaltet.

Dies hat damit zu tun, dass bereits vor der Gründung der MUH der Regionalplan innerhalb der Region Helsinki eher eine Sammlung der Masterpläne der einzelnen Kommunen darstellte (vgl. Interview III, Penttilä 2016, Anhang S. 22). Dementsprechend wird die bis dato schwache Rolle des Regionalplans durch den gemeindeübergreifenden Masterplan übernommen und gestärkt, da dieser auf der gemeinschaftlichen Zusammenarbeit beruht und somit die Interessen und Ziele der Kommunen auf eine effektivere Weise den rahmengebenden Zielen der staatlichen Ebene anpassen kann. Hierdurch entsteht eine deutliche Steigerung der Handlungsfähigkeit der Region ohne gleichzeitig zu einer Verkomplizierung innerhalb der administrativen Struktur zu führen.

Regionales Entwicklungsprogramm

Die regionalen Entwicklungsprogramme konkretisieren die Ziele und Richtlinien der beiden vorangegangenen Instrumente für die jeweils nächsten fünf Jahre (regelmäßige Aktualisierung). Durch dieses Instrument werden die kurzfristigen Vorhaben umgesetzt, welche von der MUH durchgeführt werden, sowie Projekte, die mit Hilfe von EU-Fördermitteln entwickelt werden. Des Weiteren wird zu jedem Projekt ein Implementierungsplan aufgestellt, mit Hilfe dessen die Entwicklung durchgeführt und überwacht wird.

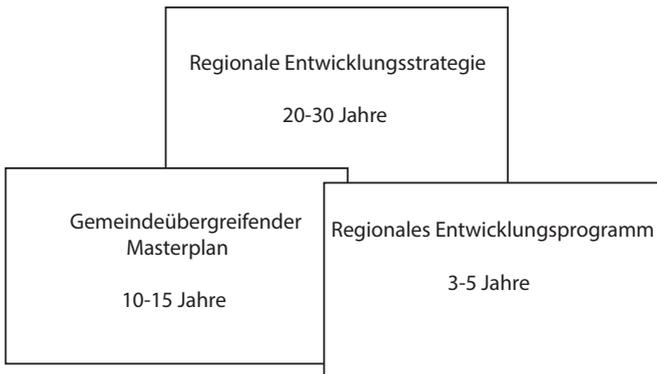


Abb. 25: Instrumente der MUH

7.2

Abschließende Betrachtung der MUH

Die MUH stellt einen wichtigen Baustein bei der Implementierung der GHV2050, sowie bei der Entwicklung von Kooperationen in der Metropolregion dar. Die Gründung dieser Institution auf regionaler Ebene ist ein wichtiger Schritt, um zu einer kooperativen Metropolregion zu gelangen, die auf mittelfristiger Perspektive Konkurrenz abbauen und die Implementierung der Visionsthemen steuern kann. Des Weiteren bildet sie einen Grundstein im internationalen Wettbewerb um Fachkräfte und Standortmarketing, da so ein einheitlicher Auftritt der Region gewährleistet wird und die Vielzahl an Potenzialen der unterschiedlichen Standorte gefördert werden kann. Aufgrund der Instrumente, die der MUH zur Verfügung stehen, ist nicht mehr die schwache Position des Regionalrats und des Regionalplans vorhanden (s. Abb. 26, 27, 28), der kaum Einfluss auf die Kommunen nehmen konnte, sondern eine effektive Gestaltung der Metropolregion möglich. Hierbei ist insbesondere auch die Rolle als neutrale Plattform bzw. als Mediator hervorzuheben, welche einen entscheidenden Impuls bei der Entwicklung von Kooperationen leistet. Ähnliches gilt für den gemeindeübergreifenden Masterplan, der die städtebauliche Entwicklung der Metropolregion einheitlich gestaltet und somit eine wichtige Funktion bei der Umsetzung der Visionsthemen und der Steuerung der Themenfelder innehat.

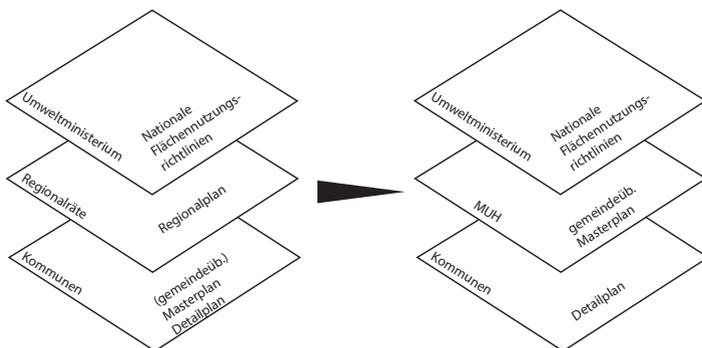


Abb. 26: Planungsebenen in Finnland vor und nach der MUH

Neben diesen positiv zu erwartenden Entwicklungen kann jedoch ebenso angeführt werden, dass die Vielzahl von AkteurInnen in der Region und der MUH zu einer Schwächung des Verbunds führen kann. Dementsprechend

kann die Handlungsfähigkeit eingeschränkt sein, da nur der „kleinste gemeinsame Nenner“ bei Debatten erreicht wird. Des Weiteren ist abzuwarten inwiefern die Konkurrenz zwischen den Kommunen abgebaut werden kann und dadurch eine effektive Umsetzung der vorgenommenen Thematiken erfolgen kann (insbesondere Helsinki, Espoo und Vantaa). Nur durch die Aufgabe von kommunalen Rechten der Selbstverwaltung (z.B. Masterplan), kann die effektive Metropolregion gelingen und tatsächlich Einfluss entwickeln. Ob dies in Finnland möglich ist, wird aktuell anhand der Reform auf regionaler Ebene erkennbar, da hier eine Machtverschiebung in Richtung der Regionalräte stattfindet. Dies wird zumindest aktuell nicht von den Kommunen boykottiert und daher als positives Signal für die Entwicklung einer Metropolregion gesehen. Auf der anderen Seite könnte die verstärkte Kooperation innerhalb der Metropolregion zu Lasten externer Kooperationen gehen, was eine weitere Schwächung der angrenzenden Kommunen bedeuten würde. Hinzu muss auf nationaler Ebene darauf geachtet werden, dass der Fokus nicht nur auf die Region Helsinki, sondern auch auf andere Stadtregionen gerichtet wird. Das Konfliktpotenzial aufgrund des Sonderstatus der Region Helsinki muss berücksichtigt werden. Ebenso ist darauf zu achten, dass der starke Kernraum um Helsinki nicht die gesamten Planungen der Metropolregion übernimmt und somit die restlichen zehn Kommunen ihre Rechte auf Selbstverwaltung mehr oder

Finnland	Planungsträger	Planungsinstrument	Rechtliche Bindung
Nationale Ebene	Umweltministerium	Nationale Flächennutzungsrichtlinien	Beratend
Regionale Ebene	Regionalräte	Regionalplan	Verbindlich
Lokale Ebene	Kommunen	Gemeindeübergreifender Masterplan	Optional
		Masterplan	Optional
		Detailplan	Verbindlich

Abb. 27: Planung in Finnland vor der MUH

Finnland	Planungsträger	Planungsinstrument	Rechtliche Bindung
Nationale Ebene	Umweltministerium	Nationale Flächennutzungsrichtlinien	Beratend
Regionale Ebene	MUH	Gemeindeübergreifender Masterplan	Verbindlich
Lokale Ebene	Kommunen	Detailplan	Verbindlich

Abb. 28: Planung in Finnland nach der MUH

7 KONZEPT

weniger einbüßen. Die gemeinschaftliche Entwicklung muss oberste Priorität sein, um eine hohe Identifikation der Bevölkerung mit der Metropolregion zu garantieren und eine kooperative Metropolregion zu kreieren.

Es kann festgehalten werden, dass die MUH große Potenziale im Bereich der Entwicklung von interkommunalen und regionalen Kooperationen, sowie der Implementierung der GHV2050 auf regionaler Ebene besitzt (s. Abb. 29). Gelingt der Abbau des Konkurrenzdenkens in der Region, sowie die Gestaltung einer gemeinsamen städtebaulichen Entwicklung mithilfe der Planungsinstrumente und die Etablierung der MUH als Mediator nach innen und Sprachrohr der Region nach außen, so kann eine effektive Zusammenarbeit ermöglicht werden.

STRENGTHS	WEAKNESSES
<ul style="list-style-type: none"> - MUH in der Region verankert - Gemeinschaftliche Entwicklung der Metropolreg. - Gemeindeübergreifender Masterplan vertieft den Regionalplan und verhindert zu unterschiedliche Entwicklung der einzelnen Kommunen - Einheitlich abgestimmte Siedlungsentwicklung - Gemeinsames Leitbild GH2050 - Innovation und Forschung - Regionalplan hat wenig Einfluss auf die Entwicklung der Masterpläne (genaue Ausdifferenzierung möglich) 	<ul style="list-style-type: none"> - Konkurrenz zwischen den Kommunen - Kaum Vergangenheit im Bereich von interkommunalen Kooperationen - Vielzahl der Beteiligten AkteureInnen - Schwankung der Stärke der Kommunen (Helsinki, Espoo und Vantaa zu den anderen elf) - Finanzierung von gemeinsamen Vorhaben - Lage innerhalb Europas
OPPORTUNITIES	THREATS
<ul style="list-style-type: none"> - Lage zwischen Europa und Russland / Asien - Verstärkter Austausch zwischen den drei „Großen“ (Helsinki, Espoo und Vantaa) - Deckungsgleichheit des Metropolregionsgebiets mit dem Gebiet des gemeindefübergreifenden Masterplans - Höhere Identifikation der BürgerInnen mit der MUH - Gemeinsamer internationaler Auftritt 	<ul style="list-style-type: none"> - Interne Kooperationen führen zu Lasten von externen Kooperationen - Differenzen der Interessen von Kernraum und Peripherie - Zu starke Steuerung durch den Kernraum - „Kleinster gemeinsamer Nenner“ bei Vorhaben aufgrund der Vielzahl der Beteiligten - Sonderrolle der Region führt ggf. zu Konflikten mit anderen Städten Finnlands

Abb. 29: SWOT zur Überprüfung der MUH

8 FAZIT

- 8.1 Zusammenfassung und Beantwortung der Fragestellung
- 8.2 Ausblick und weiterer Forschungsbedarf



Abb. 30: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Im Folgenden wird eine Bewertung der inhaltlichen Ergebnisse vorgenommen. Außerdem wird die Fragestellung beantwortet, sowie die Überprüfung der Hypothesen durchgeführt. Abschließend erfolgt ein Ausblick, sowie eine Auseinandersetzung mit weiteren Forschungsfragen bzw. weiterem Forschungsbedarf aufgrund der Ergebnisse dieser Arbeit.

8.1

Zusammenfassend Bewertung und Beantwortung der Fragestellung

Ausgehend von der These, dass die Vielzahl der AkteurInnen in der Region, sowie die Konkurrenz zwischen den Kommunen des Kernraums die Implementierung der Visionsthemen der GHV2050 behindert, wurde folgende Leitfrage aufgestellt:

„Wie können interkommunale und regionale Kooperationen aus dem Ideenwettbewerb „Greater Helsinki Vision 2050“ und dem daraus resultierenden Masterplan in der polyzentralen Metropolregion Helsinki entwickelt werden?“

Nach der Betrachtung der vorhandenen theoretischen Grundlagen und Forschungsansätze, sowie den Strukturen in der Region Helsinki in Bezug auf kooperative Ansätze und Projekte kann festgestellt werden, dass grundsätzlich interkommunale und regionale Kooperationen aus dem Ideenwettbewerb entwickelt werden können. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass diese Schlussfolgerung von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist. Die Städte Helsinki, Espoo und Vantaa müssen, eine gemeinsame Entwicklung verfolgen und in einem hohem Maße Konkurrenzdenken abbauen, um zu einer gemeinsamen Haltung gegenüber zukünftiger Herausforderungen zu gelangen. Dementsprechend kann die aufgestellte These ebenso bestätigt werden, da eine Behinderung der Implementierung durch die Konflikte in der Region vorhanden ist. Es ist also festzuhalten, dass die aktuellen Beziehungen in der Region und aus den Grundsätzen des finnischen Planungssystems (sehr starke Position der Kommunen) zu einem Hindernis für interkommunale Kooperationen in der Region führen. Die Frage nach dem „Wie“, trotz dieser Hindernisse, kann durch das ausgearbeitete Konzept beantwortet werden (vgl. Kap. 7).

Es ist festzustellen, dass durch die Schaffung einer Metropolregion die Implementierung der Visionsthemen und damit das übergeordnete Ziel des Ideenwettbewerbs erreicht werden kann (vgl. Kap. 1, Ache 2011: 3). Diese ist

jedoch in einem hohen Maße von der Bereitschaft der Kommunen innerhalb der Metropolregion abhängig. Zu diesem Zeitpunkt ist nur eine schwache Zusammenarbeit in den meisten Bereichen vorhanden. Die ökonomische Konkurrenz zwischen den Kommunen, aufgrund der starken Rolle durch die ausgeprägte kommunale Selbstverwaltung, verhindert eine ausgeprägte interkommunale Kooperation. Diese kann abgebaut werden, wenn die Akteure die Etablierung der „MetropolitanRegion UrbanSoundWaveHelsinki“ als gemeinsamen Gewinn für die Region Helsinki verstehen. Die Vorteile, insbesondere bei zukünftig verstärkt relevanten Themen wie Globalisierung und internationaler Wettbewerb, Stadtentwicklung, Klimawandel und dem demographischen Wandel müssen als solche wahrgenommen werden und somit die Basis für die Zusammenarbeit bilden. Die MUH kann somit als wichtigster Baustein gesehen werden, in Bezug auf die Implementierung der Visionsthemen der GHV2050 in der Region Helsinki.

Der Masterplan 2016 der Stadt Helsinki kann ebenfalls einen Beitrag zur Implementierung der Visionsthemen leisten. Zwar ist er zum aktuellen Zeitpunkt eher als Hindernis bezüglich des Zusammenwachsens der Region anzusehen, dass Potenzial das in der Art und Weise der Aufstellung, sowie in der gewählten Form der Implementierung steckt, könnte aber zumindest als Referenz für einen gemeindeübergreifenden Masterplan genutzt werden. Dafür sprechen die allgemeinen und langfristigen Perspektiven des Plans, welcher der eigentlichen Umsetzung der Projekte durch die Detailpläne Spielraum gewährt und somit eine Anpassung an die Gegebenheiten vor Ort ermöglicht. Der Transfer auf den gemeindeübergreifenden Masterplan für die MUH bietet sich also geradezu an. Dabei gilt es aber zu beachten, dass beispielsweise in Vantaa eine andere bodenrechtliche Situation als in Helsinki vorliegt (Helsinki besitzt ca. 80% der städtischen Flächen, Vantaa ca. 30%) und somit zuerst eine Anpassung derartiger Divergenzen gelingen sollte.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Implementierung der Visionsthemen und der Entwicklung der MUH nicht nur auf diesen beruhen sollte. Durch eine zu starke Fixierung auf die Themen der GHV2050 besteht die Gefahr, dass diese Entwicklung ansonsten zu Lasten der an die MUH angrenzenden Kommunen geht. Dementsprechend sind nicht nur interkommunale Kooperationen anzustreben, sondern auch regionale mit anderen Regionen Finnlands und internationalen Stadtregionen in der Umgebung (Tallinn, Stock-

holm, Sankt Petersburg), sowie mit den Unternehmen in der Metropolregion. Es wird festgestellt, dass eine Implementierung der GHV2050 und damit die Entwicklung von interkommunalen und regionalen, durch die MUH, in der gesamten Metropolregion möglich ist. Dies kann gelingen, wenn sich die Region auf das eigentliche Ziel der Ideenwettbewerbs besinnt: Die Schaffung einer Metropolregion der 14 Kommunen in der Region Helsinki.

8.2

Ausblick und weitere Forschungsbedarf

Ob in Zukunft innerhalb der Region Helsinki das Modell einer Metropolregion angestrebt wird, bleibt abzuwarten. Ebenso bleibt offen, welchen Einfluss der Masterplan Helsinki wirklich haben wird und welche Themen der GHV2050 durch diesen umgesetzt werden. Das MAL-Agreement 2016-2019 kann einen ersten An Schub für weitere Initiativen liefern, jedoch ist dieses in erster Linie nur als ein Anfang zu verstehen und kann aufgrund der begrenzten Kompetenzen, des kurzfristigen Zeitraums und der schwachen Bindungswirkungen hinsichtlich von Zielen, langfristig nicht überzeugen.

Weiterer Forschungsbedarf besteht sicherlich in Bezug auf die anlaufenden Reformen. Diese konnten während dieser Arbeit nicht ausgiebig bearbeitet werden, da es noch keine festgelegten Aspekte gab und die Ansätze der Reformen erst im Sommer 2017 anlaufen werden. Demgegenüber kann aber die regionale Reform völlig neue Ansätze liefern, da diese voraussichtlich zu einer Stärkung der regionalen Ebene führen wird. Hier ist jedoch noch nicht abschließend geklärt, ob dies ebenfalls in der Region Helsinki der Fall sein wird. Ebenso könnte als weiterer Forschungsansatz eine genauere Untersuchung der Beziehung des Masterplans 2016 der Stadt Helsinki, mit den Visionsthemen der GHV2050 vorgenommen werden. Insbesondere die Auswahl der Themenfelder wäre von Interesse, da einige Themen vielfältig übernommen wurden (Nachhaltigkeit) und andere kaum in Erscheinung treten (Kooperationen) (vgl. Kap. 5.4).

9 REFLEXION



Abb. 31: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue

Die Themenauswahl dieser Bachelorthesis wurde auf einen bisher unbekanntem Untersuchungsraum (Helsinki) festgelegt. Dadurch wurde eine möglichst objektive Bearbeitung gewährleistet und eine Vielzahl an neue Erfahrungen erlangt.

Die Bearbeitung dieser Thesis wurde in drei unterschiedliche Abschnitte unterteilt. Im ersten Teil wurde eine Eingrenzung der Thematik, sowie ein erste Annäherung an den Untersuchungsraum Helsinki von Hamburg aus vorgenommen. Dieser Schritt erwies sich aufgrund des geringen Bekanntheitsgrades mit der Region und der daraus entstandenen Notwendigkeit der erste Orientierung, als überaus sinnvoll.

Den Kern der Arbeit bildete der Aufenthalt in Helsinki und Finnland von Mitte August bis Ende Dezember (2. Abschnitt). In diesem Zeitraum wurde ein Großteil der Forschungsarbeit geleistet (insbesondere ExpertInneninterviews) und somit der Grundstein für die vorliegende Arbeit gelegt. Hierbei ist als bedauerlich anzumerken, dass kein ExpertInneninterview in Espoo möglich wurde, welches auch eine wichtige dritte Perspektive neben Helsinki und Vantaa ermöglicht hätte. Als besonders hilfreich und vertiefend wurde das absolvierte Praktikum beim Urban Facts Department of Helsinki wahrgenommen, welche das theoretische Wissen mit praktischem verknüpfte und somit zu einem breiteren Verständnis des Untersuchungsraums und den Handlungsweisen vor Ort führte. Im dritten Abschnitt wurde die Arbeit nach der Rückkehr in Hamburg geschärft und verfasst.

Insgesamt hat die Aufteilung der Arbeitsabschnitte gut funktioniert. Anzumerken bleibt, dass bei der Fragestellung, sowie bei der Auswahl der zu vertiefenden Aspekte Anpassungsschwierigkeiten bestanden. Dies hatte in erster Linie damit zu tun, dass der Untersuchungsraum völlig unbekannt war und die erste theoretische Vorarbeit sich nicht immer mit den praktischen Erfahrungen vor Ort in Einklang bringen ließen. Dementsprechend hatte der Aufenthalt einen sehr wichtigen Beitrag an der Ausrichtung dieser Thematik, da im Gespräch mit den ExpertInnen eine Vielzahl von Aspekten herausgearbeitet werden konnten, welche nicht aus einer reinen Literaturrecherche möglich gewesen wäre. Hieraus lässt sich folgern, dass die ortsferne Analyse und Bearbeitung einer Forschung zwar in Teilen möglich ist, gerade bei unbekanntem Untersuchungsräumen, jedoch immer auf eine Feldforschung gestützt werden sollte.

IV. QUELLENVERZEICHNIS

IV.I ABBILDUNGEN

Abb. 1: Helsinki, Espoo und Vantaa. Eigenes Foto und eigene Darstellung nach <http://bit.ly/2mdjALn>. und <http://bit.ly/2mafWjO> (letzter Aufruf 06.03.2017)

Abb. 2: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.

Abb. 3: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.

Abb. 4: Methodik und Verortung. Eigene Darstellung.

Abb. 5: Schematisches SWOT-Kreuz. Eigene Darstellung nach Schmidbauer (o.J.). <http://bit.ly/2bGjLlI> (letzter Aufruf 30.01.2017).

Abb. 6: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.

Abb. 7: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.

Abb. 8: Planungsebenen in Finnland. Eigene Darstellung.

Abb. 9: Planung in Finnland. Eigene Darstellung nach Hirvonen-Kantola, S.; Mäntysalo, R. (2014): The recent development of the finnish planning system – The city of Vantaa as an executor, fighter and in dependent actor. In: Blotevogel, H. (Hrsg.) (2014): Spatial Planning Systems and Practices in Europe. London, Routledge S. 46.

Abb. 10: Morphologische und funktionale Polyzentralität. Eigene Darstellung nach Danielzyk, R. et al (2016): Polyzentrale Metropolregionen – Zur Einführung. In: Wiechmann, T. (Hrsg.) (2016): Polyzentrale Metropolregionen. Verlag Dorothea Rohn, Lemgo. S. 30.

Abb. 11: Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.

Abb. 12: Finnland in Europa. Eigene Darstellung nach <http://bit.ly/2m7JnWo> (letzter Aufruf 28.02.2017)

Abb. 13: Region Helsinki. Eigene Darstellung nach <http://bit.ly/2ljUJ4U> (letzter Aufruf 28.02.2017)

Abb. 14: Blick auf Katajanokka und Pohjoissatama Norra Hamnen. Eigenes Foto.

Abb. 15: Ostsee bei Toukolan rantapuisto. Eigenes Foto.

- Abb. 16:** 7 Visionsthemen vs. 10 Kernthemen Masterplan. Eigene Darstellung.
- Abb. 17:** Zeitverlauf von der Idee bis zum Masterplan. Eigene Darstellung.
- Abb. 18:** Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.
- Abb. 19:** Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.
- Abb. 20:** Logo der MUH. Eigene Darstellung.
- Abb. 21:** MUH, Uusimaa und Umgebung. Eigene Darstellung nach <http://bit.ly/2lJUU4U> (letzter Aufruf 28.02.2017)
- Abb. 22:** Verknüpfung der MUH. Eigene Darstellung.
- Abb. 23:** MUH im Vergleich. Eigene Darstellung nach Danielzyk, R. et al (2016): Polyzentrale Metropolregionen – Zur Einführung. In: Wiechmann, T. (Hrsg.) (2016): Polyzentrale Metropolregionen. Verlag Dorothea Rohn, Lemgo. S. 140, 162, 273, 292, 340.
- Abb. 24:** Organisation der MUH. Eigene Darstellung.
- Abb. 25:** Instrumente der MUH: Eigene Darstellung.
- Abb. 26:** Planungsebenen in Finnland vor und nach der MUH. Eigene Darstellung.
- Abb. 27:** Planung in Finnland vor der MUH. Eigene Darstellung nach Hirvonen-Kantola, S.; Mäntysalo, R. (2014): The recent development of the finnish planning system – The city of Vantaa as an executor, fighter and independent actor. In: Blotevogel, H. (Hrsg.) (2014): Spatial Planning Systems and Practices in Europe. London, Routledge S. 46.
- Abb. 28:** Planung in Finnland nach der MUH. Eigene Darstellung nach Hirvonen-Kantola, S.; Mäntysalo, R. (2014): The recent development of the finnish planning system – The city of Vantaa as an executor, fighter and independent actor. In: Blotevogel, H. (Hrsg.) (2014): Spatial Planning Systems and Practices in Europe. London, Routledge S. 46.
- Abb. 29:** SWOT zur Überprüfung der MUH. Eigene Darstellung.
- Abb. 30:** Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.
- Abb. 31:** Viikin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue. Eigenes Foto.

IV. QUELLENVERZEICHNIS

IV.II LITERATUR

Ache, P. (2011): Creating futures that would otherwise not be – Reflections on the Greater Helsinki Vision process and the making of metropolitan regions. Verfügbar von: Science Direct. [Januar 2017]

Ache, P.; Neuvonen, A. (o.J.): Metropolitan Vision Making – Using Backcasting as a Strategic Learning Process to Shape Metropolitan Futures. <http://bit.ly/2kF2jYP> (letzter Aufruf 30.01.2016)

Blotevogel, H. (Hrsg.) (2014): Spatial Planning Systems and Practices in Europe. London, Routledge

Borchard, K. (Hrsg.) (2011): Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung. Verlag der ARL, Hannover

City Executive Office of Helsinki (2016): Helsinki Region. Präsentation während des Interviews am 18.11.2016.

City Planning Department of Helsinki (2013): Helsinki City Plan - Vision 2050 - Urban Plan - the new Helsinki city plan. <http://bit.ly/1PfpjZ0> (letzter Aufruf 24.09.2016)

City Planning Department of Helsinki (2015): Urban Plan - Helsinki city plan draft. <http://bit.ly/17rhYmP> (letzter Aufruf 08.01.2017)

COMMUN (2007): BSR INTERREG III B project, Promoting Spatial Development by Creating COMMON MINDscapes. Planning System in Finland. <http://bit.ly/2bLT9t4> (last appeal 19.11.2016)

Danielzyk, R. et al (2016): Polyzentrale Metropolregionen – Zur Einführung. In: Wiechmann, T. (Hrsg.) (2016): Polyzentrale Metropolregionen. Verlag Droste Rohn, Lemgo. S. 29-31

Friedrich, P.; Lantz, A. (2006): Lange Arbeitsleben gestalten – Erfahrungen aus Skandinavien. <http://bit.ly/2iIKCul> (letzter Aufruf 20.01.2017)

Fürst, D.; Knieling, J. (2005): Kooperation, interkommunale und regionale. In: Ritter, E.-H. (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. Verlag der ARL, Hannover. S. 531-533

Giersig, N. (2008): Multilevel urban governance and the “European City”: discussing metropolitan reforms in Stockholm and Helsinki. Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden. S. 129-203

Grotheer, S. (2011): Das Konzept der Europäischen Metropolregion in Deutschland – Die Bedeutung seiner Umsetzung für die regionale und kommunale Entwicklung am Beispiel der Metropolregionen Hamburg und Nürnberg. <http://bit.ly/2cJilBK> (letzter Aufruf 07.12.2016)

Helsingin Seudun (2016): Helsinki Region Land Use Plan 2050; Helsinki Region Housing Strategy 2025; Helsinki Region Transport System Plan 2015. Maankäyttösunnitelma HLJ 2015

Helsingin Seutu 2050 (o. J.): Greater Helsinki Vision 2050. <http://bit.ly/2gvic0A> (letzter Aufruf 13.12.2016)

Hirvonen-Kantola, S.; Mäntysalo, R. (2014): The recent development of the finnish planning system – The city of Vantaa as an executor, fighter and independent actor. In: Blotevogel, H. (Hrsg.) (2014): Spatial Planning Systems and Practices in Europe. London, Routledge. S. 42-60

Hollbach-Grömig, B. (2012): Erfolgsfaktoren interkommunaler Kooperation. In: IWH - Vernetzung, Kooperationen, Metropolregionen – Effekte für die wirtschaftliche Zukunft der Städte. Dokumentation des 3rd Halle Forum on Urban Economic Growth. IWH Sonderheft 4/2012, Halle (Saale)

Jacoby, C. (2011): Verwirklichung durch raumordnerische Zusammenarbeit. In: Borchard, K. (Hrsg.) (2011): Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung. Verlag der ARL, Hannover. S. 533-539

Knieling, J.; Rahlf, S. et al (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Voraussetzungen für erfolgreiche Kooperationen in den großen Wirtschaftsräumen der neuen Länder am Beispiel der Metropolregion Sachsendreieck. BBR Werkstatt Praxis Heft 54, Bonn

Korpinen, P. (2007): Greater Helsinki Vision 2050 - International Ideas competition - Jury Protocol. <http://bit.ly/2c2onZ5> (letzter Aufruf 13.12.2016)

Lambregts, B. (2009): The polycentric metropolis unpacked: concepts, trends and policy in the Randstad Holland. Dissertation, Universität van Amsterdam. S.11

Lendl, M. (1998): Rechtliche Grundlagen – Planungsinstrumente. In: Ritter, E.-H.; Wolf, K. (Hrsg.) (1998): Methoden und Instrumente räumlicher Planung – Handbuch. Verlag der ARL, Hannover. S. 33-35

Lexas (2010): Urbanisierung. <http://bit.ly/2jN1AUD> (letzter Aufruf 30.01.2017)

Metropolregion Rhein-Neckar (2014): Kurzprofil. <http://bit.ly/1Szsihi> (letzter Aufruf 20.01.2017)

Meuser, M.; Nagel, U. (2002): ExpertInneninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Bogner, A.; Littig, B.; Menz, W. (2002): Das ExpertInneninterview. Theorie, Methode, Anwendung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Opladen. S. 71-93

Pelka, K.; Zimmermann, K. (2016): Polyzentrische Metropolregionen handlungsfähig machen – Das Beispiel Rhein-Neckar. In: Wiechmann, T. et al (2016): Polyzentrale Metropolregionen. Verlag Dorothea Rohn, Lemgo. S.139-159

Preisung, T. (2013): MetropolRegionalPlanung – Chancen und Risiken einer Zusammenführung von Metropolregionen und Raumplanung. Verlag Dorothea Rohn, Detmold. S. 97-132

Priebs, A. (1998): Instrumente der Planung und Umsetzung. Kooperations- und Konsensstrategien der Raumordnung. In.: Ritter, E.-H.; Wolf, K. (1998): Methoden und Instrumente räumlicher Planung – Handbuch. Verlag der ARL, Hannover. S 212-216

Ritter, E.-H.; Wolf, K. (Hrsg.) (1998): Methoden und Instrumente räumlicher Planung – Handbuch. Verlag der ARL, Hannover

Ritter, E.-H. (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. Verlag der ARL, Hannover

Schiffauer, W. (2011): Die Feldforschung. <http://bit.ly/2IOFcxu> (letzter Aufruf 28.02.2017)

Schmidbauer, K. (o.J.): Oh SWOT! Oh SWOT! – Die SWOT-Analyse in der Konzeptionspraxis. <http://bit.ly/2bGjLlI> (letzter Aufruf 30.01.2017)

Seimetz, H.-J. (2009): Regional Governance – Voraussetzung für eine zukunftsweisende Regionalentwicklung. Hg.: Troeger-Weiß, G. (2009): Sonderheft der Materialien zur Regionalentwicklung und Raumordnung, Band 28. Selbstverlag, TU Kaiserslautern

Wiechmann, T. (Hrsg.) (2016): Polyzentrale Metropolregionen. Verlag Dorothea Rohn, Lemgo.

Wolff, S. (o.J.): Dokumenten- und Aktenanalyse. <http://bit.ly/2IOC3h8> (letzter Aufruf 28.02.2017)

V. ANHANG

V.I LEITFRAGEBOGEN

Greater Helsinki Vision and Cooperation

Part I

1. How strong are you integrated in the process of the GHV?
 - a. How could you influence the planning in Helsinki / the Metropolitan Region?
 - b. Do you get consulted by the stakeholders?

2. How does the implementation of the GHV works?
 - a. Do you have influence?

3. Which aspects will be implemented at first?

4. Why and why not? Which aspects of the GHV should be implemented at the layer of the metropolitan region and which one at the layer of the Uusimaa region?
 - a. Do you have influence?

5. Could you increase the cooperation in the metropolitan region because of the GHV?

6. Which chances and which problems do you see in the region because of the implementation of the GHV?
 - a. Do you see trouble that the GHV will become just a project for the city of Helsinki and don't take a notice on the region?

7. Which means of communication are used to get the population involved in the process of planning and implementation?

8. Does the cooperation in the metropolitan region help to implement the GHV or is the competition between the municipalities disruptive?

Part II

1. Do cooperation contribute to the implementation of the GHV in the region?
 - a. Do you have to increase the cooperation that they become more influential?

2. Which cooperation exist between Helsinki, Espoo und Vantaa?
 - a. Which cooperation exist within the metropolitan region and the Uusimaa region?
 - b. Which influence do the cooperation have on planning in the region?

3. How much influence do you have (Regional Council) on planning in the municipalities and could you officiate as a troubleshooter between the municipalities?
 - a. Which instruments do you have?
 - b. Do you have permanent contact persons?
 - c. In which aspects are the strongest cooperation and in where are the cooperation still very weak? Why?
 - d. Do you officiate as a troubleshooter between players in the region in general?

4. Do you see competition between the cities of Helsinki, Espoo and Vantaa or between the municipalities in the metropolitan region / Uusimaa region?
 - a. In which sectors in particular?
 - b. Is competition between players and municipalities in the process of development of the GHV a problem?

5. Do you see the intention to build stronger cooperation between the cities/municipalities?

6. Could the GHV make an impact to increase cooperation?

V. ANHANG

V.II INTERVIEWTRANSKRIPTIONEN

Interview I: Rikhard Manninen, Direktor der strategischen
Stadtentwicklungsabteilung des Stadtplanungsamts
Helsinki, Helsinki 22.08.2016

Lukas: Who had the idea of the GHV project?

Manninen: I was not working at those times here. I came to the City Planning Department 2005 in December. Approximately at the same time, maybe 2006, there came out this idea to arrange the competition for Greater Helsinki. I think it was the deputy mayor Pekka Korpinen who was active at that time in Helsinki. This is only what I know. I jumped into this process later. Actually, I was also participating at that competition with certain planners. I did not work for the city at that time.

Lukas: The professor of my Bachelor Thesis Jörg Knieling competed also.

Manninen: We also had a suggestion for this competition and I think it was good but it was not in the top. Actually, many of those we proposed have been included in that master plan. They are included in certain ideas of densification in certain axis like this center Pasila Airport to strengthen that very much. Also some other ideas had more effect than that which had won the competition. The winner was a consultant company. They had this idea of the certain islands or communities that would be based on.

Lukas: Which target do you want to win with this project and now with this new master plan? It develops to a more denser and urban city. Is there also a more spatial planning background or do you want to build a stronger metropolitan region?

Manninen: With this city plan we had the idea of transforming the urban structure quite roughly actually. We have the core area in the Helsinki city center and now this will be improved. The idea is to strengthen that and ex-

panded it towards different directions and using these corridors based on urban boulevards.

(Aufstehen, an eine Planwand gehen)

Manninen: I can show you some areas here. The denser area ends somewhere here and then there come some smaller areas and suburbs. Now we will systematically start to extend the inner city in these directions. We also have these stronger network based on the rail systems. The boulevards have light rail trams to support their transportation. If we are talking about the network of rails, Helsinki traditionally is very monocentric with a strong center. At the same time we are trying to connect the different suburban centers with each other.

(Sitzend)

Manninen: The neighboring municipalities don't like the idea of urban boulevards. They think that we will have a more public transport based system. They think we will not let the cars into the center and create a barrier to this municipalities. I don't think it will go like that. But we will find out.

Lukas: But they are a little bit frightened of this?

Manninen: Yes.

Lukas: Ok, very interesting. How does the implementation work of this plan?

Manninen: We are now starting the implementation program. This is the plan which shows certain goals for the densification and the certain network. But they didn't program the implementation so we have a different program for that. We have to take many things into account: the regional structure, the economy and how much the city can invest. The city has a ten year investment program. We integrate this implementation plan in the investment program.

Lukas: Did you maybe know which aspects you are prefer to implement at the first time?

Manninen: We will choose one or two of the boulevards projects. The land-use

planning has already started. We have to argue that this is the right direction and why. We have to find the right criterias and introduce how much it costs. Our focusing area is 2050, so we have a 34 year perspective. But the first perspective is 2030 so there we will have a more exactly program. Now, the situation is that Helsinki has according to the master plan of 1992 and 2002 the idea to move the harbor to the east to Vuosaari. Helsinki is implementing this former harbor area like central Pasila and now we are thinking about the next steps which are based on this.

Lukas: Is it more a project for the whole metropolitan area? Are you working strong together with the other municipalities like Espoo, Vantaa and so on or more in Helsinki?

Manninen: Helsinki is planning Helsinki. But we have the regional cooperation with the other municipalities and it based on contracts an agreements every four years. Helsinki is of course planning land-use in its own area. Helsinki is a quite important actor at the regional level. If we think about the population prognoses, we are using the same numbers. The plan is that 2050 there will be two Million inhabitants in the whole metropolitan area and Helsinki has 860 000 as a part of it. We tried to synchronize all these numbers.

Lukas: Are there any implementation problems? You´ve said that the municipalities in the region are a little bit frightened because they think you are stopping the cars from coming inside the center?

Manninen: Not yet. Of course they have said what they wanted to say. We are still talking for the new city plan but there are no problems yet.

Lukas: In which ways there are existing cooperation's between Helsinki, Espoo und Vantaa? I have read that there are long time cooperation's at the waste disposal and in the transportation system.

Manninen: The HSY takes care of the waste disposal of the whole region. Then there is a transportation system with the HSL. It is in the law that this organizations are in charge of planning the transportation network and also running it in the region. That forms a strong basement for the regional cooperation.

In the past, maybe for four years, also the land-use planning like I mentioned what used in Helsinki is in a way integrated in this regional cooperation. It is not official in the law like the transportation. They need also the land-use planning to convince that they have a good plan so we have to cooperate quite much. When you meeting Hannu Pentillä and also the certain experts of the municipalities you can talk with them about that. They cooperate, discuss and produce this plan which is the basis for the new agreement. And the state is of course complaining all the time that the region doesn't cooperate enough with the state. But there are different ministries and it is quite complicate at the state level.

Lukas: To find your contact partner at the same layer.

Manninen: Yes the political decision makers.

Lukas: In Germany it is also very hard. It is not a Finnish problem only. Is there an attempt in the metropolitan region to improve the cooperation from the municipalities?

Manninen: There is a constant attempt to improve it. It is improving step by step because we now understand that we have to synchronize these levels of the regional planning and the city planning. We have to use the same numbers in the implementation process. In this ways and in these groups of planners we cooperate very much.

Lukas: But you don't have a real committee which meets continuously or a speaker for the whole region?

Manninen: Actually, we have this model with this group of deputy mayors. Of course there are some important actors that speak more like Hannu Pentillä or the deputy mayor of Helsinki (Jussi Pajunen). He is quite active in speaking for the region and cooperation. It is very much for the person which is in charge how much effect does it have.

Lukas: But this committee is between Espoo, Vantaa, Helsinki and Kaunianien or is it with the 14 municipalities of the whole region?

Manninen: With the 14 but we are cooperating also with Espoo and Vantaa. As planners we have certain meetings with the planners of these neighboring cities. But it is a quite recent thing and now we are waiting for... It is very complicated but there is also the state that will give more power to the region. In the region there are some changing legislations that would give more power to Uusimaa region than these others. They have regional parliaments also but now there is a discussion if Helsinki, Espoo and Vantaa in a way find each other mentally and organizationally so they could form a specific region.

Lukas: I think they are three of the biggest cities and the economic heart of Finland so it would make sense to cooperate with each other a lot more.

Manninen: Yes. I think this is not a land-use or transportation driven process because it comes from the health care organization. The need to change the whole system is the driver and if that would work the core will get a specific organization. It would also help the land-use and transportation sectors to cooperate more with the core area. The situation has been that Helsinki is the biggest city in the center and Espoo and Vantaa have traditionally been very afraid of Helsinki that it would take all the power. In the last years they have been more willing to cooperate with smaller municipalities surrounding them. They think they are very independent and they are afraid of being kind of peripheries of Helsinki. They wanted to be in the center and to make their own decisions. That has been the situation. And now it might change.

Lukas: Hopefully. It sounds a little bit problematically.

Manninen: It is more than a little bit problematically.

Lukas: Are there any supporting programs from the state of Finland for these projects or is it only done by Helsinki?

Manninen: They are supporting in certain ways by signing the agreements and giving some money. If you find your common will together and produce a plan together the state will finance one or two projects. They have financed the extension of the metroline towards Espoo and there was this ring way system that connects the airport with the center. That was financed not all but some

percentages by the state. Also for the first light rail tram the state gave 30% of the investment. But it is only in this transportation sector. It depends who is in charge at the national level. If it is the center party like now, they are traditionally not very interested in cities and urban questions because they are more like an agrarian party. They want to put the money in agrarian issues and therefore in other regions. They support other areas than the core.

Lukas: So which party would you help?

Manninen: I don't know. Maybe the more urban parties like the conservative party in certain questions, the social democrats and the greens. They support the living in the cities.

Lukas: Do Finland has a real spatial planning program or are the municipalities very strong?

Manninen: The municipalities are very strong. It is in the legislation also.

Lukas: But it is in whole Finland like this?

Manninen: Yes in whole Finland

Lukas: Because in Germany we have 16 federal states and in every state it is different.

Manninen: We have the regional plan also in the Uusimaa region and a certain legislation. We cannot make plans which are against this regional plan.
(Manninen zeichnet)

I will show you. We have got the Uusimaa region and this makes the regional plan (legally binding). And we have the 14 municipalities (metropolitan area). They making transportation plans and the greater Helsinki vision and the unofficial land-use plan (makes the agreements with the state of Finland). It has no real power like the Uusimaa plan has. And then we have the city with a master plan and its official and legally binding.

Lukas: How strong is the influence of the municipalities in these fields? Could

they do they own taxes and also the spatial planning.

Manninen: Yes, if it is not against the regional plan. This is very general. Helsinki can do basically do whatever they want. But maybe the other municipalities have more to show because they are in a position where they have to prevent urban sprawl. Some of them don't have already existing rail lines. Some of them do. So they can densify or making new structures based on the rail tracks. There are some others which are only car based municipalities. They have more difficulties to show that their plans are good.

Lukas: How is the relationship between spatial planning and the land-use planning? Is the land-use planning developed out of the spatial planning or is there no connection between them?

Manninen: Helsinki is a little bit special because Helsinki is a significant land owner. Traditionally, Helsinki has been planning its own land so it is a little bit different. The system is very plan led in that way. But if you go to some other municipalities there is more private land. They are more based in development projects and guiding the process.

Lukas: Helsinki has a big influence in planning and can do a lot by themselves.

Manninen: Yes.

Lukas: Are there any different projects like this in Helsinki in Finland at the moment?

Manninen: The bigger cities make their master plans.

Lukas: Like Turku?

Manninen: Turku also. But it might be a different type of plan. Because we are try to plan a new kind of master plan.

Lukas: It is way more visionary I think.

Manninen: It is more visionary and is not very exact. It shows the guidelines of the strategic important decisions of making this plan. But there is a lot of space for the developers to solve their problems.

Lukas: Are there any more cooperation between Helsinki, St. Petersburg, Tallinn, Stockholm or are there more cooperation in Finland like Turku and Tampere?

Manninen: We have a growth corridor cooperation process. It is between Helsinki and Tampere and there are certain projects which are in the interest of the state and the ministries. We also have these Turku, Helsinki and St. Petersburg west - east corridor. In Helsinki we have positioned ourselves in cross-road of these two corridors. The north - south corridor goes also to Tallinn and to Berlin. The idea is to form an EU-level network. The Tallinn tunnel is a part of these north - south growth corridor. Helsinki and Tallinn is not the idea, they have been these twin city idea but this not had been the point. The point is that the north European corridor should connect Finland to central Europe and now it is special that St. Petersburg is strategically very difficult in that Putin era. The east is not cooperating very much with Russia. The situation changed since the Ukraine crisis comes up. The situation started to change. Russian is not very much considered as a strategic cooperation partner or St. Petersburg in a way. It is much more this Helsinki Tallinn tunnel. The strategic situation has changed.

Lukas: I thought there is a lot of economic connections between Finland and Russia.

Manninen: Yes, there has been historically and there is still a certain importance but not that much anymore since that economic situation in Russia.

Lukas: So is your master plan also dealing with these north - south corridor?

Manninen: Not exactly we have a transnational part in the vision but the basic elements are those I just said. We need to do planning that takes to account that there could be a tunnel but our masterplan focuses on Helsinki.

Lukas: Thank you very much.

Interview II: Oli Keinänen, Uusimaa Regional Council, Experte für regionale Entwicklung der Region Helsinki und internationale Beziehungen, Helsinki 26.09.2016

Lukas: At first I would like to ask you some questions about the Greater Helsinki Vision and your influence on it as the Regional Council. Rikhard Manninen told me that the City of Helsinki develops it on their own and that they are not so much in contact with cities like Espoo and Vantaa. So my first question is how strong are you integrated in the process of the Greater Helsinki Vision as the Regional Council and also in the development of the new masterplan of Helsinki?

Keinänen: The planning system of Finland consists of a municipal level with detailed planning and master planning. This is based on law. In principal the masterplans should follow the regional plan but the practical way is of course always something else and not exactly like the official way.

Lukas: You could say that the masterplan is developed out of the regional plan? Or is it in this case a masterplan which is too visionary?

Keinänen: In this case when we are talking about the city of Helsinki's new masterplan then there is not a big link to the county plan. Possession in the process of the Regional Council is to provide the opinions when the city of Helsinki send a formal. This is the way negotiations took place between the Regional Council and the city of Helsinki on planning issues including the new masterplan.

Lukas: So is it possible for you to influence the processes of planning from the City of Helsinki?

Keinänen: For sure there is some influence but is sometimes hard to say which is from the county plan and what is from the neighboring cities because they are also very important players here. Espoo and Vantaa especially but also the outer ring. To some extend you could say that the Regional Council sometimes represents the outer ring more than the core. One reason for this is, you probably know about the voluntary cooperation between the metropolitan cities.

Lukas: The 14 municipalities?

Keinänen: Yes and especially the region outside of this 14 municipalities which are also interacting with the metropolitan region a lot because they've got influenced of it. This problem is maybe in some extend more the work of the Regional Council then the inner metropolitan things of the 14 municipalities. There is no law which dictates the responsibilities of the Regional Council but this is the praxis more or less.

Lukas: Okay and do you know how the implementation of the Greater Helsinki Vision now works when they have the masterplan and when they are starting a program to develop it? Do you have influence on it? Mr. Manninen told me that they want to start with one or two of the Urban Boulevard projects.

Keinänen: Hämeenlinnaväylä is the first one. Yes for sure. In many aspects. I'm maybe not the best contact person in this issues because my activities are more focusing on cross boarder and international issues. I do participate on the ongoing development of the new Regional Plan and I was involved in a project for Helsinki to study the regional impacts of Urban Boulevards. After that our planning department is also involved in this next steps of the planning process. Specifically there is one issue which is the most controversial in the doing of this Hämeenlinnaväylä which is now in the focus. The central park is in danger say the critics. The central park is defined in the Regional Plan and the role of the Regional Council is to interpret of the plans of the city are following the guidance of the existing Regional Plan. So this is the most important issues at the moment. Then the boulevards as such there is an regional dimension of the development because they do make an impact on living conditions and transport systems outside the core metropolitan region. This is something which is a topic of the dialog of the Regional Council and the city of Helsinki.

Lukas: Rikhard Manninen told me already that there are some municipalities which are frightened that with the boulevards the people of this cities etc. can't go with their cars to the inner city anymore. So is there a dialogue about problems like this? How do you manage this?

Keinänen: Yes this is one way of interpreting it. There is, in Finnish we sometimes talk about car party, like a political party, which defend the rights of private transport. A straight forward interpretation is that the outer rings outside the core region belongs to this party. I think this is a simplification and here in the Regional Council we would like to see more questions to emphasize the importance of joined planning of public transport between the HSL region and the rest of the commuting region. Because Helsinki as the Helsinki metropolitan region is much wider than the cooperation area HSL.

Lukas: When you are saying you are more a specialist for the cross boarder cooperation would you say that you could increase the cooperation in the metropolitan region and outside of it because of the Greater Helsinki Vision? Do you think this will make an impact or is there no will in the region to increase cooperation?

Keinänen: I think today there is a very clear will to increase cross boarder cooperation with Tallinn and Estonia. The competition of the Greater Helsinki Vision played for sure an expressing and concretizing way for it. Some of those many visionary ideas connected with the twin city idea develop today and the City of Helsinki especially is very much committed in developing in this direction and the Council as well. We both are partners with the Ministry of Transport when in January in this Year are this three capital cities and the ministries of both side sign an memorandum on understanding on accelerating in cross boarder transport. Maybe it's not so much to overestimate or simplify when you say that this process which is becoming now reality in many concrete projects was first historically this twin city idea was developed from NGOs. This competition brought it into the planning world and now in meanwhile we have carried out a lot of studies on the Helsinki Tallinn situation and the interaction to try to understand the dynamics..

Lukas: Now they are starting to plan and build this tunnel between Helsinki and Tallinn for example?!

Keinänen: Yes this tunnel is part of this memorandum assignment.

Lukas: I would like to look again on the Helsinki region. Do you think that

the cooperation in the metropolitan region contribute to the Greater Helsinki Vision or is the competition between the municipalities too disruptive?

Keinänen: Of course there are differences. Some cities are more interested in cooperation than other cities. I think this is natural because for instance Helsinki is very much committed because the harbor is in the City of Helsinki and all the impacts of cross boarder mobility take place in Helsinki. So it's natural that Helsinki, Espoo and Vantaa have a little different approach.

Lukas: Mr. Manninen told me also that especially Espoo and Vantaa are looking forward to cooperate with other municipalities to increase their own position in the metropolitan region.

Keinänen: Oh this is a different issues. It's not related to cross boarder issues. This is an internal power play in the metropolitan region. I think this is something also natural. We have a system that the metropolitan region is not equal to the municipalities and you do have differences. You cannot avoid the competition between the cities. To some extend this is good to have this competition because they are pushing each other. But it's also easy to provide a list of all kinds of inefficiency and ills resulted from this. Sometimes it's a quite harsh competition but on the other side the municipalities are able to cooperate with each other. So as long there is some kind of balance between it's not a problem.

Lukas: Which cooperation exist between Helsinki, Espoo and Vantaa? Mr. Manninen told me there are the organizations for transport HSL and the garbage disposal. Are there any more between this cities?

Keinänen: This two are based on law. Then there are some informal. Rikhard told maybe about the MASU cooperation. It's a cooperation in urban planning and housing. But the Regional Council is not partner in this cooperation.

Lukas: Are there any cooperation within the metropolitan region ore the Uusimaa region?

Keinänen: There is a so called Kuuma cooperation. It's an acronym and in

finish it means hot. It's from the municipalities which are outside of the core region and within the 14 municipalities. They are developing their own cooperation.

Lukas: Between the core region and the metropolitan region are there any institutes which help to increase cooperation?

Keinänen: There are this MASU cooperation and this Kuuma group and then the Regional Council. Is there something else? Maybe in some special issues. But not in general?

Lukas: And there are also no contact persons between the cities?

Keinänen: No we don't have something like this because we have so many cooperation arenas already.

Lukas: Do you see any trouble that the Greater Helsinki Vision will become just a project of the City of Helsinki and don't take a notice in the region?

Keinänen: I would... and this is now my personal view. I would interpret that there are different schools. Basically two schools or policies how the metropolitan region and the surrounding county should be developed. One is represented by the city of Helsinki, Rikhard Manninen as is most pure expression of this policy of densification of land use in the core area and the development of urban structure based on public transport and rail. Motivated by our objective in environmental policy and sustainable development and so on. But not only this or the motivation. Also competitiveness of the metropolitan region relying on the theory that as denser as more innovative and effective economy is created. This is the simplification. The other school is more on equal opportunities equal development in all parts of the region. Not to centralize but to decentralize. Also believing that with the digitalization and the transport especially and the electrification of transport and so also this kind of pattern is environmental sustainable. But the main question between this two sides is if we are more effective economically when we are close to each other or when we are on our own in the countryside. More or less this kind of difference is the problem. The City of Helsinki is the most purist in this urbanism aspect

and the municipalities outside the HSL region are more on the side to have a right on private transport. This same controversies is also in our present government. The central party the prime minister party is defending the country side because they have a long tradition in doing that. The coalition party is in power Helsinki, Espoo and Vantaa tries the other way. For my point of view the decentralize tendency is in the moment more powerful at the governmental level. For instance the building right our planning legislation is going to change so that building rights outside town plan areas at the countryside will become easier than before. This makes it easier for people to go out of the cities and build wherever they want.

Lukas: This is the intention of the government at the moment?

Keinänen: Yes and this is something which is very much criticized from the metropolitan region and the Regional Council. This is also to some extent failed as a power politics. The City of Helsinki is trying to grab all the growth to the metropolitan region. That is something other cities saying from outside. There is foreseen that the Finnish population will concentrate more in urban structures. We are lacking behind European countries because only 2/3 of our population lives in urban areas. We are catching up with it. The City of Helsinki tries to grab all this growth into the core area. This is the interpretation of the outer ring.

Lukas: Are there any other cities in Finland which does any projects like the Greater Helsinki Vision?

Keinänen: Recent studies quite clearly show that today the urbanization is concentrated in big cities. Mostly University cities like Helsinki, Turku, Tampere and Oulu. This is a big difference compared to the history when also smaller cities were growing. But today the big cities are growing and it could be that the smaller ones could have some problems in the future. Traditionally there is a big difference between the south and the north. The northern parts lacking modern economy because they are concentrated in the southern parts of Finland.

Lukas: I would like to catch up with the planning system. If I understand it

right you have the national guidelines from the Ministry of Environment. Then you are here at the Regional Council and develop the regional plans and then you have the municipalities with the local masterplans and there local detailed plans.

Keinänen: Yes this is the official part. Then there are voluntary planning cooperation. Most important is this MASU plan. But you better ask about this people which are directly involved. Regional Council is not directly involved.

Lukas: So you are staying in touch with the municipalities and look that they are following the guidelines. But the municipalities are very strong and can do a lot by their own?!

Keinänen: Yes this is the long finish historical line that our municipalities have a very strong self-governance compared to other countries. The function also is very wide. Now the reform on social and health care comes on. This was former function of the municipalities and it is now moved to the Regions and will be financed by the state in future. This is a very big change which is going on now and nobody knows what will be after it.

Lukas: I would like come to an end and want to know of you think that the Greater Helsinki Vision will make an impact on the cooperation in the metropolitan region?

Keinänen: I don't think so. This competition maybe brought new ideas and especially gave visually expression for old ideas. I would say that the planning cooperation the cities find on other basis. General political decisions and relations are more important. Maybe this kind of competition is very seldom and brings seldom up some threats and challenges which would generate closer cooperation and integration of planning. The experience that this threats and challenges are more powerful in influencing the planning activities then opportunities or new ideas. It is also nature of the competition. The competitors where not asked to find problems. They shall find solutions.

Lukas: Thank you very much for your time.

Interview III: Hannu Penttilä, Stellvert. Bürgermeister der Stadt Vantaa, sowie ehem. Helsinkis, Vantaa 11.10.2016

Lukas: You have worked at the City of Helsinki as Deputy Mayor. Was this already to the time when the Greater Helsinki Vision started?

Penttilä: Yes for seven years. Maybe I explain my role first in this case. I have had different positions in those cities in the metropolitan area. I was a local politician in the 80s and 90s in Espoo and the head of the City Executive Board 93-95. So I then at that time in Espoo and know already my colleagues from Helsinki and Vantaa as well. Then I was nominated as a regional Mayor in Hämmä which is north from Uusimaa region for 6 years 98-2004. Then I was nominated for the CEO of Helsinki metropolitan council which at this time existed. From 04-08. Afterwards it has split in two organizations Helsinki Transport Services and Helsinki Environmental Services (HSL, HSY). 2008 I was nominated by the City Council of Helsinki as a Deputy Mayor for City Planning of Helsinki and that I was for 7 years and then I was nominated in 2015 for this position. This is for life because there is no style of periods in Vantaa for this position. Very likely this will be my last period because I'm 62 but when I came to stated my career as a deputy mayor of Helsinki the GHV was just decided and the Gala for the Winners where in December 2007 and I started 2008 in January. I was already there and I asked how will you use this material. What will happen next? In realty there was no plan to continue. Just this nice competition but that was all. Okay I said we have to continue and so we started to work with the best entries from 2008 onwards. At the same time we had an old tradition to have an agreement with the state for transport infrastructure and housing and city planning (MULL agreements). We started to work and used this material form the GHV to make a strategy for the metropolitan area as we did. So the competition was used for that work and during 08-10 we made a first strategy and then the vision. Now in that material which is the MULL agreement for 2016-2019 infect we have had 2 periods but now 4 years periods. We had agreements even before 2008 that kind of agreement for main land-use plans and housing strategies. It is somehow the way I was leading the strategy. That has been my personal history and I feel that I know these details quite well. But this comes from my question back in 2007 when I've asked how will we use this competition entries?

Lukas: If you are looking now from your perspective as a deputy mayor from Vantaa: Do you talked a lot with your colleagues from the other cities in the time of the GHV? Do you talked a lot with the other municipalities or was it mainly for the city of Helsinki`?

Penttilä: It was mainly led by the City of Helsinki the competition for most. But in the jury where also people from other cities but like I`ve said I`ve joined in 2008. But my personal feeling is that it was mainly led by the City of Helsinki in some connections with the other cities but it was lets say between cooperation with the state because the finance the project by half and at that time the ministry of environment the ministry of transport and the ministry of communication they had three secretary states but this it not the case to today. I would say it was more or less a combination of this three secretary of states and my appreciate Mr. Korpinen. This was the ideological group of this competition and some other person. One background reason of this competition that the state made some ideas how to make new metropolitan governors and the municipalities where more against this idea. They worked more how to avoid this more metropolitan government and that competition was one part of the game.

Lukas: Now when you are here at the City of Vantaa how strong are you integrated in the developing of the new master plan because this is more or less the development of the GHV?

Penttilä: We have made that together and I feel that all the cities in the metropolitan region have very strongly linked with that idea. I would say that especially the City of Vantaa when we got the ring rail is quit important and it links the City of Vantaa with the center of Helsinki as well as with the airport. This is so important because traditionally Vantaa is split in the east part and the west part and in the middle the airport. But with this ring rail now the city is linked with each other. This process is one realization of all this ideas and I feel that Vantaa supports this ideas a lot because we earned so much from this project. Our numbers are the highest in the region if you calculated the numbers for new jobs and housing permits. I feel the City of Vantaa is very grateful for that work and we had used that and enjoy the results nowadays.

Lukas: How does the implementation of the master plan works in this areas?

Penttilä: We are just now concentrated of the new train stations. There are a lot of totally new development areas. But then as you can see in Tikkurila somehow the centers growing from 2-3 stories up to 8 stories. Tikkurila was quiet a silent place for 10 or 20 years but now we've got a lot of growth here. Most of the new development concentrates around the stations. For example Murmakki, Kivistä, Leinela and Tikkurila. Somehow we have ideal situation that we can develop along the heavy rail transport connections and use our now existing infrastructure for new development.

Lukas: Also the connection to the inner City of Helsinki is very fast.

Penttilä: Yes it is. Just 20 minutes and infect I'm using it today to meet my colleagues from Helsinki and Espoo in the inner city.

Lukas: These ring rail is one of these aspects which come from the GHV?

Penttilä: Yes of course it has been a long time as an idea already in the 80s but a long time it was just a dream but the real decisions are linked with the GHV ideas in 2007 and a result of that. If I said as the City of Vantaa we've earned a lot of this ring rail.

Lukas: Do you know which aspects will be next implemented?

Penttilä: Yes the urban boulevards are the next one. That is especially the case for Helsinki and it has been much discussed because the City of Vantaa and the other municipalities are not very happy with that. But I feel that little by little because now there is a decisions at the city council level in Helsinki and okay the structure will include the boulevards but it will take a long process because there are some good areas for boulevards and some very bad. Helsinki will learn that. I do not personally hesitate that personally because this is not the only questions for the Helsinki master plan. There are main more messages that Helsinki will use infilling strategies for their growth. 2003 infect Helsinki assumed that the number of population will increase and now there are ready to take 200.000 people more before 2050. I feel that this trend will continue

and boulevards is one answer but other answers are new areas for development for example like Malmi but the third part are the infilling strategies and I think this is good for Helsinki and like I have said a lot of this growth will also happen here in Vantaa. But we try to avoid new green field areas we try to keep it in our own areas and densify those areas.

Lukas: At my internship at the Urban Facts Department of Helsinki I've talked with a woman who told me that she felt that the new master plan of Helsinki is too general and too visionary and had not a real focus. She believes that could be problematic because of the recession in Finland.

Penttilä: I would say that the style how the master plan is made is modern like. I'm behind that master plan strategy and I think it could be quite concreted. The case and the question how we will use our growth here and how we can support the economic growth is not the case of the master plan. But there are different aspects and policies nowadays make it difficult. I have to say for Vantaa that last year our numbers of new jobs have been growing all the time and this is mainly because of the airport. We are in a totally different situation then the rest of Finland. I would say that more or less is the same for the metropolitan region. Especially Vantaa get every year more jobs and the main reason is the airport and the location. We use the airport as an opportunity for us. Of course the noise barriers are one of the main city planning instruments for Vantaa but in general the airport is a great opportunity for us.

Lukas: With this now upcoming master plan do you have the feeling that you could increase the cooperation in the metropolitan region?

Penttilä: I feel that we have quite good cooperation first personally as well as on the organizational level. As much as can be reached by personal contact and voluntary organizations that has been made very well. There are meetings and different kinds of cooperation across the boundaries and I feel that is the case but sometimes we feel from the Vantaa side that Helsinki is not so much interested about their hinterlands and that are important areas for us. So we try to say for them that these areas have to be important for planning and know there are some studies which are going on. For example how the areas between the ring rail 1 and 3 will be developed because it is partly Helsinki and partly

Vantaa. For Espoo there are some connections but there are not so important for us then to the connections to Helsinki and the of course those smaller rural municipalities are for us important and we are growing the cooperation with them but I feel that in our case the cooperation on voluntary base are so good as they could be. When I say on voluntary base it means that If there are let 's say different opinions which you cannot solve for example Helsinki decision on boulevards on which we are not so happy. If there would be a common tool to decide in the metropolitan region we would vote against it to change all highways to boulevards. But there are no tools. Maybe I would say when we studied whether to unite Helsinki Vantaa and Espoo that for example in Land-use aspects the connections between the harbor and the airport would be way better. So there are as I said with the voluntary you reach some point bit there will be and there are some question which are not reached. For example how we could use the connections between the harbor and the airport.

Lukas: For topics like this maybe a more specified regional plan could help?!

Penttilä: Hmm. Our regional plan... I haven't spoken much of the regional council of Uusimaa because it is the feeling of the core cities that we are knowing best which is good for us. We hope that the region will be quite a background position for our ideas. We feel that we will follow our own master plan (rollt aus) and when you count political balances and regional decision making process now it has not been so important like the cities. We have the plan ownership we have the money and we have the right for detailed planning. Regional level has been until now quite weak and the regional plan is sometimes you could say it is a collection if the master plans of the municipalities. Especially when it is the case of big metropolitan regions like Helsinki, Espoo and Vantaa. Of course there are some aspects and at the moment there is a reform going on and they believe that there position will be strong. I'm not believing that because the landownership and the right of the details plan will be staying at the cities. I strongly believe more in the voluntary cooperation between bigger cities and the letter to the state hopefully for longer periods. Not for 4 years maybe 10 are better.

Traditionally until now Finland has been mostly led by a strong national level administration and a strong municipal level. But the regional level has not been so important. They have now a bigger role because of the EU but in the

Helsinki region that is not so much the case. The reform which is now under process can change a little the case but still I believe that in this region the role of strong municipalities will continue. Even it will weaken somehow because the region can't take the role of the cities. From the city side we believe that the tradition to make agreements directly with the state will continue to because this is the best way and the main tool for us.

Lukas: If we are looking back on the cooperation. Which cooperation exist between the municipalities in the region?

Penttilä: If we study the whole role of public services for example hospitals and the big reform now is discussed because of the more powerful hospitals and health care in general. The universities too because there are companies which are owned by many municipalities. Transport and waste disposal like you now too. But in education it is very important as well as in sport and culture. All of this are based on municipality agreements. So that tells there are different kind of networks and the regional council of Uusimaa can't do this and are only doing the regional plan and the EU cooperation.

Lukas: I think there are also the EU fundraising in other parts of Finland. Do you have competition between the cities in the region?

Penttilä: Of course sometimes there are some cases. For example if one industrial will settle down. But I feel it is quite easy to make different profiles. We have the airport in Vantaa and we base our economic structure on it. This is our story. Espoo as the Aalto University and high-tech. Helsinki is a typical place for the heart of the region with all this administrative structure and so on. There are some competitions but I feel that we have our different roles within the metropolitan region. Of course in general the main target is to get an economic growth for the whole area. Especially in the international competition we are working together under the name of Helsinki/Finland. Because for foreigners it is more important to raise up the interest and then we can check and they will study the map and then they will maybe think okay Helsinki is nice but the airport area is better for us. I feel that the competition is a little over spoken issue. Of course there are some problems and not all can be very good solved like the airport harbor connection but many cases are very

natural because we have different plans for the municipalities.

Lukas: If I'm looking on the ring rail I'm not sure if there is maybe a problem for Espoo because Helsinki and Vantaa are very good connected to each other.

Penttilä: Of course there is a track to Turku but it is not so much developed. I feel that it is just under construction an extension of the metroline to Espoo. It had to open this year but I think it will open next year. Just now I have to say that Vantaa before the ring rail was very split into two and now we have one part. Vantaa was based on private car use and now people could use the ring rail a lot. Our main urban areas will be part of the core city much more because of the ring rail.

Lukas: The airport could be even more interesting if there is a project to build a tunnel to Tallinn.

Penttilä: Yes but this is in peoples dreams. Another Vision is and even in some plans is to have a straight connection from Pasila to the airport and to collect the long distance trains to stop at the airport. Especially we had this idea when we notices that so many people come from St. Petersburg because from the center from St. Petersburg it is a shorter time to come to Helsinki because the ground transport is so bad in St. Petersburg. So that is in our dreams to make this kind of long distance rail tracks to the Airport and this would include the tunnel to Tallinn. Somehow as an old man I guess that I will not see that tunnel and I little hesitate the calculations because we are a little country. But the idea is nice. But I guess that a straight connection to the airport from other parts of Finland as well as from St. Petersburg are from bigger interest.

Lukas: Thank you very much.

Interview IV: Ilona Mansikka, Uusimaa Regional Council, Regionalplanerin und Dozentin an der Aalto Universität in Espoo, Helsinki 27.10.2016

Lukas: Could you tell me something about the planning system in general as well as the impacts do you have at the Regional Council in terms of developing the masterplan in Helsinki which is as product from the Greater Helsinki Vision?

Mansikka: Yes I could tell you something and show you something from my pc because I'm also teaching at the Aalto University and I have some lecture ready material which I could show you.

This is our region and we are 26 municipalities in the Uusimaa region. We have this kind of strong region in the center which is Helsinki, Espoo and Vantaa and the little Kaunianien. Of course there are dominating the population and the GDP the jobs and so on. At the official level we have to focus also on all the other municipalities especially on the edges. It is quite complicated the system. This is our system, maybe you know it already. We have the regional program which is somehow guiding us in land-use planning but the implementation of the regional land-use plan is mainly in hand of the municipalities who made this more detailed land-use plans like the Helsinki master plan or this more detailed town plans. But then we have also an implementation plan for our regional land-use plan and there we have this kind of if this is the regional plan it's a map it's a kind of traditional way of showing things but we have also we developing a lot of this implementation parts of the plan. We think that the implementation is partly this which is the municipality plan like the master plan and the detailed plan but also different action programs and projects which are dealing with the whole area. For example the smart specialization strategies which we have in all EU areas and we have a funding for this regions and these programs dealing with the whole Uusimaa region but did not have a map so we have a lot of other tools.

Lukas: Yeah I've read about it. These implementation programs are in charge for 3-5 years for projects and the regional councils are also in charge of dealing with the EU funding.

Mansikka: Yes. For instance you've talked already with Ulla and Olli which are in charge of this projects like the Helsinki-Tallinn tunnel. Projects like this are important for Uusimaa as a whole and I think for whole Finland of course. So this is our planning system and you maybe already know that at the national level there are the National Land Use Guidelines which are only in written format. But know everything is in change and there are going to renewing this. We are part of the group which are thinking about it is led by the ministry of Environment and they have big workshops and we talk about what we think is important to be steered from the national level. This is the most general of the plans (regional plan). It is quite interesting if you compare this system to the region of Stockholm and the Swedish system. Because there have only in Stockholm and Gothenburg regions regional plans and there are not binding by the law and have more this free visionary cooperation platforms as is this as well the Greater Helsinki Vision. The problem with this is that if you are looking at this picture of the official planning system is that one level is missing. The unofficial level shows not up. Here you see the official levels of planning which are made by the nations, the regions and by the municipalities. But then we have also this so called city regions like Helsinki region which is only 14 municipalities which is this area.

I was also leading this project at the time when I was in the private sector and there was this big competition and it was organized by this 14 municipalities. Not from the whole Uusimaa region and also not alone by Helsinki even if Helsinki was relay strong behind of this work. They have just started the voluntary cooperation between the 14 municipalities and this was in a way there first really big going out. I've worked in the developing company and we won the first price and I was leading this project and Hannu Penttilä was my main client in this and we made this wrap up of all this ideas which came out of this competition. This was my part in this and it was quite nice. We've had this nine different proposals and worked with the three winners closely together. It was a very nice way of working because it is voluntarily and very free you don't have to have this participation as you have to have if you are going to this legally binding plans but this is also the weak part of it because whatever kind of plans you make at this level they don't have any status. Of course all the municipalities they always saying that this is very important and of course there are important but in the end when you go very far they don't have any power and this is the problem. Or I don't know if this is a problem but of course it's a

problem when they put a lot of hopes and resources to this and at the end they don't have any power. Know there is a big discussion about the planning hierarchy in Finland and some people think that there should be this extra level here which is called city region level or whatever. Maybe it is dealing with the biggest city regions like Helsinki, Tampere, Turku and Oulu. But it is little bit because our government at the moment says we have to clean up the table and we have so many laws and so many organizations. But this is nor on line with this thinking because we already have this 4 different level and then to put now this new level there it will make it more challenging for the participation for example and it is even more difficult to decide which is decided on which level.

Lukas: Also in terms of the communication between the levels I think it could be even more challenging.

Mansikka: Yes of course. We are in the special situation if you are looking on Finland that we are the strongest region. Now you are aware of this regional governance reforms at the moment and there are bind together with this social health care services. This is a really big thing and I think this is the biggest in my life span. But the normal people are more interested in the health care services and how it is going to influence in normal peoples life. But also in land-use planning aspects it is going to make a really big difference. The idea is that the reform is similar in whole Finland because we have the central party very strong in the governance and at the same time we have strong people here in the region which are thinking that capital region must be different and it is and we have somehow different structures and law then the other parts in Finland. It is really complicated now we just heard that the middle municipalities that they are hoping to have this special own solution but the government said no to them. Now we are still a little bit waiting because it looks not that there are getting specialties. In 2019 it is starting in the regions.

Lukas: Hannu Penttilä told me also that he is frightened that they are loosing some of their possibilities to define the land-use on their own territory and that the Regional Council get to powerful.

Mansikka: Yeah until this it has been quite unclear for our area. I can show you... maybe have another picture... This one. This is called regional coopera-

tion. I've started in this office four and a half years ago and I came here from consultants and I was out of what is happening and I draw this up for myself to show me in which battlefield or also in which cooperation I'm in.

The green box is the national level and the main interest groups or cooperation partners are the ministries. The ministry of environment, transportation and of working or business or something like that. There are quite important and now when the reformation is coming their role is going to be even more important than before. This is also the spirit of the reformation that at the moment the municipalities are owning us in some way. They are paying our salaries and there are our developing colleagues. But now when the reformation comes the money will come from the national level and that is what Hannu Penttilä is frightened about that when we are in the regional level so we don't have to listen to the municipalities so carefully. This is their fear but I don't think that's going to be because it is really important to listen to each other. But maybe it can be that the national level will be more important as a cooperation partner than before. Then we have this pink color and this is our level at the regional councils and the Environment Centers which are expert groups. Then we have the rest is between before the municipalities. These are all unofficial cooperation we have the sub-regions on the east and the west (4). There are quite loose cooperation together but there is something like common development companies who are taking care of the promoting business and so on but quite loose. Then we have the Helsinki region and there is much more stronger cooperation. There is for example HSL which takes care of transportation. Then there is HSY which are doing the stuff like waste disposal and then we have the voluntary cooperation which is called MAL (Housing, land-use, transportation). They have a not so long history from 2007. They are doing some plans like this and meetings regularly. Still we have this very strong one. The 4 municipalities in the core of the region but there are a lot of problems because there are so strong all of these three that there are not always agreeing with each other. And we have the 10 framing municipalities called KUMA which means hot region but means the middle region. They have a nice history which is even longer than the cooperation in the core and they found out that the three are so strong that they have to make an own region to set something against it. They have their own websites and own coordinators and common projects and visions etc. In the end we have the municipality level with the 26 municipalities.

It is quite complicated if we try to work on this framework because all other regions in Finland are very simple. They have the national the regional and the municipality level. They don't have anything else. But we have all this stuff here which makes it more complicated. Of course in a way it's a strength but it is also a challenge. Because it means there are all the time a lot of projects which are going on and you have to be aware that there are all in the same line in the same direction and that is quite complicated. I don't know how the municipalities see that but that's way we see it.

Lukas: So your role at the Regional Council is more that you develop guidelines and the framework in the regional plans and programs.

Mansikka: Yeah there are quite binding. We are making plans all the time. We have three different projects which are going on at the moment. This is one which is called the fourth plan. Then we have another one which deals with the Östersund area and then we are still dealing with the new plan for the whole region. Let me look if I have something here... So this is showing our projects. We have so many land-use plans which are in force at the same time. We have the main regional plan and four thematic plans which are in force and then also this Östersund area. Each of our plans we make takes about four years about to make. Still it is criticized that we need so long and we have to try to shrink the schedule even tighter which is quite challenging. This is an example of our plans and there are quite binding. This is the for instance the number four plan. Not everything is there and it deals mostly with this green and turquoise themes. This are natural protection areas and recreational areas. Then we have this line which are cultural heritage areas, wind power, Helsinki-Tallinn tunnel etc. These are important natural areas. So was mostly about the green values and more about the protection perspective.

The four together making the whole regional plan. There I've got the combination plan which you can call the Uusimaa regional plan but it is a product out of these thematic plans. This is of course binding for the municipalities. This telling what is happening there and if you are a planner in a municipality for example if you have a recreational area the plan tells you what is it is about. Then here are the texts to the plan and the description about how to plan it in the detailed level.

Lukas: So they have to take all of these aspects into account in their master and detailed planning.

Mansikka: Yes exactly.

Lukas: And now if a city like Helsinki develops a new master plan how much are you integrated in this process?

Mansikka: We are meeting very often. Many times and with different themes like transportation and recreating and so on. It is quite well I think but we have always to remember that our plan is binding but very general. Here this is our regional plan in these are the city plans like the old master plan. This shows this is the same place and this is how it looks at the regional plan and if you are going to the municipal office and you start to work with this and at the end it will zoom into this detailed plan. It is quite general this regional plan.

For instance if you take some parts here like the green connection if you have it in the map behind of each line there is so much research. For this line we make three studies for crashes with moose's for example etc. So in the end after all this we made forty different researches for the number four plan and every research has some books. In the end if you have a line here it is a lot of work. The municipal planner gets this to his table and it does not mean that they have to take this line exactly there but it means that they have to connect this two natural areas. Somehow they have to deal with this and if they want a plan there they have to take this into account. They have to solve this regional level need. It is not very precise but it has to be taken into consideration.

The role of our plan is also to take the national level things and take them in bound for the municipalities. Like the national heritage aspect which have this line come from the national level. There are nationally important heritage landscapes. There are mostly this river valleys in Uusimaa. All this line just coming from the national level even if the municipalities come and say that they would like to build their new housing areas there we can't do anything for them. Or for example Helsinki has also a lot of that. They can complain but they cannot complain to us. But then there are things without a line. There are coming from our regional level. We have made our own big project for two years which looks at the most important cultural heritage phenomena's. What are the most typical things in history like these boat routes or some villages

etc. We have been going in workshops with the municipalities. We have made it together. And then when we have this orders we have different guidelines of different cultural heritages. Then we have of course the book which tells the motivation for these things and why it is important and how could it be interpreted. This is how we work.

Lukas: Beside that could you act also as a mediator between the municipalities.

Mansikka: Yes this is also very important. As I told you we are more and more doing this. If you are think about... We have the plans which is the traditional way of doing things. But then we have this cooperation which means that when the municipalities are implementing things there are meet us and there are asking for our written opinion. At least three times and we have two big meetings which is in the law. This is a cooperation and we still have the rest of the EU funding programs or for instance the green belt which is a good example. Green belt which you have also in Germany I think?

Lukas: Yeah in Hamburg is a concept which looks nearly the same.

Mansikka: Yes Hamburg we had as one of our benchmarks. We checking that our regional plan supports the idea of the green connection between the main green areas. So we have started cooperation projects together with the municipalities in the Forest ministry or something like that. We are now starting a cooperation project and it is not about planning it is more about how to make better products out of it for tourists and what kind of services are needed. Like in Hamburg you made it really well in parts of branding the area. So we are going to start something like this here in the metropolitan area. But there is the paradox in Helsinki that there is the need for housing but also the will to keep this green areas. It is a problem because the municipalities outside own most of the green belt and they are a little bit angry that they have to give there recreational areas because the big cities don't fit their own anymore.

Lukas: So what can you tell me about competition between the municipalities in the region?

Mansikka: I don't know so well because these are often big boy's things which

are talked in big boy's rooms. But it is true that the municipalities have often own strengths. Vantaa has the airport and actually when we compare the jobs creation of the cities than Vantaa has the biggest growth. That is very hard for Espoo because there are always talking about that they have the jobs and so on. For Vantaa the ring rail is also very important and the new ring trams which will go to Espoo soon. But Vantaa is in front because of the Airport. But I don't know so much about the competition but I found out that now when we had this reformation discussion that they were not very united. They were given the chance to come out with a common idea what could be the special solution for them in the resolution but they can't because there not think on the same line. There are so string politicians with very different views. So it always depends on who you ask and what's perspective. When we see the whole region then we have the weak municipalities in the edges and the stronger once in the metropolitan region but there are also not as strong as the core region. So they have to create this cooperation between the 10 municipalities to balance with the core region. But there are not strong enough maybe for instance in the Greater Helsinki stuff the core municipalities tell them what to do and they can't say anything against them. The edge municipalities are looking to the center but the center don't look to the edges so it is very complicated.

Lukas: Do you think that the Greater Helsinki Vision helps to increase the cooperation in the area?

Mansikka: For me they looked really quite united in the starting process. I was very enthusiastic. Maybe it was eight years ago and I think it was a good starting kick and they continued with next steps like the MAL plan and now they have started a new project. They have the possibilities to work together on this central vision. But in the last years they are a little bit behind the schedule so it will be interesting to see how they get back in line.

Lukas: Thank you very much.

Not recorded:

Mansikka: It is unfair to the people that there is so much participation in projects like the Greater Helsinki Vision because they don't know that this does not have any impact because the plans are not binding. Also it was not docu-

mented and therefore lost. In the legally binding plans we have to document everything but there is not so much participation because there is not so much money for it.

Interview V: Riika Henriksson und Riika Karjalainen, Hauptamt Helsinki, Helsinki 18.11.2016

1. How are you implementing planning projects in Helsinki?
 - a. How much influence do you have in the planning process?
 - b. Which projects do you implement at the moment?
 - Durch die 'detailed plans.' Mit Hilfe von Prognosen.
 - Großer Einfluss, da ca. 2/3 der Flächen in Helsinki der Stadt gehören und jede Entwicklung läuft bzw. deren Finanzierung läuft über das Executive Office (Hauptamt). Des Weiteren muss jeder Plan vom Executive Office kommentiert werden.
 - Aktuell vor allem Nachverdichtung, sowie die ersten Entwicklungen aus dem neuen Masterplan (jedoch nur ganz gering - zukünftig sehr wichtig)

2. How strong are you integrated in the process of the new master plan?
 - a. How could you influence the planning in Helsinki / the Metropolitan Region?
 - Einfluss vor allem aufgrund der Finanzierung und die Kommentierung. Weniger durch die Planung (City Planning Department zuständig)
 - Der Wandel der Organisation wird das Executive Office dichter mit dem City Planning Department zusammen bringen. Welche Auswirkungen das auf die Rolle haben wird ist bislang noch nicht abzusehen.

3. How does the implementation of the masterplan works?
 - Noch nicht wirklich vorherzusagen. Höchstwahrscheinlich durch die Planungen des City Planning Departments, sowie in Zusammenarbeit mit Projektentwicklern. Sehr abhängig vom jeweiligen Projekt.

4. How does the implementation of specific development projects work?
 - Aufteilen in einzelne Projekte (z.B. Boulevards oder Malmi Air port). Detailed Planning Department entscheidet, welche zuerst bearbeitet werden (in den nächsten 10 Jahren) und dementsprechend wird ein Finanzplan aufgestellt. Diese Stadtentwicklungsprojekte sollen dann abgearbeitet werden.

5. Which means of communication are used to get the population involved in the process of planning and implementation?
 - Deutlich mehr Einsatz des Internets und allgemein mehr Informationsveranstaltungen, als bei den zuletzt aufgestellten Plänen. Wie viel Beteiligung nachher in den detailed plans abläuft ist noch nicht festzustellen. Aktuell aber Trend der Zunahme.

6. Does the cooperation in the metropolitan region help to implement the master plan or is the competition between the municipalities disruptive?
 - Zwischen den 14 Kommunen in der Metropolregion schon (vor allem zwischen den 10 außerhalb der Kernregion). Zwischen den vier in der Kernregion weniger, da die Zusammenarbeit nicht so gut funktioniert.
 - Helsinki kann viel alleine machen, da Geld vorhanden ist und ein Großteil der Flächen in städtischen Besitz ist. Vantaa kann weniger machen, da wenig Geld vorhanden ist und die Flächen nicht der Stadt gehören.

7. Which cooperation exist between Helsinki, Espoo und Vantaa?
 - MAL (Housing, land-use, transport (2016-2019)). Die Regierung möchte allgemein eine Zunahme der Kooperationen in der Metropolregion. Jedoch sind damit nicht alle Kommunen einverstanden.

8. Do you see competition between the cities of Helsinki, Espoo and Vantaa or between the municipalities in the metropolitan region?
- Viel Wettbewerb vor allem im Bereich der Wirtschaft (Ansiedlung von Unternehmen). Aber auch zwischen den Universitäten (auch hier Ansiedlung). International gute Zusammenarbeit aber innerhalb von Finnland steht jeder für sich und die Zusammenarbeit ist nicht gut (vor allem Helsinki, Espoo und Vantaa).
9. Do you see the intention to build stronger cooperation between the cities/municipalities?
- Die Stadtplaner wollen das auf alle Fälle. Enger Dialog. Insbesondere in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung notwendig. Die Politiker in der Region stehen aber oftmals dem entgegen und sind an stärkeren Zusammenarbeiten weniger interessiert. Wenig neue Initiativen.
 - Im nächsten Jahr steht auch die Überarbeitung des Gesundheitssystems an und in diesem Fall geht es vor allem auch um die Selbstständigkeit der Kommunen. Die Metropolregion hätte gerne eine eigene Lösung für ihren Bereich von der Regierung. Wie dies aussehen kann ist noch nicht eindeutig zu sagen.
10. Could the new master plan make an impact to increase cooperation?
- Eher neue Probleme durch die GHV, da viele unterschiedliche Meinungen zwischen den Kommunen der Kernregion herrschen. Die Umsetzung durch den Masterplan in der Stadt Helsinki kann gut funktionieren, da nur Helsinki zuständig ist. Die Zusammenarbeit bleibt aber innerhalb der Metropolregion auf der Strecke. Der Wettbewerb um Bewohner wächst weiter. Helsinki will auf 860.000 Bewohner wachsen und nimmt dabei umliegenden Kommunen Einwohner ab.
 - Neue ÖPNV durch Züge ist ebenfalls nur auf Helsinki bezogen

und die Boulevards stoßen auf allgemeine Ablehnung durch die umliegenden Kommunen. Vor allem Espoo und Vantaa die Helsinki vorwerfen, dass der Masterplan nur auf Helsinki abzielt und die Entwicklung der Metropolregion vernachlässigt.

Erklärung

Name, Vorname :

Matrikel-Nr. :

Studiengang :

Ich versichere, dass ich diese Bachelor-Thesis (bei einer Gruppenarbeit die entsprechenden Teile der Arbeit) ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst und nur die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Hamburg,

(Unterschrift)